

การนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ NGV POLICY IMPLEMENTATION

วรรณิตร ชันประเสริฐ*

Vorachatr Chanprasert*

นักศึกษาระดับปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชาบริหารและการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
Student of the Degree of Doctor of Philosophy in Public Policy and Management Graduate
School, Kasem Bundit University.

*Corresponding author, E-mail: vorachatr@yahoo.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ 2) เพื่อศึกษาสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ 3) เพื่อศึกษาวิธีการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกในการรวบรวมข้อมูลซึ่งคำถามแบบกึ่งโครงสร้าง กลุ่มตัวอย่างเป็นแบบเจาะจง 5 กลุ่มๆ ละ 6 คน รวมเป็น 30 คน ได้แก่ กลุ่มนักวิชาการด้านก๊าซ NGV กลุ่มข้าราชการกระทรวงพลังงาน กลุ่มผู้บริหารของผู้ประกอบการด้านพลังงาน กลุ่มผู้บริโภคที่ใช้ก๊าซ NGV และกลุ่มผู้ประกอบการสถานีบริการก๊าซ NGV การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา และเชิงอธิบาย ผลการวิจัยปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ ได้แก่ 1) ปริมาณก๊าซ NGV ที่ให้บริการไม่ทั่วถึง 2) ปัญหาเรื่องราคาขายปลีกที่ไม่เป็นธรรม 3) การแต่งตั้งข้าราชการระดับสูงไปเป็นกรรมการ 4) การเติมก๊าซ CO₂ เพิ่มในก๊าซ NGV อีก 18% ทำให้คุณภาพลดลง

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย มีดังนี้ 1) ปัญหาปริมาณก๊าซ NGV ขาดแคลน ควรเร่งดำเนินการขยายแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติให้ครอบคลุมเพื่อก่อสร้างสถานีบริการก๊าซ NGV โดยเร็ว 2) ควรมีการตรวจสอบการคิดต้นทุนในเรื่องต่างๆ ไม่ให้ซ้ำซ้อนเพื่อปล่อยให้ราคาลอยตัวโดยเสรี ที่สำคัญในส่วนของข้อมูลโครงสร้างสัญญาราคาเนื้อก๊าซควรมีการเปิดเผยต่อสาธารณะอย่างชัดเจนและต่อเนื่องเพื่อความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้รวมถึงการคำนวณต้นทุนการแยกก๊าซเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดโครงสร้างราคาในอนาคตให้เป็นธรรม 3) ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในยกเลิกการเติมก๊าซ CO₂ เพิ่มในก๊าซ NGV ภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยเร็ว และ 4) การคัดเลือกกรรมการควรมีการคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมมีความรู้ ความสามารถ เพื่อเป็นตัวแทนในการเข้ามาช่วยรักษาผลประโยชน์ด้วยความโปร่งใส ควรตรวจสอบทรัพย์สินและที่มาของทรัพย์สินของผู้ที่จะเข้ามาเป็นกรรมการต้องทำทั้งก่อนและหลังรับตำแหน่งด้วย เพื่อความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศต่อไป

คำสำคัญ: ก๊าซ NGV นโยบายก๊าซ NGV การนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ

Abstract

The objective of this dissertation aims to study as the following. 1) to study the barriers from NGV policy implementation. 2) to study the cause from NGV policy implementation. 3) to identifies the resolutions that arise from NGV policy implementation. The research instruments for qualitative data collection were in-depth interview questions as primary information. The qualitative data were gathered from all information concerning natural gas for vehicles was searched from well written documents, literature reviews, theories, articles, related research papers and related NGV policy reports and gathered for the data analysis. A semi-structured interview was used in the study to gain more in-depth information comprising 30 respondents in six members of each of the five separate groups. An analysis of Qualitative Study was interpreted in terms of descriptive and intelligible study to reveal the main reasons and comprehensive useful relationship of NGV policy among the NGV consumers.

Its problem was found that 1) The NGV services are not sufficiently. 2) The retail price is not fair. 3) To assign the government officer to be a PTT's broad committee 4) The CO₂ added 18% in NGV.

The suggestion of the study were as follows: 1) To be increase the natural gas pipelines in some publicly serviced areas 2) Examining the duplicated cost for leave the retail price float and the interactive communication should collaboratively clear. 3) Consider to eliminate the CO₂ add in NGV. 4) Consider the thoroughly function person for clearly representative in PTT broad committee.

