มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
ครั้งที่ 1/2550 (ครั้งที่ 18)
วันจันทร์ที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 เวลา 09.30 น.
ณ ห้องประชุมบุญรอด - นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน

---

1. การปรับปรุงโครงสร้างราคาเอทานอลเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
2. การปรับปรุงโครงสร้างราคาไบโอดีเซลเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5
3. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ปี 2549 - มกราคม 2550)
4. การขยายระยะเวลาการยกเลิกการจ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG และอัตราเงินชดเชยก๊าซ LPG สูงกว่าระดับเพดานอัตราเงินชดเชยสูงสุด

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์) ประธานกรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (นายวีระพล จิรประดิษฐกุล) กรรมการและเลขานุการ

เรื่องที่ 1 <u>การปรับปรุงโครงสร้างราคาเอทานอลเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์</u>

<u>สรุปสาระสำคัญ</u>

1. สถานการณ์การผลิตและจำหน่ายเอทานอลในปี 2550 เป็นต้นไป จะมีแนวโน้มปริมาณการผลิตมากกว่าปริมาณความต้องการ ทั้งในกรณีที่กำหนดให้มีการเปลี่ยนน้ำมันเบนซิน 95 เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ให้ได้ทั้งหมดและในกรณีที่มีการกำหนดให้ใช้เอทานอลใกล้เคียงกับความต้องการจริง และจาก

ราคาเอทานอลที่อยู่ในระดับสูง ได้ส่งผลกระทบให้ค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน 95 อยู่ 0.3187 บาท/ลิตร และการที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มีค่าการตลาดต่ำ ในขณะที่รัฐบาลยังไม่มีนโยบายยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้ผู้ค้าน้ำมันไม่มีแรงจูงใจในการเร่งเพิ่มปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ 95 และยังคงจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ในระดับเดิมต่อไป ประกอบกับ ปัจจุบันราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 เพียงลิตรละ 1 บาท ซึ่งยังไม่เป็นที่จูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์ 91 เพิ่มมากขึ้น

2. คณะอนุกรรมการเอทานอลได้มีการประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีมติเห็นชอบการปรับหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอลเพื่อให้สะท้อนราคาตลาดโลก ดังนี้

ราคาเอทานอล = ราคาเอทานอลตลาดบราซิล + Freight + Insurance + Loss + Survey

ราคาเอทานอล ตลาดบราซิล	=	อ้างอิงราคาเอทานอล FOB ตลาด Brazilian Commodity Exchange Sao Paulo ประเทศบราซิล จาก Reuters, Alcohol Fuel - Front Month Continuation ที่มีการซื้อขายในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป
Freight	=	1) ค่าขนส่งเอทานอลภายในประเทศบราซิลจาก Sao Paulo ไป Santos คิดราคาตามที่เกิดขึ้นจริง (ราคา FOB Santos จาก JJ&A - FOB Sao Paulo) โดยใช้ข้อมูลในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป 2) ค่าขนส่งเอทานอลทางเรือจากประเทศบราซิลมาไทยคิดที่ขนาดบรรทุก 30,000 ตันใช้ข้อมูลจาก Ship brokers จำนวน 3 ราย โดยใช้ข้อมูลของไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป
Insurance	=	ค่าประกันภัย 0.0134% ของมูลค่า CFR

Loss	=	ค่า Loss 0.20 % ของมูลค่า CIF
Survey	=	0.008 บาท/ลิตร (คงที่)
อัตราแลกเปลี่ยน	=	อัตราแลกเปลี่ยน Selling rate จาก 1) dollar real => US dollar เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน 2) US dollar => Baht เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน อ้างอิงธนาคารแห่งประเทศไทย นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนไตรมาสถัดไป

<u>การดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</u>

- การตกลงราคาซื้อขายเอทานอลอ้างอิงตามหลักการข้างต้นโดยพิจารณาช่วงของไตรมาส เช่น ใช้ ข้อมูลไตรมาส 4 ปี 2549 สำหรับกำหนดราคาไตรมาส 1 ปี 2550

- การชำระเงินพิจารณาจากวันที่มีการส่งมอบของตามที่ระบุในสัญญา เช่น กรณีทำสัญญาซื้อขายในเดือนมีนาคม 2550 แต่กำหนดส่งมอบเดือนมีนาคม - เมษายน 2550 ดังนั้นสินค้าที่ส่งมอบเดือนมีนาคมใช้ราคาซื้อขายที่อ้างอิงข้อมูลไตรมาส 4 ปี 2549 สำหรับสินค้าที่ส่งมอบเดือนเมษายน 2550 ใช้ราคาซื้อขายที่อ้างอิงข้อมูลไตรมาส 1 ปี 2550

