



**มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ  
ครั้งที่ 11/2543 (ครั้งที่ 81)  
วันพุธที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2543 เวลา 14.00 น.  
ณ ห้องประชุม 301 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล**

1. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
2. รายงานคุณภาพสิ่งแวดล้อมโรงไฟฟ้าบางปะกง
3. รายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ในภาคการขนส่งและอุตสาหกรรม
4. รายงานความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาภาวะจากการจัดหาก๊าซธรรมชาติ
5. แนวทางการแก้ไขปัญหาของบริษัท ไทยลูปเบส จำกัด (มหาชน)
6. แนวทางการแปรรูปการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
7. การส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง

นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ  
นายเมตตา บันเทิงสุข รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ แทน  
เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการ

## **เรื่องที่ 1 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง**

### **สรุปสาระสำคัญ**

1. ในเดือนพฤศจิกายน ตลาดน้ำมันดิบอยู่ในภาวะสมดุล จากการเพิ่มปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปค ซึ่งเป็นไปตามกลไกการรักษาระดับราคา ทำให้ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ในระดับ 29-34 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ต่อมาในเดือนธันวาคมราคาน้ำมันดิบได้ลดลงกว่า 6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากปริมาณน้ำมันดิบมีมากกว่าความต้องการของตลาด ทั้งนี้ เพราะปริมาณน้ำมันดิบจากกลุ่มโอเปคออกสู่ตลาดมากขึ้น ในขณะที่ความต้องการไม่เพิ่มสูงมาก เนื่องจากอากาศไม่หนาวเย็นมาก ทำให้ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยของเดือนธันวาคมอยู่ที่ระดับ 19.3-25.8 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

2. น้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์ ในเดือนพฤศจิกายน ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ยสูงขึ้น 1 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สาเหตุจากปริมาณสำรองในตลาดอยู่ในระดับต่ำ ส่วนน้ำมันดีเซลลดลง 4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นผลจากโรงกลั่นต่างๆ ในย่านเอเชียเพิ่มปริมาณการผลิตขึ้น ทำให้ปริมาณน้ำมันออกสู่ตลาดมากขึ้น ในเดือนธันวาคม ราคาน้ำมันเบนซิน ก๊าด ดีเซลและเตา ลดลง 2, 6, 4 และ 4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงตามราคาน้ำมันดิบ รวมทั้งปริมาณน้ำมันสำเร็จรูปต่างๆ ออกสู่ตลาดเพิ่ม มากขึ้น

3. ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยได้ปรับตัวตามราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์และ ค่าเงินบาท โดยในเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม ราคาน้ำมันเบนซินทุกชนิดปรับเพิ่มขึ้น 2 ครั้ง รวม 60 สตางค์/ลิตร ปรับลดลง 6 ครั้ง รวม 1.80 บาท/ลิตร ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับเพิ่มขึ้น 3 ครั้ง รวม 90 สตางค์/ลิตร ปรับลดลง 10 ครั้ง รวม 2.80 บาท/ลิตร ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 เบนซินออกเทน 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 26 ธันวาคม 2543 อยู่ในระดับ 15.89, 14.89, 13.14 บาท/ลิตร ตามลำดับ

4. ในเดือนพฤศจิกายนค่าการตลาดเฉลี่ยของประเทศอยู่ที่ระดับปกติ 1.00 บาท/ลิตร ส่วนค่าการกลั่น ลดลงมาอยู่ในระดับจุดคุ้มทุนที่ 3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล (0.79 บาท/ลิตร) เนื่องจากปริมาณน้ำมันดีเซลออกสู่ตลาดมาก ต่อมาในเดือนธันวาคม ราคาน้ำมันสำเร็จรูปอ่อนตัวลงอย่างรวดเร็วและผู้ค้าน้ำมันทยอยปรับลดราคาตามต้นทุน ทำให้ค่าการตลาดปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยค่าการตลาดเฉลี่ยทุกผลิตภัณฑ์อยู่ที่ 1.40 บาท/ลิตร และค่าการกลั่นอยู่ในระดับ 1.5 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล (1.40 บาท/ลิตร)

5. จากการคาดการณ์ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงต่อเนื่องไปถึงต้นปีหน้าคาดว่าจะมีแนวโน้มดีขึ้นเป็นลำดับ หลังพ้นช่วงฤดูหนาวแล้วความต้องการใช้น้ำมันของโลกจะลดลง รวมทั้ง การเพิ่มปริมาณการผลิตของโอเปคตามกลไกการรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน และการเพิ่มปริมาณการผลิตของประเทศนอกกลุ่มโอเปคอันเนื่องจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น จะทำให้ปริมาณน้ำมันดิบเพียงพอกับความต้องการของโลก ในช่วงต้นปี 2544 ราคาน้ำมันจะทรงตัวอยู่ในระดับเดียวกับปลายปีนี้ โดยแนวโน้มของราคาน้ำมันดิบในปี 2544 น้ำมันดิบดูไบจะอยู่ในระดับ 20 - 22 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล น้ำมันดิบเบรนท์ 22 - 26 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยเฉลี่ย ทั้งปีอยู่ในระดับ 22 และ 24 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

6. ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ในตลาดโลกเดือนธันวาคม 2543 ลดลง 10 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน มาอยู่ในระดับ 335 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน ราคาก๊าซ LPG ในประเทศอยู่ในระดับ 14.62 บาท/กก. อัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในระดับ 9.96 บาท/กก. หรือ 1,337 ล้านบาท/เดือน แนวโน้มราคาก๊าซ LPG ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2544 จะเคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 300 - 330 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน ทำให้อัตราเงินชดเชยจะอยู่ในระดับ 8.50- 10.00 บาท/กก. หรือ 1,140 - 1,340 ล้านบาท/เดือน

7. ในเดือนธันวาคม 2543 ได้มีการปรับขึ้นอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อแก้ไขปัญหาฐานะกองทุนน้ำมันฯ ติดลบจำนวน 2 ครั้ง คือปรับอัตราเงินส่งเข้ากองทุนฯ