Keywords: NGV, NGV Policy, NGV Policy Implementation

บทนำ

วิกฤตการณ์น้ำมันในปี พ.ศ. 2516 ก่อให้เกิดการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย ซึ่งอยู่ในสถานะผู้นำเข้าพลังงานความมั่นคงทางด้านพลังงาน พลังงานจึงเป็นประเด็นนโยบายสาธารณะทางด้านเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง และเป็นพื้นฐานที่สำคัญ เราจึงต้องยอมรับความเสี่ยงต่อการขาดแคลนพลังงานได้ในขณะเดียวกันมาตรการในการอนุรักษ์พลังงานและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพถูกนำมาใช้อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพึ่งพาพลังงานนั้นต้องให้ความสำคัญกับการกระจายชนิดและแหล่งของพลังงานด้วย เพราะการพึ่งพาพลังงานชนิดเดียวมากเกินไปก็จะก่อให้เกิดความเสี่ยง สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้คือสาเหตุสำคัญที่ทำให้ต้องหาพลังงานทางเลือกอื่นทดแทนน้ำมัน [1]

ก๊าซ NGV จึงเป็นพลังงานทางเลือกประเภทหนึ่งในเวลาที่ผ่านมา โดยได้รับการส่งเสริมให้มีการใช้มากขึ้นโดยวางเป้าหมายการใช้ในยานยนต์ประเภทต่างๆ เพื่อให้สามารถทดแทนการใช้น้ำมันในภาคขนส่ง ส่งผลให้ความต้องการใช้มีมากขึ้นตามลำดับ ภาครัฐจึงต้องเข้ามาช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประกอบการเพื่อลดภาระทางการเงิน จะช่วยให้สามารถดำเนินการจำหน่ายก๊าซ NGV ต่อไปได้ รวมถึงอาจเข้ามาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานระบบก๊าซ เช่น ท่อส่งก๊าซ และสถานีบริการ ในทางตรงกันข้ามหากภาครัฐเลือกที่จะปรับราคาก๊าซเพื่อสะท้อนต้นทุนการใช้ที่แท้จริงมากขึ้น ก็จะมีผลกระทบต่อความนิยมของประชาชนผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและกลุ่มรถยนต์ในภาคขนส่งโดยเฉพาะในเวลาที่เราค่าน้ำมันลดต่ำลง [2]

การที่รัฐบาลส่งเสริมและสนับสนุนให้ใช้ ก๊าซ NGV จึงทำให้กลายเป็นปัญหาการขาดแคลน ก๊าซ NGV ในขณะเดียวกันภาครัฐกำหนดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ไว้ โดยอุดหนุนราคาก๊าซ NGV ในลักษณะที่ให้ส่วนต่างแก่ ปตท. จนทำให้ธุรกิจ ก๊าซ NGV ไม่สามารถดำเนินกิจการไปได้ด้วยตนเอง เพราะเป็นการขายต่ำกว่าทุนทำให้ เป็นปัญหาในทางปฏิบัติ ส่วนปัญหา การขาดแคลนนั่น เป็นปัญหาที่เกิดขึ้น และสะสมมานาน เนื่องจากก๊าซ NGV มีราคา ที่ต่ำกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น ทำให้มีความต้องการ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งกำลังการผลิต ของ ปตท. ไม่ทันกับความต้องการของประชาชน

จากสภาพปัญหาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความ สนใจที่จะนำมาวิจัยเพื่อหาวิธีการแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นจากนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติว่า ควรจะดำเนินการอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำ นโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ
- 2) เพื่อศึกษาสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นจาก การนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ
- 3) เพื่อศึกษาวิธีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเลือกมาโดยวิธี Stratified Purposeful Sampling เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงจึงทำการสัมภาษณ์บุคคลโดยใช้วิธีการเลือก จากผู้ที่มีประสบการณ์ และผู้เกี่ยวข้องกับก๊าซ NGV โดยได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 5 กลุ่ม กลุ่มละ 6 คน รวมเป็น 30 คน การแบ่งกลุ่ม ตัวอย่างมีดังนี้ (ก) กลุ่มนักวิชาการด้านก๊าซ NGV (ข) กลุ่มข้าราชการกระทรวงพลังงาน (ค) กลุ่มผู้บริหารของผู้ประกอบการด้าน พลังงาน (ง) กลุ่มผู้บริโภคที่ใช้ก๊าซ NGV

(จ) กลุ่มผู้ประกอบการสถานีบริการก๊าซ NGV และมีเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก ซึ่งเป็นเครื่องมือเชิงคุณภาพที่นิยมใช้กันมากที่สุด โดยที่แบบสัมภาษณ์เชิงลึก แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 คุณลักษณะของก๊าซ NGV
- ส่วนที่ 3 ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบาย ก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ
- ส่วนที่ 4 สาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นจาก การนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ
- ส่วนที่ 5 วิธีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจาก การนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ
- ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ผลการวิจัย

ปัญหาเรื่องปริมาณก๊าซ NGV ที่ให้บริการ ไม่ทั่วถึง เกิดขึ้นเพราะอุตสาหกรรมก๊าซ NGV ส่วนใหญ่มีการวางแผนท่อส่งก๊าซไปยังโรงผลิต ไฟฟ้าเป็นหลัก ดังนั้นเมื่อรัฐบาลหันมาส่งเสริมให้ ประชาชนหันมาใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น จึงทำให้ ปตท. ไม่สามารถวางแผนท่อส่งก๊าซเพื่อให้บริการ อย่างทั่วถึงได้ซึ่งทำให้เกิดปัญหาค่อนข้างมาก โดยเฉพาะในต่างจังหวัด ไม่มีการดำเนินการ ขยายสถานีบริการก๊าซ NGV ให้เป็นไปตาม เป้าหมาย บางพื้นที่จะมีสถานีบริการก๊าซ NGV รวมอยู่เพียงจุดๆ เดียวหลายแห่ง บางพื้นที่ ก็ไม่มีสถานีบริการก๊าซ NGV เลย