- หากไม่มีการส่งมอบสินค้า จะมีกำหนดบทปรับที่คู่สัญญาเห็นชอบร่วมกันแล้วแต่กรณี และกรณีฝากสินค้าโดยเลื่อนการส่งมอบให้มีการเจรจาเป็นกรณีๆ ไป

3. เพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น จึงควรกำหนดให้ค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ในระดับที่ไม่น้อยกว่าค่าการตลาดของน้ำมันเบนซิน โดยใช้อัตรากองทุนน้ำมันฯ เป็น กลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดแก๊สโซฮอล์ โดยใช้หลักการ ดังนี้

3.1 กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ 1.50 บาท/ลิตร และฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ที่ 1.00 บาท/ลิตร

- กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ 1.50 บาท/ลิตร

3.2 กำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์นี้ = อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน + [ค่าการตลาดแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดเบนซิน 95 สัปดาห์ก่อน]

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์นี้ = อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน + [ค่าการตลาดแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดเบนซิน 91 สัปดาห์ก่อน]

<u>หมายเหตุ</u> :

1) ค่าการตลาดของน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ ได้มาจากการคำนวณราคาตามหลักเกณฑ์
ค่าการตลาด = ราคาขายปลีก - ราคา ณ โรงกลั่น - ภาษี - กองทุน
2) ราคาขายปลีก = ราคาขายปลีก ณ กทม. ของ ปตท.
3) สูตรราคา ณ โรงกลั่นไทย เป็นดังนี้

- ราคาเบนซินออกเทน 95 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60^0 F x อัตราแลกเปลี่ยน /158.984
- ราคาเบนซินออกเทน 91 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60^0 F x อัตราแลกเปลี่ยน /158.984
- ราคาแก๊สโซฮอล์ 95 = 90% ของ[ราคาเบนซินออกเทน 95 + (1 $/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10% ของราคาเอทานอล
- ราคาแก๊สโซฮอล์ 91 = 90% ของ[ราคาเบนซินออกเทน 91 + (1 $/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน / 158.984)] + 10% ของราคาเอทานอล

ใช้ Conversion factor 60^0 F / 86^0F และพรีเมียม ที่ประกาศโดยโรงกลั่นไทยออยล์

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปเป็น MOPS (Mean of Platt's Singapore)

3.3 การกำหนดราคาขายปลีกแก๊สโซฮอล์ 91 เพื่อเพิ่มแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ จึงควรกำหนดให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ถูกกว่าราคาน้ำมันเบนซิน 91 ลิตรละ 1.50 บาท เช่นเดียวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95

4. จากการใช้กองทุนน้ำมันฯ รักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยใช้ประมาณการของปริมาณการผลิตเอทานอลที่ผลิตได้ในปี 2550 จะทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีรายรับลดลงประมาณ 1,763 ล้านบาท มีผลทำให้กองทุนน้ำมันฯ ชำระหนี้ได้ช้าลงประมาณ 1 เดือน

<u>มติของที่ประชุม</u>

1. เห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอล ดังนี้

ราคาเอทานอล = ราคาเอทานอลตลาดบราซิล + Freight + Insurance + Loss + Survey

โดย ราคาเอทานอลตลาดบราซิล	=	อ้างอิงราคาเอทานอล FOB ตลาด Brazilian Commodity Exchange Sao Paulo ประเทศบราซิล จาก Reuters, Alcohol Fuel - Front Month Continuation ที่มีการซื้อขายในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป
Freight	=	1) ค่าขนส่งเอทานอลภายในประเทศบราซิลจาก Sao Paulo ไป Santos คิดราคาตามที่เกิดขึ้นจริง (ราคา FOB Santos จาก JJ&A FOB Sao Paulo) โดยใช้ข้อมูลในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป 2) ค่าขนส่งเอทานอลทางเรือจากประเทศบราซิลมาไทยคิดที่ขนาดบรรทุก 30,000 ตัน ใช้ข้อมูลจาก Ship brokers จำนวน 3 ราย โดยใช้ข้อมูลของไตรมาสก่อนนำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป
Insurance	=	ค่าประกันภัย 0.0134% ของมูลค่า CFR
Loss	=	ค่า Loss 0.20 % ของมูลค่า CIF
Survey	=	0.008 บาท/ลิตร (คงที่)
อัตราแลกเปลี่ยน	=	อัตราแลกเปลี่ยน Selling rate จาก 1) dollar real => US dollar เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน 2) US dollar => Baht เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน อ้างอิงธนาคารแห่งประเทศไทยนำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน ไตรมาสถัดไป

จากหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอลดังกล่าว ให้นำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

2. เห็นชอบให้กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ 1.50 บาท/ลิตร และฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ที่ 1.00 บาท/ลิตร

3. เห็นชอบแนวทางการใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเป็นกลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ตามหลักเกณฑ์ดังนี้