ของน้ำมันเบนซินและดีเซลเพิ่มขึ้นรวม 0.05 บาท/ลิตร และ 0.45 บาท/ลิตร ตามลำดับ ทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีรายได้เพิ่มขึ้น 612 ล้านบาท/เดือน เป็น 867 ล้านบาท/เดือน กองทุนน้ำมันฯ มีเงินไหลออกสุทธิ 491 ล้านบาท/เดือน ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2543 อยู่ในระดับ 1,252 ล้านบาท เงินชดเชยค่างชำระ ณ สิ้นเดือนพฤศจิกายน 2543 อยู่ในระดับ 5,143 ล้านบาท

### มติของที่ประชุม

- ที่ประชุมรับทราบ

---

## เรื่องที่ 2 รายงานคุณภาพสิ่งแวดล้อมโรงไฟฟ้าบางปะกง

### สรุปสาระสำคัญ

1. คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 9/2543 (ครั้งที่ 79) เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2543 ได้รับทราบเรื่อง แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543-2554 (PDP99-02) โดยมีข้อสังเกตของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายพินิจ จารุสมบัติ) เกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อแม่น้ำบางปะกงอันเกิดจากโรงไฟฟ้าบางปะกง และที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) รายงานผลการดำเนินการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมจากผลกระทบ ที่เกิดขึ้นจากโรงไฟฟ้าบางปะกงให้ที่ประชุมทราบในการประชุมครั้งต่อไป

2. กฟผ. ได้มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ รายงานผลการดำเนินงานตามแผนการฟื้นฟูแม่น้ำบางปะกงมาเพื่อให้นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ สรุปได้ดังนี้

2.1 โครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาน้ำระบายความร้อนโดยก่อสร้างหอหล่อเย็น (Helper Cooling Tower) จำนวน 6 ชุด แล้วเสร็จในปี 2539 การติดตั้งเครื่องมือวัดอุณหภูมิที่กระชังปลาของเกษตรกรเพื่อตรวจสอบผลกระทบของอุณหภูมิน้ำตลอด 24 ชั่วโมง การแก้ปัญหาเขม่าควันจากปล่องโรงไฟฟ้าพลังความร้อน โดยการก่อสร้างเครื่องดักจับฝุ่นไฟฟ้าสถิต (Electrostatic Precipitator) ที่โรงไฟฟ้า พลังความร้อนทั้ง 4 โรง แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2542 การนำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตาม มาตรฐาน ISO 14001 มาใช้ตั้งแต่ต้นปี 2541 การปล่อยพันธุ์ปลากะพง จำนวน 29,999 ตัว ในแม่น้ำบางปะกงเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2543

2.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแม่น้ำบางปะกงปีละ 4 ครั้ง การป้องกันน้ำมันหกรั่วไหลและมีบ่อแยกน้ำมัน (Oil Seperator) ออกจากน้ำทิ้ง การควบคุมและบำบัดน้ำเสียทางชีวภาพจากอาคารสำนักงาน การปลูกป่าชายเลนบริเวณท่าเรือรับน้ำมัน และการศึกษาผลกระทบของสัตว์น้ำในแม่น้ำบางปะกง

## มติของที่ประชุม

- ที่ประชุมรับทราบ

---

### เรื่องที่ 3 รายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ในภาคการขนส่งและอุตสาหกรรม

#### สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2543 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เรื่อง แนวทางการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งและภาคอุตสาหกรรม โดยให้การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เร่งโครงการสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในยานยนต์ให้เร็วขึ้น และเริ่มทดลองในรถแท็กซี่ก่อน
2. ปตท. ได้คัดเลือกแท็กซี่อาสาสมัครเข้าร่วมโครงการทดสอบการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติใน รถยนต์จำนวน 100 คัน และสำรองอีกจำนวน 27 คัน โดยเริ่มทำการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซฯ ตั้งแต่ปลายเดือนพฤศจิกายน 2543 ปัจจุบันแล้วเสร็จจำนวน 10 คัน แต่ได้มีการชะลอการติดตั้งออกไป ทั้งนี้ เพื่อรอให้สถานีบริการก๊าซฯ รั้งสิต สามารถเปิดบริการให้กับรถแท็กซี่ในโครงการฯ ได้
3. ปตท. ได้จัดสัมมนาเพื่อให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องการใช้ก๊าซธรรมชาติในยานยนต์แก่ผู้ประกอบการรถแท็กซี่และผู้สนใจ ณ กรมการขนส่งทางบก ทุกวันศุกร์ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม - 22 ธันวาคม 2543 ซึ่งมีผู้ สนใจเข้าร่วมสัมมนาเป็นจำนวนมาก และ ปตท. ได้เปิดรับสมัครแท็กซี่ผู้สนใจเข้าร่วมโครงการนำร่องการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติในรถแท็กซี่อาสาสมัคร จำนวน 1,000 คัน โดยไม่จำกัดยี่ห้อและอายุการใช้งานของรถแท็กซี่ ซึ่งได้ขยายเวลาเปิดรับสมัครไปจนถึงวันที่ 31 มกราคม 2544 คาดว่าจะสามารถเริ่มการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซฯ ให้กับรถแท็กซี่ผู้เข้าร่วมโครงการฯ ได้ในช่วงปลายไตรมาสที่ 2 ของปี 2544
4. การขยายจำนวนสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ ปตท. อยู่ระหว่างการปรับปรุงสถานีบริการก๊าซฯ ของ ปตท. ที่มีอยู่เดิม ณ สถานีควบคุมก๊าซที่ 11 ถ. ปู่เจ้าสมิงพราย จ. สมุทรปราการ เพื่อสามารถให้บริการรถแท็กซี่ในโครงการฯ เพิ่มเติม คาดว่าจะเริ่มให้บริการได้ในกลางเดือนมกราคม 2544
5. แผนการก่อสร้างสถานีบริการก๊าซฯ เพิ่มเติม เพื่อรองรับการให้บริการรถแท็กซี่ในโครงการนำร่องฯ จำนวน 1,000 คัน ในระยะแรกจะทำการก่อสร้างสถานีบริการก๊าซฯ แบบลูก (Daughter Station) ในสถานีบริการน้ำมันของ ปตท.จำนวน 3 สถานี คือ สถานีบริการน้ำมัน ปตท. สาขาดอนเมือง ถ. พหลโยธิน (ใกล้สี่แยกอนุสรณ์สถานหลักสี่) สถานีบริการน้ำมัน ปตท. สาขาห้างหุ้นส่วนศรีเจริญภัณฑ์ ถ. พหลโยธิน และ สถานีบริการน้ำมัน ปตท. สาขา ถ. กำแพงเพชร 2 ใกล้สถานีขนส่งสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ โดยในช่วงแรกจะใช้สถานีบริการก๊าซฯ ที่รั้งสิต และสถานี