สาเหตุเพราะนโยบายรัฐบาลที่หันมาส่งเสริม รถยนต์ขนาดเล็กหันมาใช้ก๊าซ NGV เร็วเกินไป ทั้งที่ระบบโครงสร้างพื้นฐานและสถานีบริการ ยังไม่สามารถให้บริการได้ทั่วถึง อีกทั้งยังไม่มี การประชาสัมพันธ์ถึงข้อมูลที่แท้จริงให้แก่ผู้บริโภค ได้รับรู้ถึงปริมาณก๊าซ NGV สถานีบริการที่มีอยู่จริง ท่อส่งก๊าซมีจำกัด และการที่ต้องใช้รถขนส่งก๊าซ NGV ไปยังสถานีลูกมีค่าขนส่งสูงมาก

วิธีการแก้ไขควรปรับปรุงนโยบายก๊าซ NGV ใหม่ โดยระยะแรกควรให้รถที่มีเส้นทางการเดินทางที่แน่นอนนำไปใช้ก่อน เช่น รถโดยสารประจำทาง แล้วหลังจากที่ได้วางท่อส่งก๊าซให้ครอบคลุมทั่วประเทศได้ จึงส่งเสริมให้ทุกคนหันไปใช้ก๊าซ NGV เพื่อวางแผนให้ถูกต้อง

ปัญหาเรื่องราคาขายปลีกที่ไม่เป็นธรรมเกิดขึ้นเพราะราคาขายปลีกเป็นราคาที่ถูกกำหนดตามนโยบายประชานิยมเพื่อเป็นแรงจูงใจให้คนหันมาใช้ก๊าซ NGV ซึ่งเป็นนโยบายรัฐบาลโดยตกลงว่าจะชดเชยให้กับ ปตท. ในส่วนที่ขาดทุนต่างๆ แต่รัฐก็ชดเชยให้มาเพียงบางส่วนเท่านั้น ยังมีสัดส่วนที่ขาดทุนสะสมอยู่อีกมาก ฉะนั้นราคาขายปลีกจึงไม่มีความเป็นธรรมสำหรับ ปตท.

สาเหตุเพราะโดยเฉลี่ยแล้ว ปตท. ขาดทุนในธุรกิจก๊าซ NGV ประมาณ 40,000 ล้านบาท/ปี ในขณะที่ประเทศไทยยังคงต้องพึ่งพาก๊าซ NGV จากแหล่งภายนอกประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นั่นหมายถึง ต้นทุนราคาก๊าซ NGV ที่ใช้ใน ประเทศไทยจะมีราคาที่สูงขึ้นเรื่อยๆ ด้วยราคาก๊าซ NGV ที่ถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆ ทำให้ผู้ใช้ก๊าซ NGV จึงขาดความตระหนักในการประหยัดพลังงาน โครงสร้างราคาก๊าซ NGV ประกอบด้วย 4 ส่วน คือ ต้นทุนเนื้อก๊าซ ค่าขนส่ง ค่าการตลาด ภาษีและกองทุน ต้นทุนเนื้อก๊าซ จะอิงกับราคาตลาดโลก ค่าขนส่งและค่าการตลาด ส่วนที่กำหนดโดยภาครัฐคือภาษีและกองทุน ส่วนราคาขายปลีกก๊าซ NGV ที่ใช้อยู่เป็นราคาควบคุม เพราะเป็นนโยบายประชานิยมที่บังคับให้ ปตท. ต้องดำเนินการ ราคาขายปลีกก๊าซ NGV จึงเป็น ราคาขายที่ต่ำกว่าราคาที่เป็นจริง โดยเฉพาะราคาขายปลีกนอกแนวท่อ

วิธีการแก้ไขปัญหาคือศึกษาดันทุนที่แท้จริงของก๊าซ NGV ที่คำนวณจากค่าความร้อนของก๊าซธรรมชาติ ต้นทุนค่าท่อส่งก๊าซ และค่าใช้จ่ายในการอัดควบแน่นก๊าซ NGV เพื่อกำหนดราคา

ขายปลีกในสถานีบริการตามแนวท่อและนอกแนวท่อ โดยจะต้องหันมาพิจารณาการขยายเครือข่ายสถานีขายปลีกก๊าซ NGV ตามแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติให้มากขึ้น พร้อมทั้งความจำเป็นต้องมีการลงทุนขยายแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปให้ครอบคลุมพื้นที่ให้ได้มากที่สุด อีกทั้งควรเปิดให้มีการแข่งขันโดยเสรี

ปัญหาเรื่องการแต่งตั้งข้าราชการระดับสูงไปเป็นกรรมการ ทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพราะเจ้าพนักงานเหล่านั้นต้องปฏิบัติหน้าที่ทั้งในฐานะผู้กำกับดูแลและหน้าที่ของการเป็นกรรมการขององค์กรที่ต้องทำกำไรสูงสุดให้กับองค์กร