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ= ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์นี้	**อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน + [ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดน้ำมันเบนซิน 95 สัปดาห์ก่อน]**
อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ= ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์นี้	**อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน + [ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดน้ำมันเบนซิน 91 สัปดาห์ก่อน]**
<u>หมายเหตุ</u> :	1) ค่าการตลาดของน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ได้มาจากการคำนวณราคาตามหลักเกณฑ์ ค่าการตลาด = ราคาขายปลีก - ราคา ณ โรงกลั่น - ภาษี - กองทุน 2) ราคาขายปลีก = ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพมหานคร ของ ปตท. 3) สูตรราคา ณ โรงกลั่นไทย เป็นดังนี้ - ราคาเบนซินออกเทน 95 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60^0 F x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984 - ราคาเบนซินออกเทน 91 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60^0 F x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984 - ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 = 90% ของ [ราคาเบนซินออกเทน 95 + (1 $/BBLx อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10%ของราคาเอทานอล - ราคาแก๊สน้ำมันโซฮอล์ 91 = 90% ของ [ราคาเบนซินออกเทน 91 + (1 $/BBL x

อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10%ของราคาเอทานอล
ใช้ Conversion factor 60^0 F / 86^0F และพรีเมียม ที่ประกาศโดยโรงกลั่นไทยออยล์ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปเป็น MOPS (Mean of Platt's Singapore)

4. เห็นชอบให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเป็นกลไกให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ถูกกว่าราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 91 ลิตรละ 1.50 บาท

โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

เรื่องที่ 2 <u>การปรับปรุงโครงสร้างราคาไบโอดีเซลเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5</u>

<u>สรุปสาระสำคัญ</u>

1. คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2548 ได้มีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ ไบโอดีเซลจากปาล์ม โดยกำหนดเป้าหมายใช้ไบโอดีเซลประมาณ 8.5 ล้านลิตรต่อวัน (สัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซล 10 %) ในปี 2555 และให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล เพื่อ จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมไบโอดีเซล เสนอต่อรัฐมนตรี โดยมีปลัดกระทรวงพลังงานเป็นประธาน และเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการแผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมไบโอดีเซลและให้ดำเนินการต่อไปได้ตามที่กระทรวงพลังงาน และคณะกรรมการพัฒนาและส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพ (กชช.) เสนอ ทั้งนี้ในหลักการควรกำหนดราคาไบโอดีเซล ณ โรงงาน (ไม่รวม VAT) ไว้ลิตรละ15.50 บาท เพื่อจูงใจผู้ประกอบการผลิตไบโอดีเซล สำหรับราคาจำหน่ายปลีกนั้นควรควบคุมราคาให้เหมาะสมตามกลไกตลาดและให้แข่งขันได้กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ

2. คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2549 ได้มีมติเห็นชอบใน หลักการให้มีการกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จากหลักการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ถูกกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลิตรละ 0.50 บาท และเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ได้มีมติ

เห็นควรให้ยกเลิก กชช. และให้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการไบโอดีเซลขึ้นภายใต้ กบง. เพื่อให้การบริหารและจัดการเชื้อเพลิงชีวภาพมีความเป็นเอกภาพ คล่องตัวและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานได้ลงนามคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการไบโอดีเซล มีอำนาจหน้าที่เสนอนโยบาย แผนการพัฒนาและส่งเสริม ไบโอดีเซล รวมทั้ง เสนอแนะมาตรการด้านราคา การซื้อ การจำหน่ายไบโอดีเซลและปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ กบง.มอบหมาย และเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 กพช. ได้มีมติเห็นชอบกรอบแผนอนุรักษ์พลังงาน ในช่วงปี 2550 -2554 โดยการส่งเสริมการให้ใช้ไบโอดีเซล 4 ล้านลิตร/วัน ในปี 2554 (สัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซล 5%)

3. ด้านการผลิตไบโอดีเซล ปัจจุบันมีโรงงานผลิตไบโอดีเซล (B100) ที่ผลิตได้คุณภาพตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) จำนวน 3 ราย มีกำลังผลิตติดตั้ง 590,000 ลิตร/วัน แต่ผลิตจริงเพียง 90,000 ลิตร/วัน เนื่องจากขาดวัตถุดิบ และโรงงานผลิตไบโอดีเซลที่อยู่ระหว่างพัฒนาคุณภาพตามประกาศ ธพ. จำนวน 5 ราย มีกำลังผลิตประมาณ 1,070,000 ลิตร/วัน นอกจากนั้นยังมีโรงงานผลิตไบโอดีเซลที่อยู่ระหว่างการขอ การส่งเสริมการลงทุนอีก 8 ราย รวมกำลังการผลิตประมาณ 2,380,000 ลิตร/วัน ในด้านการจำหน่ายไบโอดีเซล ปัจจุบันมีบริษัทน้ำมันที่จำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จำนวน 2 ราย คือ ปตท. และ บางจาก โดยมีสถานีบริการของ ปตท. 110 แห่ง และบางจาก 180 แห่ง รวมทั้งสิ้น 290 แห่ง รวมปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จำนวน 190,000 ลิตร/วัน หรือเทียบเท่าปริมาณไบโอดีเซล (B100) ประมาณ 9,500 ลิตร/วัน และด้านราคาขายปลีก จากการเปรียบเทียบโครงสร้างราคาพบว่าราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ถูกกว่า น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 0.50 บาท/ลิตร เนื่องจากอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 น้อยกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 0.87 บาท/ลิตร และส่วนหนึ่งเป็นการชดเชยต้นทุนราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ที่สูงกว่าราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