ควบคุมก๊าซที่ 11 เป็นสถานีแม่ (Mother Station) และคาดว่าจะการก่อสร้างสถานีบริการก๊าซฯ ดังกล่าวจะเริ่มทยอยแล้วเสร็จประมาณปลายไตรมาสที่ 2 ของปี 2544 สำหรับสถานีบริการก๊าซฯ แบบแม่ จำนวน 1 สถานี และสถานีบริการก๊าซฯ แบบลูก อีกจำนวน 2 สถานี ในสถานที่แห่งอื่น จะได้กำหนดที่ตั้งที่เหมาะสมต่อไป

6. ปตท. ได้ประสานงานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในการขออนุญาตให้เปิดสถานีบริการก๊าซฯ รังสิต เพื่อให้บริการรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโครงการฯ ซึ่ง ขสมก. ได้อนุมัติในหลักการแล้วเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2543 และอยู่ระหว่างดำเนินการพิจารณาอนุมัติรายละเอียดขั้นตอนการให้บริการเติมก๊าซฯ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในสิ้นเดือนธันวาคม 2543 นอกจากนี้ ขสมก. อยู่ระหว่างพิจารณาอนุญาตให้ ปตท. ติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติมในสถานีบริการก๊าซฯ ที่รังสิต เพื่อใช้เป็นสถานีบริการแม่

7. ปตท. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเรื่องการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ และได้มีการดำเนินการ ดังนี้

7.1 สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) และกรมศุลกากร ในการพิจารณายกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าของอุปกรณ์ใช้ก๊าซฯ ในรถยนต์และในสถานีบริการก๊าซฯ รวมถึงรถยนต์ใช้ก๊าซฯ ซึ่งกรมศุลกากรได้จัดทำข้อกำหนดพิกัดอัตราภาษีของอุปกรณ์ต่างๆ แล้วเสร็จและอยู่ระหว่างนำเสนอ สศค. เพื่อพิจารณาดำเนินการยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าของอุปกรณ์ดังกล่าว

7.2 กรมการขนส่งทางบกในการขอผ่อนผันให้รถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโครงการฯ สามารถวิ่งใช้งานบนท้องถนนได้เป็นการชั่วคราว ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้เห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2543 และ จะร่วมดำเนินการกับ ปตท. ในการปรับปรุงกฎ ระเบียบ และมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติให้ทันสมัยต่อไป

7.3 กรมโยธาธิการในการพิจารณาข้อกำหนดเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ ซึ่งกรมโยธาธิการได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อยกร่างข้อกำหนดในการควบคุมสถานประกอบการก๊าซธรรมชาติ เพื่อใช้เป็นมาตรฐานความปลอดภัย

7.4 กรมทะเบียนการค้าในการจัดทำระเบียบและขั้นตอนการตรวจรับรองมิเตอร์ของตู้จ่ายก๊าซฯ ในสถานีบริการก๊าซฯ ซึ่งอยู่ระหว่างการประสานงาน

7.5 กระทรวงอุตสาหกรรมในการประสานงานกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศในการศึกษาผลกระทบของการยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าของรถยนต์ใช้ก๊าซฯ ต่อผู้ประกอบการดังกล่าว และการส่งเสริมให้มีการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ใช้ก๊าซฯ ให้มากขึ้น

### มติของที่ประชุม

- ที่ประชุมรับทราบ

---

## **เรื่องที่ 4 รายงานความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาภาระจากการจัดหาก๊าซธรรมชาติ**

### **สรุปสาระสำคัญ**

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2539 เห็นชอบแนวทางในการกำหนดราคาก๊าซธรรมชาติ การซื้อขายก๊าซธรรมชาติระหว่างการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) กับผู้ใช้ และอัตราค่าผ่านท่อ โดยในประเด็นราคาค่าเนื้อก๊าซฯ ให้แยกออกเป็น 4 กลุ่ม คือ Pool 1 สำหรับโรงแยกก๊าซฯ Pool 2 สำหรับการไฟฟ้า ฝายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) Pool 3 สำหรับ IPP/SPP/อุตสาหกรรม และ Pool 4 สำหรับโรงไฟฟ้าราชบุรี ทั้งนี้ เมื่อ ปตท. เชื่อมโยงระบบท่อก๊าซฯจากสหภาพพม่าเข้ากับระบบท่อหลักแล้ว ก๊าซฯ จาก Pool 4 (ยาดานา)และ Pool 2 (อ่าวไทยและเยตากุน) จะถูกนำมาเฉลี่ยให้เป็นราคาเดียวกัน และต่อมาเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2543 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้กำหนดราคาค่าก๊าซฯโดยเฉลี่ยรวม Pool 2 กับ Pool 4 เข้าด้วยกัน หลังจาก โครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติราชบุรี-วังน้อยแล้วเสร็จและสามารถเริ่มดำเนินการจ่ายก๊าซฯได้จริงใน วันที่ 1 มกราคม 2544

2. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2543 เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาภาระจากการจัดหาก๊าซธรรมชาติที่มากกว่าความต้องการ ซึ่งประกอบด้วย แนวทางการลดขนาดของปัญหาภาระ Take or Pay แนวทางการจัดสรรภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากภาระ Take or Pay กลไกการจัดการกับภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากภาระ Take or Pay โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ปตท. และ กฟผ. ร่วมกันจัดทำรายละเอียดวิธีคำนวณ และการบันทึกบัญชีภาระ Take or Pay เพื่อถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติต่อไป

3. สพช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินงานตามแนวทางและขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ซึ่งมีความก้าวหน้าในการดำเนินการสรุปได้ดังนี้

3.1 ความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแนวทางการลดขนาดของปัญหาภาระ Take or Pay สรุปได้ดังนี้

(1) มาตรการเร่งรัดแผนการใช้ก๊าซฯทั้งในภาคการผลิตไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม ภาคการขนส่ง รวมทั้งการปรับแผนแม่บทระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ มีความก้าวหน้าดังนี้

ก) ภาคการผลิตไฟฟ้า โรงไฟฟ้าราชบุรีและโรงไฟฟ้าของบริษัท ไตรเอนเนอจี้ จำกัด (TECO) ได้มีการรับก๊าซฯเพื่อใช้ในการผลิตไฟฟ้าแล้ว โครงการท่อราชบุรี - วังน้อยแล้วเสร็จสามารถระบายก๊าซฯจากสหภาพพม่าไปที่โรงไฟฟ้าวังน้อย และการเร่งรัดการใช้ก๊าซฯ โดยมีการปรับแผนพัฒนากำลังการผลิต ไฟฟ้าของ กฟผ. จาก PDP99-01 เป็น PDP99-02 เพื่อให้มีการใช้ก๊าซฯทดแทนการใช้น้ำมันเตาที่โรงไฟฟ้า พระนครใต้และโรงไฟฟ้าบางปะกง

ข) ภาคอุตสาหกรรม อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการระบบท่อจำหน่ายก๊าซรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล (Bangkok Ring Gas Pipeline Project) โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จปลายปี 2545

ค) ภาคคมนาคมขนส่ง เร่งรัดแผนงานสร้างสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ รวมถึงการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์โดยสารรับจ้างหรือรถแท็กซี่โดยมีการทำโครงการทดลองในระยะแรกจำนวน 100 คัน

ง) การปรับปรุงแผนแม่บทระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ การลงทุนขยายโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติหลัก เพื่อรองรับการขยายตัวของการใช้ก๊าซฯ ในภาคการผลิตไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม และภาคการขนส่ง

(2) มาตรการลดข้อผูกพันปริมาณการซื้อขายก๊าซฯตามสัญญาฯ มีความก้าวหน้าดังนี้

ก) ปตท. อยู่ระหว่างการเจรจาตามแนวทางที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2543 โดยปรับลดปริมาณก๊าซฯต่อวันตามสัญญา (DCQ) ลงชั่วคราวและรับก๊าซฯเพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยในภายหลัง

ข) สัญญาदानา ผู้ขายก๊าซฯ สนับสนุนแนวทางแก้ไขปัญหาตามวิธีการปรับลดปริมาณต่อวันตามสัญญา (DCQ) ลงชั่วคราวและรับก๊าซฯเพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยในภายหลัง (Reschedule DCQ) ซึ่งผู้ขายก๊าซฯมีข้อเสนอเพิ่มเติมโดยการขอเพิ่มปริมาณต่อวันตามสัญญา (DCQ) ใหม่ในอนาคต เพื่อชดเชยกับการลงทุนเพิ่มกำลังการผลิตก๊าซฯ โดย ปตท. กำลังพิจารณาข้อเสนอของผู้ขายก๊าซฯทั้งในเรื่องปริมาณและราคาสำหรับก๊าซฯส่วนเพิ่ม

ค) สัญญาเยตากุน ผู้ขายก๊าซฯกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาข้อเสนอของ ปตท. ที่จะขอเลื่อนการรับก๊าซฯ ส่วนเพิ่ม

3.2 กลไกการจัดการกับภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากภาระ Take or Pay ในขณะนี้ สฟช. ปตท. และ กฟผ. ได้ร่วมกันจัดทำรายละเอียดดังกล่าวแล้วเสร็จ โดยมีสาระสำคัญคือ การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานในแต่ละปี สกุลเงินและอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้คำนวณ Take or Pay และ Make-up value การคำนวณอัตราดอกเบี้ย การคำนวณกำไร/ขาดทุนจากการ Make-up และการใช้ประโยชน์ การจ่าย/รับเงิน และหลักการเกลี่ยราคา (Levelized price)

3.3 ความก้าวหน้าในการนำก๊าซฯ จาก Pool 2 และ Pool 4 มาเฉลี่ยให้เป็นราคาเดียวกันและการกำหนดราคาค่าผ่านท่อก๊าซธรรมชาติใหม่ ซึ่ง สฟช. ปตท. และ กฟผ. ได้ร่วมกันจัดทำรายละเอียดแล้วเสร็จ โดยกำหนดให้ใช้ราคาค่าก๊าซฯเฉลี่ย Pool 2 กับ Pool 4 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2544 เป็นต้นไป และกำหนดให้ใช้อัตราค่าผ่านท่อส่วนของ Demand Charge ใหม่ คือ 1) ในส่วนของ Zone 1+Zone 3 เป็น 19.4029 บาท ต่อล้านบีทียู และ 2) ในส่วนของ Zone 2 เป็น 14.2177 บาทต่อล้านบีทียู ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2544 เป็นต้นไป โดยกำหนดให้มีการพิจารณาทบทวน

ข้อสมมติฐานในประเด็นการชำระคืนเงินต้นและการลงทุนเพิ่มเติมของ โครงการให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2544 สำหรับอัตราค่าผ่านท่อในส่วนของ Commodity Charge ให้ใช้อัตราปัจจุบัน โดยกำหนดให้มีการพิจารณาทบทวนข้อสมมติฐานในประเด็นสูตรการคำนวณให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2544 ต่อไป