สาเหตุเกิดขึ้นเพราะการที่เจ้าพนักงานของรัฐที่มีบทบาทในฐานะผู้กำหนดนโยบายและกำกับดูแลธุรกิจกลับสวมบทบาทกรรมการในบริษัทของธุรกิจที่ต้องกำกับโดยได้รับค่าตอบแทนในอัตราสูงจากบริษัท อันนำมาซึ่งการขัดต่อจรรยาบรรณในฐานะเจ้าหน้าที่รัฐที่จะต้องกำกับดูแลด้านนโยบาย และการประกอบธุรกิจโดยไม่เอาเปรียบผู้บริโภคเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐและประชาชนภาวะดังกล่าวนี้ทำให้เจ้าพนักงานของรัฐมีบทบาททับซ้อนกันซึ่งอาจทำให้นโยบายด้านพลังงานของรัฐถูกรวบงำจากผลประโยชน์ของภาคธุรกิจซึ่งเป็นต้นตอของปัญหาด้านธรรมาภิบาลในระบบพลังงานของประเทศไทย

วิธีแก้ไขที่ดีที่สุดคือการปรับธรรมาภิบาลในการกำกับดูแลให้โปร่งใสและลดความเสี่ยงจากผลประโยชน์ทับซ้อน การปรับโครงสร้างธุรกิจการทำให้โปร่งใส การให้มีการแข่งขันที่เป็นธรรมเท่าที่ทำได้ เพื่อสร้างระบบที่มีประสิทธิภาพและเกิดความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน

ปัญหาเรื่องการเติมก๊าซ CO₂ เพิ่มในก๊าซ NGV อีก 18% ทำให้คุณภาพลดลง และทำให้ปริมาณของก๊าซ NGV ลดลงเหลือแค่ 82%

สาเหตุเพราะก๊าซธรรมชาติที่นำมาใช้ใน ประเทศนั้นมาจากหลายแหล่งผลิตด้วยกัน ซึ่งจะมีคุณสมบัติที่ต่างกันไปทั้งปริมาณก๊าซ CO₂ ที่ผสมอยู่และปริมาณค่าความร้อน ซึ่งทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV เนื่องจากเครื่องยนต์ไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นไปตามคุณสมบัติของก๊าซ NGV ที่แตกต่างกันได้ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดคุณภาพที่เป็น มาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

วิธีการแก้ไขคือการลดปริมาณก๊าซ CO₂ ลง โดยจะต้องพิจารณาถึงคุณภาพของก๊าซ NGV เป็นหลัก อีกทั้งพิจารณาความพร้อมของ ปตท. ด้วยเนื่องจากเป็นผู้ผลิตก๊าซธรรมชาติ เพียงรายเดียว ซึ่งเมื่อ ปตท. พร้อมเมื่อใด ทางกรมธุรกิจพลังงานก็ควรที่จะเร่งออกประกาศ เพื่อกำหนดมาตรฐานก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยควรกำหนด ระยะเวลาในการประกาศลดปริมาณก๊าซ CO₂ ที่แน่นอนไว้ด้วย

สรุปและอภิปรายผล

จากที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ตามประเด็นต่างๆ ที่ได้ตั้งไว้ตามวัตถุประสงค์ ของการวิจัย รวมทั้งได้ตีความในขั้นต้นแล้ว ผู้วิจัย จึงนำมาสรุปและอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ของ การวิจัย ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย ข้อที่ 1 เพื่อศึกษา ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า

1) ปัญหาก๊าซ NGV ขาดแคลนเป็นเพราะ ปตท. ไม่สามารถบริหารจัดการให้มีก๊าซ NGV เพียงพอทำให้ปริมาณก๊าซ NGV ไม่สามารถให้ บริการได้อย่างทั่วถึงโดยที่อุตสาหกรรมก๊าซ NGV ส่วนใหญ่ถูกรอครอบครองโดย 2 องค์กรขนาดใหญ่ คือ ปตท. ในฐานะผู้ขาย และการไฟฟ้าฝ่ายผลิต ในฐานะผู้ซื้อ ฉะนั้นจึงมีการวางแผนแนวท่อส่งก๊าซ ไปยังโรงผลิตไฟฟ้าเป็นหลัก แต่เมื่อรัฐบาลหันมา ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น

จึงทำให้ ปตท. ไม่สามารถให้บริการอย่างทั่วถึง จึงเกิดปัญหาค่อนข้างมาก และปัญหาเรื่องระบบ Logistic เพราะการขยายสถานีบริการนอกเส้นท่อ ที่มี การขยายออกไปไกลเกินไป ทำให้ต้องมี การลงทุนรถขนส่งก๊าซ NGV ต้นทุนจึงสูงมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศเดียวเท่านั้นที่ยอมให้ ดำเนินการขนส่งก๊าซ NGV ด้วย