4. นโยบายของรัฐบาลได้มุ่งส่งเสริมให้มีการใช้ไบโอดีเซล เพื่อลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศและใช้เป็นพลังงานทดแทนในเชิงพาณิชย์ แต่ยังมีปัญหาด้านหลักเกณฑ์การกำหนดราคาไบโอดีเซลที่ไม่สะท้อนราคาวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต ทำให้ผู้ประกอบการไม่มีความมั่นใจในผลตอบแทนการลงทุนและสร้างความลำบากในการหาแหล่งเงินลงทุน ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดราคาน้ำมันไบโอดีเซลให้มีสะท้อนราคาวัตถุดิบหรือต้นทุนการผลิตที่แท้จริง ดังนั้น การกำหนดราคาไบโอดีเซล (B100) จึงควรอ้างอิงราคาน้ำมันปาล์มดิบ ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาราคาน้ำมันปาล์มดิบของ

ไทยจะมีราคาเฉลี่ยอยู่ในระดับราคา น้ำมันปาล์มดิบของมาเลเซียบวกอีกประมาณ 1 บาท/ลิตร

5. แนวทางการปรับโครงสร้างการกำหนดราคาน้ำมัน

5.1 หลักเกณฑ์การกำหนดราคาไบโอดีเซล (B100) โดยกระทรวงพลังงานได้มีการประชุมหารือกับผู้เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ ผู้ค้าน้ำมัน ผู้ประกอบการผลิตไบโอดีเซล และหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 3 ครั้ง โดย ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคาไบโอดีเซล (B100) โดยให้สะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริงใน อุตสาหกรรมไบโอดีเซล ซึ่งขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันปาล์มดิบเป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 76 ของต้นทุนการผลิตไบโอดีเซล โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

B100 = 0.97 CPO + 0.15 MtOH + 3.32

B100 คือ ราคาขายไบโอดีเซล (B100) ในกรุงเทพมหานคร หน่วย บาท/ลิตร
CPO คือ ราคาขายน้ำมันปาล์มดิบในเขตกรุงเทพมหานคร หน่วย บาท/กิโลกรัม
MtOH คือ ราคาขายเมทานอลในกรุงเทพมหานคร หน่วย บาท/กิโลกรัม

<u>หมายเหตุ</u>

1) CPO หรือราคาขายน้ำมันปาล์มดิบในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้ราคาขายส่งสินค้าเกษตร น้ำมันปาล์มดิบชนิดสกัดแยก (เกรดเอ) ตามที่กรมการค้าภายในประกาศ แต่ไม่สูงกว่าราคาน้ำมันปาล์มดิบในตลาดโลก (ตลาดมาเลเซีย) บวก 1 บาท/กิโลกรัม โดยราคาขายน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยในสัปดาห์ที่แล้วจะนำมาใช้กำหนดราคาในสัปดาห์หน้า เช่น ราคาขายน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยในสัปดาห์ที่ 1 จะนำมาแทนค่าเพื่อกำหนดราคาไบโอดีเซลในสัปดาห์ที่ 3 เป็นต้น ยกเว้นกรณีราคาน้ำมันปาล์มดิบในประเทศสูงกว่าราคาตลาดโลกมาก จะนำมาพิจารณาร่วมกันอีกครั้งหนึ่ง

2) MtOH หรือราคาขายเมทานอลในกรุงเทพมหานคร ใช้ราคาขายเมทานอลเฉลี่ยจากผู้ค้าเมทานอลในประเทศจำนวน 3 ราย เช่น Thai M.C., I.C.P. Chemicals และ Itochu (Thailand) โดยราคาขายเมทานอลเฉลี่ยในสัปดาห์ที่แล้วจะนำมาใช้กำหนดราคาในสัปดาห์หน้า เช่น ราคาขายเมทานอลเฉลี่ยในสัปดาห์ที่ 1 จะนำมาแทนค่าเพื่อกำหนดราคาไบโอดีเซลในสัปดาห์ที่ 3 เป็นต้น

หลักเกณฑ์ใหม่ข้างต้น จะทำให้ราคาซื้อขายไบโอดีเซล (B100) สูงขึ้นมาอยู่ที่ 24.54 บาท/ลิตร เพิ่มขึ้น 2.94 บาท/ลิตร ส่งผลให้ราคาดีเซลหมุนเร็วบี 5