### มติของที่ประชุม

- ที่ประชุมรับทราบ

---

## เรื่องที่ 5 แนวทางการแก้ไขปัญหาของบริษัท ไทยลubes จำกัด (มหาชน)

### สรุปสาระสำคัญ

1. กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีหนังสือลงวันที่ 31 ตุลาคม 2543 ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) เพื่อขอให้ดำเนินการหาข้อยุติเกี่ยวกับปัญหาการประกอบกิจการของบริษัท ไทยลubes จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นโรงกลั่นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน (Lubebase Oil) หนึ่งในสองโรงที่มีอยู่ปัจจุบันในประเทศไทย โดยกรมสรรพสามิตมีความเห็นว่า บริษัท ไทยลubes จำกัด (มหาชน) ไม่ถือเป็น "โรงกลั่นน้ำมัน" ตามนัยของประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 31) ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2535 จึงไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นภาษีตามประกาศกระทรวงดังกล่าว

2. บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากการไม่ได้รับยกเว้นภาษีดังนี้

2.1 ผลกระทบทางตรง คือ วัตถุดิบที่นำมาใช้ในการผลิตน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานไม่สามารถขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตได้ และจะต้องวางเงินค้ำประกันในการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นจำนวนเงินที่สูงอย่างต่อเนื่อง โดยมีได้กำหนดระยะเวลาทางคืนเงินค้ำประกันที่ชัดเจน ทำให้เกิดความเสียเปรียบต่อผู้ประกอบการประเภทเดียวกัน คือ บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีคัลไทย (TPI) ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีวัตถุดิบเพราะเป็นโรงกลั่นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานที่รวมอยู่เป็นส่วนหนึ่งของโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงของ TPI ในขณะที่บริษัท ไทยลubes จำกัด (มหาชน) เป็นกิจการแยกออกต่างหากจากโรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์

2.2 ผลกระทบทางอ้อม คือ น้ำมันดิบส่วนเบา (Reduced Crude) ซึ่งเป็นวัตถุดิบในการผลิต น้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานมีราคาซื้อขายตลอดจนคุณภาพและคุณสมบัติสูงกว่าน้ำมันเตาที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง หากต้องเสียภาษีสรรพสามิตจะได้รับผลไม่คุ้มค่าเชิงพาณิชย์ และหากไม่มีข้อยุติเกี่ยวกับภาษีสรรพสามิตจะส่งผลกระทบต่อแผนการปรับปรุงโครงสร้างหนี้ของบริษัทฯ รวมทั้ง การวางเงินค้ำประกันนำเข้าวัตถุดิบทำให้มีผลกระทบต่อสภาพคล่องของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนการผลิตสูง จึงทำให้การแข่งขันไม่ได้อยู่บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน กับบริษัทอื่นๆ นอกจากนี้ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่จะสูญเสียเงินลงทุนในบริษัทฯ หาก



บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และการตีความที่ขัดกันระหว่างกรมสรรพสามิตและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา จะมีผลให้ชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศขาดความเชื่อมั่นในระบบ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวม

3. ปตท. ซึ่งได้รับความเห็นชอบให้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท ไทยลูปเบส จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2535 ได้มีหนังสือขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาความหมายของ "โรงกลั่นน้ำมัน" ตามประกาศของกระทรวงการคลัง ซึ่งผลจากการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นว่า คำว่า "โรงกลั่นน้ำมัน" ที่ปรากฏในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษี สรรพสามิต (ฉบับที่ ๓๑) ลงวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๓๖ ย่อมหมายถึง โรงกลั่นน้ำมันตามความหมายทั่วไป อันเป็นคำที่มีความหมายชัดเจนในตัวเอง ซึ่งไม่ต้องอาศัยการตีความตามเจตนารมณ์แต่อย่างใด และเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าโรงกลั่นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานของบริษัท ไทยลูปเบส จำกัด (มหาชน) เป็นโรงกลั่นน้ำมัน ตามความหมายทั่วไป จึงต้องถือเป็นโรงกลั่นน้ำมันตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๓๑) ลงวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๓๖

4. สพข. มีความเห็นว่า การกลั่นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานมิได้เป็นการกลั่นจากน้ำมันดิบโดยตรง แต่จะเป็นการรับน้ำมันที่เหลือจากขบวนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปมากลั่นซ้ำเพื่อผลิตน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานสำหรับนำไปปรุงแต่งเป็นน้ำมันหล่อลื่นสำเร็จรูปต่อไป ทำให้วัตถุดิบดังกล่าวจะต้องผ่านขั้นตอนการกลั่นหรือการผลิตเพื่อแยกเอาผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่มีใช้น้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานออกไป ดังนั้น จึงถือได้ว่าเป็นการผลิตตามความหมายของโรงกลั่นน้ำมัน จึงควรมีการยกเว้นภาษีอากรสำหรับวัตถุดิบที่นำมาผลิตน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน มิฉะนั้นแล้วจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าบริษัทที่ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต และไม่สามารถแข่งขันได้กับน้ำมันหล่อลื่น นำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้น เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการจัดตั้งกิจการกลั่นน้ำมันหล่อลื่นพื้นฐานขึ้นในประเทศ ได้อย่างกว้างขวางและสามารถแข่งขันกันบนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน จึงควรเปิดโอกาสให้ได้รับยกเว้นภาษีสรรพสามิตเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเลือกจัดตั้งกิจการเป็นส่วนหนึ่งของโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงหรือเป็นกิจการแยกต่างหากจากโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงก็ตาม

### มติของที่ประชุม

- มอบหมายให้กระทรวงการคลังรับไปพิจารณาให้การยกเว้นภาษีสรรพสามิตตามประกาศกระทรวงการคลัง (ฉบับที่ 31) ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2536 มีผลบังคับใช้กับโรงกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นเป็นการทั่วไป โดยเร็วที่สุด