2) ธุรกิจการผลิตก๊าซธรรมชาติของไทยนั้น เป็นธุรกิจกึ่งผูกขาด ทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ NGV ไม่สามารถเคลื่อนไหวได้ตามกลไกตลาดเสรี หากแต่ราคาขายปลีกเป็นนราคาก๊าซ NGV ได้ถูกกำหนดราคาไว้ตามนโยบายเพื่อเป็นแรงจูงใจ ให้คนหันมาใช้ก๊าซ NGV โดยสำนักนโยบาย และแผนพลังงานซึ่งเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล ในมิติของผู้บริโภคนั้นมีความยุติธรรมมาก เพราะราคาขายปลีกถูกกว่าพลังงานอย่างอื่น แต่ในมิติของ ปตท. นั้นมีความไม่เป็นธรรมอย่างมาก และไม่ได้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงราคาขายปลีกก๊าซ NGV ควรปล่อยให้เป็นไปตามกลไกตลาดจะเป็น สิ่งที่ดีที่สุด ส่วนความต้องการปรับขึ้นราคา ก๊าซ NGV โดยที่ ปตท. อ้างว่าขาดทุน และปัญหาการ ขาดแคลนก๊าซ NGV ส่งผลกระทบต่อประชาชน และภาคขนส่ง จึงมีข้อสังเกตว่าการขึ้นราคากับ การขาดแคลนนั้นมีความเกี่ยวข้องกันอย่างไร มีทางออกใดที่จะทำให้ประชาชนได้รับความ เป็นธรรม และรับผลกระทบน้อยที่สุด

3) ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของ เจ้าพนักงานรัฐกับบทบาทกรมการ ปตท. และกรณีที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการบริหารจัดการ และกำกับดูแลพลังงานพบว่า เจ้าพนักงานของ รัฐในระดับสูงจากหน่วยงานต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่ กำหนดนโยบายและกำกับดูแลกิจการพลังงาน ได้เข้าไปเป็นประธานหรือเป็นกรรมการใน ปตท. ซึ่งมีรัฐเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในฐานะตัวแทนภาครัฐ เพื่อกำกับดูแลด้านนโยบายและการดำเนิน ธุรกิจให้เป็นไปตามแผนนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ แต่ไม่ได้กำกับให้มีดำเนินงานที่สามารถทำให้เกิด การแข่งขันอย่างเสรีเป็นธรรม หรือการคุ้มครอง

ผู้บริโภคใดๆ ดังข้อเท็จจริงที่ปรากฏว่า ปตท. สามารถถือหุ้นในกิจการด้านพลังงานต่างๆ ในสัดส่วนที่สูง อันเป็นมูลเหตุที่สำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาในด้านธรรมาภิบาลที่อาจนำไปสู่ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างรัฐกับเอกชน และการกระทำอันอาจจะเอื้อประโยชน์ต่อคนบางกลุ่มเท่านั้น

4) กรมธุรกิจพลังงานได้ออกประกาศเรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2552 ซึ่งมีการกำหนดให้ในก๊าซ NGV สามารถมีก๊าซ CO₂ เป็นส่วนผสมได้ถึง 18% โดยปริมาตรซึ่งเป็นประเด็นที่สังคมให้ความสนใจ ทั้งๆ ที่ตามมาตรฐานสากลได้กำหนดให้มีปริมาณก๊าซ CO₂ เป็นส่วนผสมในก๊าซได้ไม่เกิน 3% โดยปริมาตรเป็นเพราะคุณภาพของก๊าซ NGV ในแต่ละแหล่งแตกต่างกัน มีค่าความร้อนที่แตกต่างกันฉะนั้นการเติมก๊าซ CO₂ ลงไปในก๊าซ NGV ปริมาณ 18% เพื่อปรับค่าความร้อนเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อเครื่องยนต์ไม่ได้เป็นการทำให้คุณภาพของก๊าซ NGV ลดลง แต่ประการใดทั้งสิ้นความจริงเครื่องยนต์ไม่ต้องการค่าความร้อนของก๊าซ NGV 100% เพราะจะเป็นผลเสียต่อเครื่องยนต์ด้วย ซึ่งก่อนที่กรมธุรกิจพลังงานจะออกประกาศกรมธุรกิจพลังงานเรื่องกำหนดมาตรฐานและคุณภาพของก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานยนต์ พ.ศ. 2552 นั้น ปตท. ได้มีการสำรวจคุณภาพของก๊าซ NGV จากแต่ละแหล่ง ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 6 พื้นที่ พบว่าก๊าซ NGV ในแต่ละพื้นที่จะมีคุณภาพที่แตกต่างกันไป แต่จำเป็นที่จะต้องทำให้ก๊าซในแต่ละพื้นที่ใช้ทดแทนกันได้จึงต้องกำหนดคุณภาพก๊าซให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งคุณภาพก๊าซในบางพื้นที่จะมีปริมาณก๊าซ CO₂ ที่สูง แต่ด้วยความจำเป็นที่จะต้องเร่งผลิตก๊าซ NGV ออกมาเพื่อให้ทันใช้กับภาคการขนส่ง ด้วยข้อจำกัดเหล่านี้ จึงไม่สามารถลดจำนวนก๊าซ CO₂ ได้ทันกับความต้องการใช้ก๊าซ NGV จึงได้มีหลักเกณฑ์การกำหนดคุณภาพของก๊าซตามคุณภาพของก๊าซที่มีอยู่ในขณะนั้น