ณ โรงกลั่นเพิ่มขึ้น 0.15 บาท/ลิตร หากไม่มีการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จะมีผลให้ค่าการตลาดของดีเซลหมุนเร็วบี 5 ลดลงในระดับดังกล่าว ซึ่งจะเป็นปัจจัยลบต่อการสนับสนุนการใช้น้ำมันไบโอดีเซล เพราะผู้ค้าน้ำมันได้รับค่าการตลาดลดลง

5.2 การใช้กองทุนน้ำมันฯ รักษาระดับค่าการตลาด เพื่อไม่ให้การกำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคาไบโอดีเซล (B100) ใหม่ สร้างอุปสรรคให้แก่การจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ของผู้ค้าน้ำมัน จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของเงินกองทุนน้ำมันฯ เพื่อรักษาระดับค่าการตลาดน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ให้อยู่ในระดับที่ผู้ค้า น้ำมันยอมรับได้ ซึ่งไม่ควรต่ำกว่าค่าการตลาดของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปกติบวก 0.20 บาท/ลิตร โดยกำหนดเพดานและฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 และการคำนวณอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ดังนี้

1) กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ที่ 0.55 บาท/ลิตรและฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ที่ 0.30 บาท/ลิตร หากราคาไบโอดีเซล (B100) ลดลง จะทำให้คำนวณอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ได้มากกว่า 0.55 บาท/ลิตร ผู้ค้าน้ำมันจะได้นำค่าการตลาดที่เพิ่มขึ้นไปปรับลดราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ให้มีราคาต่ำกว่าราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปกติได้มากกว่า 0.50 บาท/ลิตร และการกำหนดฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ที่ 0.30 บาท/ลิตร โดยยอมให้ราคาไบโอดีเซล (B100) มีความแตกต่างหรือสูงกว่าราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ใช้ผสมเพิ่มขึ้นมากกว่าในปัจจุบันได้อีก 5 บาท/ลิตร ซึ่งเมื่อรวมความแตกต่างของราคาในปัจจุบัน ที่ประมาณ 8 บาท/ลิตร กองทุนน้ำมันฯ จะรับภาระความแตกต่างของราคาไบโอดีเซล (B100) ที่สูงกว่าราคา น้ำมันดีเซลหมุนเร็วได้สูงสุดประมาณ 13 บาท/ลิตร

2) กำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ดังนี้

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ น้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 สัปดาห์นี้	**=อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 สัปดาห์ก่อน+ [ค่าการตลาดน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 สัปดาห์ก่อน - (ค่าการตลาดน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว สัปดาห์ก่อน + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ(0.20 บาท/ลิตร))]**

<u>หมายเหตุ</u>	1) ค่าการตลาดของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วและน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 ได้มาจากการคำนวณราคา ตามหลักเกณฑ์ ค่าการตลาด = ราคาขายปลีก - ราคา ณ โรงกลั่น - ภาษี - กองทุน 2) ราคาขายปลีก = ราคาขายปลีก ณ กทม. ของ ปตท. 3) สูตรราคา ณ โรงกลั่นไทย เป็นดังนี้ - ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว = (ราคา MOP GO 0.5% + พรีเมียม) ที่ 60^0 F x อัตราแลกเปลี่ยน / 158.984 - ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 = 95% ของน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว + 5%ของราคาไบโอดีเซล ใช้ Conversion factor 60^0 F / 86^0F และ พรีเมียม ที่ประกาศโดยโรงกลั่นไทยออยล์ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปเป็น MOPS (Mean of Platt's Singapore)

6. ผลกระทบต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 หากคำนวณการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จากความสามารถในการผลิตไบโอดีเซล (B100) ของปี 2550 ซึ่งอยู่ในระดับ 128 ล้านลิตร พบว่าจะกระทบให้กองทุนน้ำมันฯ มีรายรับลดลงเพียง 640 ล้านบาท/ปี ซึ่งไม่มีผลให้การชำระหนี้ของกองทุนน้ำมันฯ ต้องล่าช้าออกไปจากกำหนดเดิม

<u>มติของที่ประชุม</u>

1. เห็นชอบหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอล ดังนี้

ราคาเอทานอล = ราคาเอทานอลตลาดบราซิล + Freight + Insurance + Loss + Survey

โดย ราคาเอทานอลตลาดบราซิล	=	อ้างอิงราคาเอทานอล FOB ตลาด Brazilian Commodity Exchange Sao Paulo ประเทศบราซิล จาก Reuters, Alcohol Fuel - Front Month Continuation ที่มีการซื้อขายในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป
Freight	=	1) ค่าขนส่งเอทานอลภายในประเทศบราซิลจาก Sao Paulo ไป Santos คิดราคาตามที่เกิดขึ้นจริง (ราคา FOB Santos จาก JJ&A - FOB Sao Paulo) โดยใช้ข้อมูลในช่วงวันที่ 1 - 80