---

## **เรื่องที่ 6 แนวทางการแปรรูปการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย**

## **สรุปสาระสำคัญ**

1. กระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีหนังสือลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2543 มาถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) เรื่อง แนวทางการแปรรูปการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางในการแปรรูป ปตท. ซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ปตท. แล้ว เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2543

2. แนวทางการแปรรูปของ ปตท. ที่ได้ปรับปรุงใหม่ สรุปได้ดังนี้

### **2. 1 โครงสร้างเพื่อการแปรรูป มีดังนี้**

(1) นำกิจการน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมาจัดตั้งเป็นบริษัท ปตท. จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติครบวงจร (Integrated Oil and Gas Business) ในลักษณะเป็น Operating Holding Structure โดยมี ปตท. รัฐวิสาหกิจ (ปตท.) เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดในขั้นต้น โดยเมื่อตลาดทุนเอื้ออำนวยจึงจะแปรสภาพเป็น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (บมจ. ปตท.) เพื่อระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ต่อไป โดยในระยะยาว ปตท. จะคงสัดส่วนการถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51

(2) นำหุ้นบริษัทในเครือที่มีความเกี่ยวเนื่องและเสริมสร้างมูลค่า (Value Chain) ต่อการดำเนินธุรกิจก๊าซฯ และน้ำมัน ซึ่งไม่เป็นภาระทางการเงินโอนไปยัง บมจ. ปตท.

(3) สำหรับหุ้นของบริษัทในเครืออื่นๆ อันได้แก่บริษัทในกลุ่มปิโตรเคมีและโรงกลั่นน้ำมัน ซึ่งยังมีภาระทางการเงินทั้งระยะสั้นและระยะกลาง จะคงไว้ที่ ปตท. เพื่อรอปรับปรุงมูลค่า

(4) ทั้งนี้ ปตท. อาจจะทำสัญญาให้สิทธิ (Option) แก่ บมจ. ปตท. ในการซื้อหุ้นบางบริษัทที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการของ บมจ. ปตท. จาก ปตท. ในอนาคต ในราคาตามมูลค่าทางบัญชี

(5) สำหรับกิจการระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติจะแยกออกมาจัดตั้งเป็นบริษัท ปตท. ท่อส่ง ก๊าซธรรมชาติ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2542 โดยมี บมจ. ปตท. เป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100

(6) นอกจากนี้ ปตท. เห็นควรจัดตั้งบริษัท ปตท. ท่อจัดจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ จำกัด เพื่อให้ สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ในการขยายการจำหน่ายก๊าซฯ เพิ่มขึ้นด้วย

**2.2 การเลือกใช้กฎหมายเพื่อดำเนินการจัดตั้งบริษัท** ทางเลือกกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการจัดตั้งบริษัท คือ การใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) เนื่องจากในด้านองค์กรจะมีความ สอดคล้องกับกลยุทธ์และสนับสนุนการจัดโครงสร้างได้ดีกว่า พ.ร.บ. ทนรัฐวิสาหกิจ โดย ปตท. สามารถนำเงินจากการขายหุ้นใน บมจ. ปตท. และเงินปันผลจาก บมจ. ปตท. มาสนับสนุนกิจการที่เหลือเพื่อลดภาระของภาครัฐได้ นอกจากนั้นการใช้ ป.พ.พ. ยังสามารถควบคุมกระบวนการจัดตั้ง

บริษัทให้มีการดำเนินการได้เร็วตามแผนที่กำหนด และในส่วนของพนักงาน ทั้ง ป.พ.พ. และ พ.ร.บ. ทูฯ จะไม่มีประเด็นแตกต่างกัน

## **2.3 โครงสร้างการบริหารภายในและกลไกกำกับดูแล**

(1) ปตท. รัฐวิสาหกิจ (ปตท.) จะไม่มีการดำเนินธุรกิจใดๆ ยกเว้นเป็นผู้ถือหุ้นใน บมจ. ปตท. และบริษัทในเครือ เช่น บริษัทในกลุ่มปิโตรเคมีและโรงกลั่น โดยยังคงอำนาจหน้าที่และสิทธิตาม พ.ร.บ. ปตท. และจะเป็นผู้ทำการว่าจ้าง บมจ. ปตท. ให้เป็นผู้บริหารและจัดการ

(2) ในระยะยาว ปตท. จะยังคงถือหุ้นใน บมจ. ปตท. เกินร้อยละ 50 เพื่อให้ยังคงสภาพ การเป็นรัฐวิสาหกิจและเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทในเครือที่มีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจก๊าซฯ และน้ำมัน รวมทั้งมีหน้าที่รับจ้าง ปตท. บริหารจัดการบริษัทในเครือของ ปตท. โดย ปตท. ได้จัดทำหลักเกณฑ์และรูปแบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance and Management) เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจของ ปตท. รวมทั้ง บมจ. ปตท. และบริษัทในเครือ

## **2.4 การจัดโครงสร้างเงินทุนเพื่อการแปรรูป**

(1) บมจ. ปตท. จะต้องจัดให้มีสัดส่วนหนี้สินต่อทุนที่เหมาะสม เพื่อให้มีความสามารถในการกู้ยืมเงินด้วยต้นทุนทางการเงินต่ำ และมีความสามารถในการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย ในระดับใกล้เคียงกับบริษัทอ้างอิงในอุตสาหกรรม เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของนักลงทุน

(2) จำนวนหนี้สินของ ปตท. ที่จะโอนไปยัง บมจ. ปตท. จริงจะขึ้นอยู่กับสถานะตลาด ความสนใจที่จะลงทุนของนักลงทุน ความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของ ปตท./บมจ. ปตท. รวมทั้งผลการเจรจากับเจ้าหนี้เงินกู้ ณ เวลาที่ทำการแปรรูป และเพื่อให้ ปตท. สามารถจัดการกับภาระหนี้ ในส่วนที่ไม่สามารถโอนไป บมจ. ปตท. ได้ทั้งหมด รวมทั้งเพื่อให้ ปตท. มีเงินสำรองการบริหารงานและการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทในเครือที่มีปัญหาตามสัญญาการให้การสนับสนุนทางการเงิน จึงมีความจำเป็นต้องขายหุ้นใน บมจ. ปตท. จำนวนหนึ่ง รวมทั้งเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนของ บมจ. ปตท. โดยขออนุมัติการเก็บกำไรจากการเสนอขายหุ้นเก่าไว้ทั้งจำนวนโดยไม่นำส่งรัฐ