ไปก่อน จึงเป็นที่มาของการกำหนดจำนวนก๊าซ CO₂ ไว้ไม่เกิน 18% โดยปริมาตร

ในส่วนประเด็นการเติมก๊าซ CO₂ ลงไปในก๊าซ NGV ของ ปตท. เนื่องจาก ปตท. ได้นำก๊าซธรรมชาติผ่านโรงแยกก๊าซเพื่อแยกก๊าซต่างๆ ออกจากก๊าซธรรมชาติแล้วจึงทำให้ก๊าซที่ผ่านโรงแยกก๊าซแล้วมีก๊าซ CO₂ น้อยลงซึ่งส่งผลให้ค่าความร้อนเกินค่ามาตรฐานที่จะนำไปเป็นเชื้อเพลิงของรถยนต์ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำการแก้ไขเพื่อให้มีค่าความร้อนตามมาตรฐานที่จะสามารถนำไปเป็นเชื้อเพลิงของรถยนต์ได้ โดยการเติมก๊าซ CO₂ ลงไปเพื่อลดค่าความร้อนให้อยู่ในระดับมาตรฐานที่นำไปใช้กับรถยนต์ได้ทั้งนี้ กรมธุรกิจพลังงานเห็นว่าในอนาคตจะต้องลดปริมาณก๊าซ CO₂ ในก๊าซ NGV ลงให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาอีกระยะหนึ่งในการพิจารณาศึกษาว่าจะกำหนดให้มีปริมาณก๊าซ CO₂ ในก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนเท่าใด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า

1) ผู้ประกอบการด้านขนส่ง ชุมมรถร่วมชมก. และผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV ตั้งข้อสังเกตว่า ปตท. มักจะอ้างเสมอว่าขายก๊าซ NGV ขาดทุนทำให้ต้องการขึ้นราคา จึงเกิดปัญหาก๊าซขาดแคลนและให้บริการไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะต่างจังหวัดที่ต้องรอก๊าซ NGV มาส่งอีกทั้ง ปตท. ไม่มีการดำเนินการขยายสถานีบริการก๊าซ NGV ให้เป็นไปตามเป้าหมาย สถานีบริการที่มีอยู่เดิมมีการกระจุกตัวอยู่เฉพาะบางพื้นที่เท่านั้นขาดความต่อเนื่องของสถานีบริการก๊าซ NGV ทำให้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV ไม่สามารถเดินทางไปทั่วประเทศได้ อีกทั้งความต้องการก๊าซ NGV ในแต่ละช่วงเวลาไม่เท่ากัน ทำให้เกิดการขาดแคลนปริมาณ อีกสาเหตุหนึ่งของปัญหานี้เนื่องมาจากว่าก๊าซ NGV มุ่งเน้นที่จะสนับสนุนการผลิตกระแสไฟฟ้าเป็นหลักระบบโครงสร้าง

พื้นฐานที่มีอยู่จึงไม่ทั่วถึงทำให้เกิดปัญหา ด้านการบริการ โดยเฉพาะพื้นที่นอกแนวท่อส่งก๊าซ แต่ในส่วนของโรงไฟฟ้าและโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีท่อส่งก๊าซ ไม่มีปัญหาใดๆ ซึ่งเป็นส่วนที่ใช้ก๊าซมากกว่า 90% ของปริมาณทั้งหมด

ทั้งนี้เพราะวัตถุประสงค์และเป้าหมายของ นโยบายก๊าซ NGV นั้น ต้องการเพิ่มปริมาณรถยนต์ ให้หันมาใช้ก๊าซ NGV เป็นพลังงานทางเลือก ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า จะสามารถมีปริมาณรถยนต์ ที่หันมาใช้ก๊าซ NGV ในปี พ.ศ. 2557 จำนวน 13-14% ของปริมาณรถยนต์ทั้งหมด แต่ในปัจจุบันยังคงเป็นปัญหาที่ยังไม่สามารถบริการ ได้ทั่วถึง จึงไม่สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมาย

2) ก๊าซธรรมชาติในประเทศไทยนั้น มีการกำหนดราคาปากหลุมโดยคำนวณ จากสูตรที่ได้เจรจาตกลงกันก่อนเริ่มการผลิต ซึ่งองค์ประกอบของสูตรมี 2 ส่วนคือ 1) ราคาฐาน ที่ได้จากการเจรจาตกลงเรื่องการให้ผลตอบแทน กับผู้รับสัมปทาน ซึ่งโดยทั่วไปจะเฉลี่ยอยู่ที่ ประมาณ 10%-15% 2) การปรับราคา ซึ่งจะแปรผันตามดัชนีราคาน้ำมัน ดัชนี เศรษฐกิจ และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทำให้ราคาค่าความร้อนของก๊าซธรรมชาติ ในประเทศไทยอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าราคาของ น้ำมันเสมอ ดังนั้น สูตรราคาที่ปากหลุมที่กำหนด ให้การแปรผันของราคาก๊าซธรรมชาติอยู่ในระดับ ประมาณกึ่งหนึ่งของการแปรผันของราคาน้ำมัน จึงมีส่วนช่วยให้ราคาก๊าซธรรมชาติมีต้นทุนที่ต่ำกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ประเทศไทย มีแนวโน้มที่จะต้องพึ่งพาก๊าซธรรมชาติจากแหล่ง ภายนอกประเทศมากขึ้นเรื่อยๆ นั้นย่อมหมายถึง ราคาก๊าซ NGV ในประเทศไทยก็จะมีราคา ที่เพิ่มสูงขึ้นไปเรื่อยๆ เช่นกัน ส่วนราคาขายปลีก ก๊าซ NGV นั้นเป็นราคาที่ไม่ได้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง เพราะราคาขายปลีกถูกกำหนดโดยภาครัฐ ในขณะที่เดียวกันผู้ประกอบการขนส่งก็หันมา