		ในไตรมาสก่อน นำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาสถัดไป 2) ค่าขนส่งเอทานอลทางเรือจากประเทศบราซิลมาไทยคิดที่ขนาด บรรทุก 30,000 ตัน ใช้ข้อมูลจาก Ship brokers จำนวน 3 ราย โดย ใช้ข้อมูลของไตรมาสก่อนนำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดราคาในไตรมาส ถัดไป
Insurance	=	ค่าประกันภัย 0.0134% ของมูลค่า CFR
Loss	=	ค่า Loss 0.20 % ของมูลค่า CIF
Survey	=	0.008 บาท/ลิตร (คงที่)
อัตราแลกเปลี่ยน	=	อัตราแลกเปลี่ยน Selling rate จาก 1) dollar real => US dollar เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน 2) US dollar => Baht เป็นรายวัน ในช่วงวันที่ 1 - 80 ในไตรมาสก่อน อ้างอิงธนาคารแห่งประเทศไทยนำมาเฉลี่ยสำหรับกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนไตรมาสถัดไป

จากหลักเกณฑ์การกำหนดราคาเอทานอลดังกล่าว ให้นำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

2. เห็นชอบให้กำหนดเพดานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ 1.50 บาท/ลิตร และฐานอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ที่ 1.00 บาท/ลิตร

3. เห็นชอบแนวทางการใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเป็นกลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามหลักเกณฑ์ดังนี้

อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์นี้	**=**	**อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน+[ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดน้ำมันเบนซิน 95 สัปดาห์ก่อน]**
อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์นี้	**=**	**อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน+[ค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 สัปดาห์ก่อน - ค่าการตลาดน้ำมัน เบนซิน 91 สัปดาห์ก่อน]**

หมายเหตุ : 1) ค่าการตลาดของน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ได้มาจากการคำนวณราคาตามหลักเกณฑ์
ค่าการตลาด = ราคาขายปลีก - ราคา ณ โรงกลั่น - ภาษี - กองทุน
2) ราคาขายปลีก = ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพมหานคร ของ ปตท.
3) สูตรราคา ณ โรงกลั่นไทย เป็นดังนี้
- ราคาเบนซินออกเทน 95 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60^0 F xอัตราแลกเปลี่ยน/158.984
- ราคาเบนซินออกเทน 91 = (ราคา MOP ULG 95 + พรีเมียม) ที่ 60^0 F x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984
- ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 = 90% ของ[ราคาเบนซินออกเทน 95 + (1 $/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10%ของราคาเอทานอล
- ราคาแก๊สน้ำมันโซฮอล์ 91 = 90% ของ[ราคาเบนซินออกเทน 91 + (1 $/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน/158.984)] + 10%ของราคาเอทานอล
ใช้ Conversion factor 60^0 F / 86^0F และ พรีเมียม ที่ประกาศโดยโรงกลั่นไทยออยล์
ราคาน้ำมันสำเร็จรูปเป็น MOPS (Mean of Platt's Singapore)

4. เห็นชอบให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเป็นกลไกให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ถูกกว่าราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 91 ลิตรละ 1.50 บาท

โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

เรื่องที่ 3 <u>สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ปี 2549 - มกราคม 2550)</u>

<u>สรุปสาระสำคัญ</u>

1. ในปี 2549 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 61.53 และ 65.73 เหรียญสหรัฐต่อ บาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2548 11.98 และ 10.88 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ สาเหตุจากความ ขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่าน ในเรื่องที่สหรัฐอเมริกาคัดค้านการพัฒนาโครงการนิวเคลียร์เพื่อผลิตพลังงานเชื้อเพลิงของอิหร่านอาจทำให้การส่งออกน้ำมันประมาณ 20% ของโลกจากตะวันออกกลางมีความเสี่ยงจากการสกัดเรือเดิน

น้ำมันโดยอิหร่าน ประกอบกับตลาดยังคงกังวลกับสถานการณ์ในตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอลและกลุ่มขบวนการติดอาวุธเฮซบอลเลาะห์ นอกจากนั้น โรงกลั่นของสหรัฐอเมริกา 2 แห่ง ต้องปิดฉุกเฉินเนื่องจากกระแสไฟฟ้าขัดข้องจากผลกระทบของพายุ และในเดือนมกราคม 2550 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 51.69 และ 54.23 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนธันวาคม 2549 7.00 และ 8.07 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ เนื่องจากการพยากรณ์อุณหภูมิในสหรัฐอเมริกาจะยังคงอบอุ่นกว่าระดับปกติ และโอเปคยังไม่ลดกำลังการผลิตเพิ่มเติมนอกเหนือจากมติลดกำลังการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 และสหประชาชาติคาดการณ์ว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลกจะชะลอตัวลงมาอยู่ที่ ร้อยละ 3.2 ในปีนี้ หลังจากที่ขยายตัวที่ระดับร้อยละ 3.8 ในปี 2549