## **2.5 การดำเนินการจัดตั้งบริษัทและการโอนธุรกิจให้ บมจ. ปตท.**

(1) ปตท. จะจัดตั้งบริษัท ปตท. จำกัด ตาม ป.พ.พ. และจะแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ในภายหลัง โดย ปตท. เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด และกำหนดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 100 ล้านบาท

(2) ปตท. จะจัดตั้งบริษัท ปตท. ท่อส่งก๊าซธรรมชาติ จำกัด และบริษัท ท่อจัดจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ จำกัด ขึ้น โดยมี บมจ. ปตท. เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดทั้ง 2 บริษัท และกำหนดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำบริษัทละ 1 ล้านบาท

(3) ปตท. จะโอนสินทรัพย์กิจการก๊าซฯ และน้ำมัน รวมทั้งหุ้นของบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจก๊าซฯ และน้ำมันให้ บมจ. ปตท. ยกเว้นหุ้นบริษัทในเครือที่ยังไม่มีความพร้อม ส่วนสินทรัพย์ที่ไม่สามารถโอนได้ให้คงไว้ที่ ปตท. โดยราคาสินทรัพย์ที่จะโอนไปจะใช้ราคาตามบัญชีสุทธิ ณ วันสิ้นงวดไตรมาส ล่าสุดก่อนวันที่มีการโอน

**2.6 การโอนย้ายพนักงาน** จะไม่มีการเลิกจ้างพนักงานเนื่องจากการแปรรูป และให้โอนพนักงานของ ปตท. ทั้งหมดไป บมจ. ปตท. โดยยังคงสิทธิประโยชน์ ทั้งนี้ พนักงานที่โอนย้ายไปบริษัท ปตท. จำกัด จะอยู่ภายใต้ระบบการให้ผลตอบแทนเดียวกัน และ ปตท. จะให้พนักงานทุกคนได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็น/การพิจารณาร่วมกันในขั้นตอนการดำเนินงานด้านการแปรรูปที่สำคัญ นอกจากนั้น ปตท. ยังมีนโยบายที่จะให้สิทธิพิเศษแก่พนักงานในการซื้อหุ้นของ บมจ. ปตท.

**2.7 แผนการดำเนินงาน** เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแนวทางการแปรรูป ปตท. แล้ว (อนุมัติครั้งที่ 1) ปตท. จะดำเนินการจัดตั้งบริษัท ปตท. จำกัด ตามขั้นตอนของ ป.พ.พ. ในช่วงเดือนมกราคม 2544 ส่วนการเตรียมการโอนธุรกิจ รวมทั้ง เตรียมการแปรสภาพเป็น บมจ. ปตท. และเตรียมการแปรรูป บมจ. ปตท. โดยการเสนอขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์นั้น ปตท. จะนำเสนอรายละเอียดดังกล่าวเพื่อขออนุมัติการดำเนินการต่อคณะรัฐมนตรี (อนุมัติครั้งที่ 2) ให้เสร็จภายในไตรมาส 2 ของ ปี 2544 ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถนำหุ้น บมจ. ปตท. เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ประมาณเดือนกันยายน 2544 หากสภาวะตลาดมีความเหมาะสม

3. กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีข้อเสนอขอความเห็นชอบแนวทางการแปรรูป ปตท. ดังนี้

### 3.1 การจัดโครงสร้างองค์กรเพื่อการแปรรูป

(1) ขออนุมัติให้ ปตท. จัดตั้ง บริษัท โดยอาศัยมาตรา 7 (11) ของพระราชบัญญัติการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2521 และบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยมีชื่อว่า "บริษัท ปตท. จำกัด" (ภายหลังแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด) ให้ ปตท. ถือหุ้นร้อยละ 100 และให้ บริษัท ปตท. จำกัด จัดตั้งบริษัทในเครือขึ้น 2 บริษัท คือ "บริษัท ปตท. ท่อส่งก๊าซธรรมชาติ จำกัด" และ "บริษัท ปตท. ท่อจัดจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ จำกัด" และมี บริษัท ปตท. จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 100 ทั้ง 2 บริษัท โดยมีต้องนาระเบียบว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2522 มาใช้บังคับกับการลงทุนใน 3 บริษัทดังกล่าว และให้ ปตท. ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทมหาชนจำกัด เหลือไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 และเพื่อเป็นการให้ความมั่นใจกับผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัท ปตท. จำกัด ขอให้คณะรัฐมนตรีมีนโยบายให้บริษัท ปตท. จำกัด ไม่ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ปตท. ท่อส่งก๊าซธรรมชาติ จำกัด และบริษัท ปตท. ท่อจัดจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ จำกัด ลงในอนาคต ยกเว้นกรณีที่บริษัท ปตท. จำกัด เห็นสมควรและเหมาะสม

(2) ขอความเห็นชอบในหลักการเกี่ยวกับการเตรียมการเพื่อโอนกิจการ สินทรัพย์หนี้สิน หุ้นของ ปตท. ให้กับบริษัทที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่

(3) ให้พนักงาน ปตท. /พนักงาน บริษัท ปตท. จำกัด/กองทุนสำรองเลี้ยงชีพของพนักงาน ปตท. และพนักงาน บริษัท ปตท. จำกัด มีส่วนร่วมในการซื้อหุ้นในราคาต่ำกว่าราคาที่จะเสนอขายให้แก่นักลงทุนทั่วไปเพื่อเสริมสร้างความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของกิจการ และให้ ปตท. โอนพนักงานของ ปตท. ทั้งหมด ไปเป็นพนักงานของบริษัท ปตท. จำกัด โดยไม่มีการเลิกจ้าง