ใช้ก๊าซ NGV จำนวนมากจนกระทั่ง ปตท. ไม่สามารถขยายการผลิตและการบริการให้ทันกับ ความต้องการได้ ในส่วนต้นทุนราคาก๊าซ NGV นั้นมีหน่วยงานภาครัฐ และองค์กรอิสระ เป็นผู้กำหนดและกำกับดูแลอยู่

3) ในฐานะผู้กำหนดนโยบายและกำกับดูแล ธุรกิจซึ่งเป็นเจ้าพนักงานของรัฐกลับสวมบทบาท กรรมการในบริษัทของธุรกิจที่ต้องกำกับโดยได้ รับค่าตอบแทนในอัตราสูงจากบริษัทเป็นรากฐาน สำคัญอันนำมาซึ่งปัญหาความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์เพราะเจ้าพนักงานเหล่านั้นต้องปฏิบัติ หน้าที่ทั้งในฐานะผู้กำกับดูแล และหน้าที่ของ การเป็นกรรมการขององค์กรที่ต้องทำกำไรสูงสุด ให้กับองค์กร จึงขัดต่อจรรยาบรรณในฐานะ เจ้าหน้าที่รัฐที่จะต้องกำกับดูแลด้านนโยบาย และการประกอบธุรกิจโดยไม่เอาเปรียบ ผู้บริโภคเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐและประชาชน ภาวะดังกล่าวนี้ทำให้เจ้าพนักงานของรัฐมีบทบาท ทับซ้อนกันที่อาจทำให้นโยบายด้านพลังงาน ของรัฐถูกรองรับจากผลประโยชน์ของภาคธุรกิจ ซึ่งเป็นต้นตอของปัญหาด้านธรรมาภิบาล ในระบบพลังงานของประเทศ

4) ความจำเป็นที่ต้องกำหนดให้มีก๊าซ CO₂ ได้ไม่เกินร้อยละ 18 โดยปริมาตร เนื่องมาจากก๊าซธรรมชาติที่นำมาใช้ในประเทสนั้น มาจากหลายแหล่งผลิตด้วยกันซึ่งจะมีคุณสมบัติ ที่ต่างกันทั้งปริมาณก๊าซ CO₂ ที่ผสมอยู่ และปริมาณค่าความร้อน ซึ่งทำให้เกิดปัญหา กับ เครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV เนื่องจากเครื่องยนต์ ไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นไปตามคุณสมบัติ ของก๊าซ NGV ที่แตกต่างกันได้ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดคุณภาพที่เป็นมาตรฐาน เดียวกันทั่วประเทศเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ดังกล่าว

ส่วนกรมธุรกิจพลังงานได้ให้เหตุผลถึงการ กำหนดให้มีก๊าซ CO₂ เป็นส่วนผสมได้ถึงร้อยละ 18 โดยปริมาตรนั้น เนื่องมาจากก๊าซธรรมชาติ

ที่ซูดได้จากแหล่งต่างๆ มีปริมาณก๊าซ CO₂ ผสมอยู่ระหว่างร้อยละ 11 ถึง 18 ดังนั้นจึงกำหนดให้มีปริมาณก๊าซ CO₂ เป็นส่วนผสมได้ในปริมาณดังกล่าวรวมถึงบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ยังไม่มีความพร้อมในการแยกก๊าซ CO₂ ออกจากก๊าซธรรมชาติ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลได้ เนื่องจากโรงแยกก๊าซของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่มีอยู่มีกำลังไม่เพียงพอในการดำเนินการ ซึ่งจะต้องรอให้โรงแยกก๊าซโรงที่ 6 ดำเนินการได้ก่อน แต่ทั้งนี้การที่กำหนดให้สามารถมีก๊าซ CO₂ เป็นส่วนผสมในก๊าซ NGV ได้ถึงร้อยละ 18 โดยปริมาตรนับว่าสูงกว่ามาตรฐานสากลถึง 6 เท่าตัว คือให้มีได้เพียงร้อยละ 3 เท่านั้น นี่คือปัญหาในเรื่องการเอาเปรียบผู้บริโภคเพราะได้เนื้อก๊าซจริงๆ เพียงร้อยละ 82 เท่านั้น จึงควรมีการทบทวนใหม่เพื่อความเป็นธรรม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการเอาเปรียบประชาชน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย ข้อที่ 3 เพื่อศึกษาวิธีการแก้ไข้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากนโยบายก๊าซ NGV ไปสู่การปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า