2. ในตลาดจรสิงคโปร์ปี 2549 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 92 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 73.20 และ 72.38 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2548 10.82 และ 11.02 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ เนื่องจากโรงกลั่นในภูมิภาคเอเชียหลายแห่งปิดซ่อมบำรุง โดยคาดว่าจะกลับมาดำเนินการได้เพียง 90% ของกำลังการกลั่นทั้งหมดไปจนตลอดปี และตลาดยังคงมีความต้องการซื้อจากผู้ซื้อหลักในภูมิภาค ได้แก่ อินโดนีเซียและเวียดนาม ส่วนราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 76.79 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้น 12.44 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากมีความต้องการนำเข้าน้ำมันดีเซลเพิ่มเพื่อใช้ในโรงไฟฟ้าซึ่งเกิดปัญหาในระบบท่อส่งก๊าซ และในเดือนมกราคม 2550 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 61.59 และ 60.31 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนธันวาคม 2549 6.57 และ 6.71 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบ และจากอินโดนีเซียลดปริมาณนำเข้าน้ำมันเบนซินเดือนกุมภาพันธ์ลงร้อยละ 4.5 มาอยู่ที่ระดับ 3.82 ล้านบาร์เรล ประกอบกับการรายงานปริมาณสำรองน้ำมันสำเร็จรูปของสิงคโปร์เพิ่มขึ้น 1.06 ล้านบาร์เรล มาอยู่ที่ระดับ 8.60 ล้านบาร์เรล ส่วนราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 66.07 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนธันวาคม 2549 3.86 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากจีนยังคงชะลอการเข้าซื้อในตลาดเพราะความต้องการใช้ในประเทศที่ลดลง โดยลดปริมาณการนำเข้าลงจากเดือนธันวาคม 2549 ประมาณ 10,000 ตัน มาอยู่ที่ระดับ 30,000 ตัน ในเดือนมกราคม 2550

3. ราคาขายปลีกในปี 2549 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และดีเซลหมุนเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 27.56, 26.76 และ 25.57 บาท/ลิตร ตามลำดับ ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2548 อยู่ 3.65, 3.65 และ 5.53 บาท/ลิตร ตามลำดับ และในเดือนมกราคม 2550 ผู้ค้าน้ำมันปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินลดลง 3 ครั้ง และปรับราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลง 2 ครั้ง ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมัน

เบนซินออกเทน 95 , 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 31 มกราคม 2550 อยู่ที่ระดับ 25.19, 24.39 และ 22.54 บาท/ลิตร ตามลำดับ

4. ราคาน้ำมันปี 2550 คาดว่ายังคงผันผวน โดยแนวโน้มราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์จะเฉลี่ย อ่อนตัวลงจากปี 2549 โดยเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 55 - 65 และ 62 - 70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ และคาดว่าราคาน้ำมันเบนซิน 95 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในตลาดจรสิงคโปร์เคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 65 - 75 และ 68 - 75 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ ปัจจัยที่ส่งผลต่อราคา คือ เศรษฐกิจของโลกอยู่ในช่วงชะลอตัว และความต้องการใช้น้ำมันลดลง ประกอบกับอุปทานน้ำมัน รวมถึงปริมาณสำรองน้ำมันดิบของโลก โดยเฉพาะของสหรัฐอเมริกาและกลุ่มประเทศ OECD อยู่ในระดับสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศโอเปคอยู่ที่ 33.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน และกลุ่มนอกโอเปคอยู่ที่ป 50 ล้านบาร์เรลต่อวัน รวมกำลังการผลิตประมาณ 83.3 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2550 ซึ่งใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา แม้ว่ากลุ่มโอเปค จะปรับลดกำลังการผลิตประมาณ 800,000 บาร์เรล/วัน ทั้งนี้อีกปัจจัยหนึ่งที่มีแนวโน้มที่จะส่งผลต่อราคาได้แก่ ประเด็นการกำหนดปริมาณสำรองน้ำมันดิบของสหรัฐฯ

