

ความเห็นประกอบวาระเพื่อพิจารณา เรื่องที่ ๒.....

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1114/ 142 ๒



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ 10100

19 เมษายน 2548

เรื่อง มาตรการเร่งรัดประหยัดพลังงาน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 4961 ลงวันที่ 18 เมษายน 2548

ตามที่ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่อง มาตรการเร่งรัดประหยัดพลังงาน ที่เสนอโดยกระทรวงพลังงาน ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในวันที่ 19 เมษายน 2548 ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

สำนักงานฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

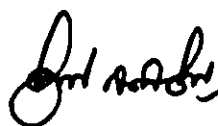
1. เห็นด้วยกับแนวทางดำเนินงานและมาตรการเร่งรัดประหยัดพลังงานที่กระทรวงพลังงานเสนอ เนื่องจากแนวทางการใช้พลังงานทดแทนทั้ง 3 รูปแบบ (NGV ก๊าซโซฮอลล์ และไบโอดีเซล) รวมทั้งมาตรการเร่งรัดการประหยัดพลังงานทั้งในภาคธุรกิจอุตสาหกรรม ภาคราชการ และภาคประชาชนนั้น เป็นการใช้ทรัพยากรที่สามารถผลิตได้ในประเทศให้เกิดประโยชน์และประหยัดเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งการใช้พลังงานทดแทนเหล่านี้จะช่วยลดปัญหามลพิษในอากาศลงได้ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในช่วง 4 ปี (2548-2551) นอกจากนั้นกำลังการผลิตของพลังงานทดแทนต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ก๊าซ NGV ไบโอดีเซล หรือก๊าซโซฮอลล์ มีความเพียงพอที่จะนำมาใช้ทดแทน หรือผสมกับน้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันดีเซล เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ลดลง
2. เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแนวทางดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติเพิ่มขึ้น สำนักงานฯ มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้
 - 2.1 ด้านผู้ผลิต กำลังการผลิตเอทานอลส่วนเกินที่มีอยู่มากตามที่คาดการณ์ไว้ในปี 2550 ประมาณ 2 ล้านลิตรต่อวัน อาจเป็นภาระต้นทุนต่อผู้ผลิต โดยเฉพาะในกรณีที่วัตถุดิบที่นำมาใช้ผลิตเอทานอล เช่น กากน้ำตาล มีราคาเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้ผู้ผลิตต้องแบกรับภาระต้นทุนที่สูงขึ้น นอกจากนั้นการที่ต้นทุนการผลิตพลังงานทดแทนยังสูง แต่ต้องขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซินและดีเซลเพื่อให้เกิด

แรงจูงใจแก่ผู้ใช้รถยนต์ จึงทำให้ผู้ผลิตให้ความสนใจที่จะนำพลังงานทดแทนมาจำหน่ายน้อยมาก ดังจะเห็นได้จากในปัจจุบันมีผู้ให้บริการก๊าซโซฮอลล์เพียง 4 ราย ไบโอดีเซล 2 ราย และก๊าซ NGV 1 ราย เท่านั้น ดังนั้นการที่มีกลยุทธ์ด้านราคาที่จูงใจจึงเป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้เกิดการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนด โดยอาจจะรวมกับผู้ค้าน้ำมันพิจารณาหาแนวทางลดต้นทุนการผลิต หรือจำหน่ายน้ำมันผสมในราคาต่ำกว่าต้นทุน โดยรัฐบาลอาจจะจำเป็นต้องให้การอุดหนุนในระยะเริ่มต้น

- 2.2 ด้านผู้บริโภค ความนิยมของผู้ใช้รถยนต์ของไทยต่อพลังงานทดแทนเหล่านี้ยังมีน้อยมาก จะเห็นได้จากปริมาณการใช้ต่อวันยังต่ำกว่าน้ำมันเบนซินและดีเซลมาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้บริโภคยังขาดความเชื่อมั่นในพลังงานทดแทนเหล่านี้ว่าจะมีผลกระทบต่อคุณภาพเครื่องยนต์อย่างไร รวมถึงความยุ่งยากและค่าใช้จ่ายที่จะเพิ่มขึ้นจากการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ในกรณีที่ใช้ NGV ในขณะที่ส่วนต่างของราคายังไม่จูงใจ ดังนั้นการรณรงค์ให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องของประชาชนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้มาตรการสามารถขยายผลไปถึงการประหยัดพลังงานหรือการใช้พลังงานทดแทนในกลุ่มรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยไม่จำกัดอยู่เฉพาะแต่ในกลุ่มรถยนต์โดยสารและการขนส่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย
จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวางแผนเศรษฐกิจมหภาค

โทร. 0 2280 4085 ต่อ 3305

โทรสาร 0 2281 9882