3.2 การดำเนินการของบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ให้บริษัทที่จะจัดตั้งขึ้นดังกล่าวข้างต้นสามารถบริหารงานในรูปแบบของบริษัทเอกชนทั่วไป และมีระเบียบข้อบังคับที่ใช้ปฏิบัติงานต่างๆ ของตนเอง รวมทั้งได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามคำสั่ง ระเบียบข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่ใช้บังคับกับรัฐวิสาหกิจทั่วไป ยกเว้นระเบียบว่าด้วยการก่อหนี้ของประเทศ พ.ศ. 2528 และที่แก้ไขเพิ่มเติมที่ยังคงต้องปฏิบัติตามต่อไป

3.3 ให้ส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะกระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย และ กฟผ. ถือเป็นนโยบายที่จะต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุน โดยนำไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีผลในทางปฏิบัติอย่างจริงจังต่อไป

4. สพช. ได้มีการพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวข้างต้นแล้วเห็นว่า เนื่องจากการพิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบข้อเสนอแนวทางการแปรรูป ปตท. จำเป็นต้องพิจารณาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานควบคู่กันไปด้วย โดยเฉพาะในประเด็นแนวทางการแปรรูป ปตท. การจัดโครงสร้างองค์กรเพื่อการแปรรูป และการจัดการด้านบุคลากร ซึ่งจะต้องมีการพิจารณาจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ จึงเห็นควรให้ สพช. เป็นแกนกลางในการดำเนินการและแต่งตั้งคณะกรรมการที่ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ ปตท. เป็นต้น เพื่อทำหน้าที่จัดทำแนวทางการแปรรูป ปตท. โดยคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องและนำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พิจารณาต่อไป

### มติของที่ประชุม

1. ที่ประชุมรับทราบความคืบหน้าแนวทางการแปรรูป ปตท.
2. มอบหมายให้ สพช. รับเป็นแกนกลางในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณา เพิ่มเติมในประเด็น 1) รูปแบบโครงสร้างที่เหมาะสม 2) การใช้กฎหมาย 3) การที่จะขอยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบต่างๆ 4) แนวทางของแผน ระยะเวลา และเงื่อนไข และ 5) ประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การแปรรูปดังกล่าวเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ ให้นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีต่อไป

---

## เรื่องที่ 7 การส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง

กระทรวงอุตสาหกรรมได้สรุปสาระสำคัญให้ที่ประชุมทราบดังนี้

1. เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงที่ผลิตจากพืชผลทางการเกษตร โดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้นำเสนอแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการใช้เอทานอลต่อคณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันอังคารที่ 26 ธันวาคม 2543 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการ และมอบหมายให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พิจารณาในเรื่องการยกเว้นการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์
2. วัตถุประสงค์ของโครงการนี้จะช่วยบรรเทาปัญหาในเรื่องราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น และราคาพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ โดยการผลิตเอทานอลจะผลิตจากพืชผลทางการเกษตร เช่น อ้อย กากน้ำตาล มันสำปะหลัง ฯลฯ และใช้ผสมในน้ำมันเบนซิน แทนสาร MTBE ในสัดส่วนร้อยละ 10 เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาผลกระทบต่อรถยนต์ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน
3. ขนาดกำลังการผลิตเอทานอลที่เหมาะสมควรมีกำลังการผลิตที่ระดับ 500,000 ลิตรต่อวัน ใช้เงิน ลงทุนประมาณ 2,700 ล้านบาท ถ้าราคาอ้อยอยู่ที่ 550 บาทต่อตัน และกากน้ำตาลราคา 1,250 บาทต่อตัน ราคาขายเอทานอลเท่ากับ 11.00 บาทต่อลิตร จะมีผลตอบแทนการลงทุนร้อยละ 7.6 และถ้าราคาหัวมันสดอยู่ที่ 1.10 บาทต่อกิโลกรัม ราคาขายเอทานอลเท่ากับ 11.00 บาทต่อลิตร จะมีผลตอบแทนการลงทุนร้อยละ 6.5
4. การวิเคราะห์โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เอทานอลผสมในสัดส่วนร้อยละ 10 สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ราคาขายปลีกจะอยู่ที่ระดับ 15.38 บาทต่อลิตร และกรณีที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ได้รับการลดหย่อนภาษีสรรพสามิต แต่ไม่ได้รับการยกเว้นการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ราคาขายปลีกจะอยู่ที่ระดับ 14.94 บาทต่อลิตร และกรณีที่ได้รับการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตและได้รับการยกเว้นการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนฯ ราคาขายปลีกจะอยู่ที่ระดับ 14.37 บาทต่อลิตร ทั้งนี้ จากการหารือกับ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ไม่ขัดข้องในเรื่องการลดหย่อนภาษีสรรพสามิต โดยจะเรียกเก็บเฉพาะภาษี สรรพสามิตในส่วนของเนื้อน้ำมันเท่านั้น
5. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการนี้ก็คือ สามารถลดการนำเข้าสาร MTBE และลดการใช้น้ำมันเบนซินลงได้ปีละประมาณ 8,000 ล้านบาท ลดค่าใช้จ่ายในการแทรกแซงตลาดมันสำปะหลังปีละ 760 ล้านบาท รวมทั้ง ยังช่วยเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ช่วยยกระดับพืชผลทางการเกษตร และช่วยลดมลพิษทางอากาศด้วย

### มติของที่ประชุม

1. ให้กระทรวงอุตสาหกรรมแจ้งให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้เกิดความชัดเจนในประเด็นการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

ในเรื่องการยกเว้นการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ทั้งนี้ ขอให้พิจารณาถึงผลกระทบต่อผู้ผลิต ยานยนต์ ผู้จัดจำหน่าย และผู้บริโภคด้วย แล้วจึงนำเสนอ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

---