5. สถานการณ์ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกเดือนมกราคม 2550 ปรับตัวสูงขึ้น 61 เหรียญสหรัฐ/ตัน มาอยู่ที่ระดับ 547 เหรียญสหรัฐ/ตัน จากความต้องการซื้อในภูมิภาคมีมาก และอุปทานตึงตัวในแถบตะวันออกกลาง ประกอบกับอัตราค่าขนส่งปรับตัวเพิ่มขึ้น ราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นอยู่ในระดับ 11.8089 บาท/กิโลกรัม อัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ที่จำหน่ายในประเทศอยู่ในระดับ 1.7390 บาท/กิโลกรัม คิดเป็น 485.43 ล้านบาท/เดือน อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ส่งออกอยู่ที่ระดับ 3.9575 บาท/กิโลกรัม คิดเป็น 116.07 ล้านบาท/เดือน และแนวโน้มราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2550 คาดว่าราคาจะอ่อนตัวลงเคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 490 - 495 เหรียญสหรัฐ/ตัน จากอุปทานในภูมิภาคมีมาก เนื่องจากราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกเดือนมกราคม 2550 อยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ความต้องการซื้อจากแถบตะวันตก ลดลง รวมทั้งสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยประมาณราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นอยู่ที่ระดับ 11.6983 -11.7080 บาท/กิโลกรัม อัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ที่จำหน่ายในประเทศอยู่ในระดับ 1.6284 - 1.6381 บาท/กิโลกรัม คิดเป็น 415.84 - 418.44 ล้านบาท/เดือน อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ส่งออกอยู่ที่ระดับ 2.9852 - 3.0705 บาท/กิโลกรัม คิดเป็น 87.56 - 90.06 ล้านบาท/เดือน ณ อัตราแลกเปลี่ยน 36.0585 บาท/เหรียญสหรัฐ

6. ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 31 มกราคม 2550 มีเงินสดสุทธิ 4,017 ล้านบาท มีหนี้สินค้างชำระ 41,575 ล้านบาท แยกเป็นหนี้พันธบัตร 17,600 ล้านบาท หนี้เงินกู้สถาบันการเงิน 11,333 ล้านบาท หนี้เงินชดเชยตรึงราคาน้ำมันค้างชำระ 1,211 ล้านบาท หนี้ชดเชยราคาก๊าซ LPG 11,431 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิติดลบ 37,558 ล้านบาท โดยประมาณการรายได้สุทธิของกองทุนน้ำมันฯ เดือนกุมภาพันธ์ 2550 อยู่ที่ระดับ 3,923 ล้านบาท ซึ่งคาดว่ากองทุนน้ำมันฯ จะมีเงินสะสมเพียงพอที่จะชำระหนี้ได้หมดประมาณเดือนธันวาคม 2550 แต่อย่างไรก็ตาม หนี้ในส่วนของพันธบัตรงวดที่ 2 จำนวน 8,800 ล้านบาท จะต้องไถ่ถอนตามกำหนดเวลาเดิมในเดือนตุลาคม 2551

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 4 การขยายระยะเวลาการยกเลิกการจ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG และอัตราเงินชดเชยก๊าซ LPG สูงกว่าระดับเพดานอัตราเงินชดเชยสูงสุด

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อคำนึงถึงแผนการดำเนินการตามโครงการ NGV ทั้งทางด้านการเพิ่มจำนวนรถแท็กซี่ที่ปรับเปลี่ยนการใช้ LPG ไปเป็น NGV การเพิ่มจำนวนสถานี NGV และราคา LPG ในตลาดโลกซึ่งคาดว่าในช่วงกลางปี ซึ่งเป็นช่วงฤดูร้อนราคา LPG จะปรับตัวลดลงแล้วนั้น คาดว่าช่วงกลางปี 2550 เป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมในการดำเนินการยกเลิกการตรึงราคาก๊าซ LPG

2. กบง. เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2549 ได้มีมติให้มีการเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ จากการส่งออกก๊าซ LPG โดยการปรับราคาเพดานของราคา ณ โรงกลั่นจาก 315 USD/ตัน ให้สูงขึ้นในระดับที่รายจ่ายของ กองทุนน้ำมันฯ ที่เพิ่มขึ้นในส่วนนี้เท่ากับรายรับของกองทุนน้ำมันฯ ที่ได้จากการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ จากการส่งออกก๊าซ LPG ส่งผลให้อัตราเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG ปรับเพิ่มขึ้นจากเดิม ตามส่วนต่างของระดับราคาเพดานกับราคาตลาดโลกที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งถ้าอัตราแลกเปลี่ยนในประเทศอ่อนตัวลง อาจจะทำให้อัตราเงิน ชดเชยเกิน 2 บาท/กก

3. เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธาน กบง. จึงได้ให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอของ สนพ. ดังนี้

3.1 เห็นชอบให้คงนโยบายราคาก๊าซ LPG ในปัจจุบันโดยขยายระยะเวลาการยกเลิกการจ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG ต่อไปอีกจนถึงสิ้นปี 2550 โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2550 เป็นต้นไป

3.2 เห็นชอบในการขยายเวลาการกำหนดอัตราเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG สูงกว่าระดับเพดานอัตราเงินชดเชยสูงสุด 2 บาท/กก. ต่อไปอีกจนถึงสิ้นปี 2550 โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2550 เป็นต้นไป เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ 3.1

<u>มติของที่ประชุม</u>

ที่ประชุมรับทราบ