1) ข้อเท็จจริงภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์ผิดพลาดตั้งแต่แรก อันที่จริงนั้นไม่ควรส่งเสริมรถยนต์ส่วนบุคคลให้หันมาใช้ก๊าซ NGV แต่ควรส่งเสริมเฉพาะรถยนต์สาธารณะเท่านั้น โดยที่จะต้องเตรียมโครงสร้างพื้นฐานก่อนทำการกำหนดนโยบาย

วิธีแก้ไข้ที่ถูกต้องควรขยายท่อส่งก๊าซไปให้ใกล้สถานีบริการที่สุด เพื่อลดค่าใช้จ่ายและการบริการก็จะทั่วถึงมากขึ้นหรือแก้ไข้นโยบายเพื่อให้มีการใช้เฉพาะการขนส่งที่มีเส้นทางแน่นอนก่อน หลังจากที่สามารถสร้างเครือข่ายของโครงสร้างพื้นฐานแล้วจึงค่อยให้บริการกับคนทั่วไปได้ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาใดๆ หรืออาจจะเปิดให้เอกชนเข้ามาแข่งขันโดยเสรี

2) ต้นทุนที่แท้จริงของก๊าซ NGV ที่คำนวณจากค่าความร้อนของก๊าซธรรมชาติ

ต้นทุนค่าท่อส่งก๊าซ และค่าใช้จ่ายในการอัดควบแน่นก๊าซ NGV เพื่อขายปลีกในสถานีบริการตามแนวท่อ อยู่ที่ระดับ 10.50 บาท/กิโลกรัม และหากใช้ระบบเครือข่ายสถานีแม่/สถานีลูก จะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 4 บาท/กิโลกรัม

วิธีแก้ไข้จะต้องหันมาพิจารณาการขยายเครือข่ายสถานีขายปลีกก๊าซ NGV ตามแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติให้มากขึ้น เพื่อลดต้นทุนการขนส่งอย่างไรก็ตามการจะขยายเครือข่ายสถานีบริการขายปลีกก๊าซ NGV ตามแนวท่อส่งก๊าซเพื่อให้มีการบริการได้อย่างทั่วถึงนั้นก็จำเป็นต้องมีการลงทุนขยายแนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปให้ครอบคลุมพื้นที่ให้ได้มากที่สุดด้วย ส่วนนักวิชาการเห็นว่าเรื่องราคาขายปลีกต้องกลับไปดูต้นทุนที่แท้จริงรวมถึงภาษีที่เข้าซ้อน ค่าการกลั่น ค่าการตลาดภาษีมูลค่าเพิ่ม และกองทุนพลังงานด้วยซึ่งกระทรวงพลังงานได้เคยคำนวณเอาไว้ จะต้องนำมาพิจารณารวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริโภคได้รับความจริงว่าราคาขายปลีกก๊าซ NGV ในปัจจุบันและต้นทุนที่แท้จริงเป็นอย่างไร ควรจะให้มีการแข่งขันโดยเสรี และต้องปล่อยให้เป็นไปตาม Demand Supply ที่แท้จริงของตลาด

3) กฎหมายให้เจ้าพนักงานของรัฐสามารถเข้าไปเป็นกรรมการใน ปตท. แม้ว่า ปตท. จะทำการกระจายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2544 แต่การที่กระทรวงการคลังถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 51.69 ทำให้ ปตท. ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจตามคำนิยามของกฎหมาย โดยข้าราชการระดับสูงที่มีหน้าที่กำกับดูแลหรือเกี่ยวข้องกับนโยบายด้านพลังงาน หลายคนจึงมีสิทธิ์เข้าไปเป็นกรรมการบริษัทในเครือของ ปตท. เนื่องจากมีการแก้ไข้พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2550 โดยกำหนดข้อยกเว้นไว้ว่า กรรมการของรัฐวิสาหกิจสามารถ

ที่จะเป็นประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้บริหารของบริษัทที่รัฐวิสาหกิจมีหุ้นอยู่ด้วยได้ หากรัฐวิสาหกิจนั้นได้มอบหมายให้ไปดำรงตำแหน่ง การที่ข้าราชการระดับสูงสามารถที่จะเป็นประธาน กรรมการ หรือผู้บริหารของบริษัทเอกชนที่รัฐวิสาหกิจมีหุ้นอยู่ โดยใช้ข้อยกเว้นตามพระราชบัญญัตินั้น มีข้อสังเกตว่าเป็นการกระทำที่ขัดต่อพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 มาตรา 100 (4) ซึ่งห้ามมิให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ใดเข้าไปมีส่วนได้เสียในฐานะเป็นกรรมการ ที่ปรึกษา ตัวแทน พนักงาน หรือลูกจ้างในธุรกิจของเอกชนซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับ ดูแล ควบคุม หรือตรวจสอบของหน่วยงานของรัฐที่เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นสังกัดอยู่หรือปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งโดยสภาพของผลประโยชน์ของธุรกิจเอกชนนั้นอาจขัดแย้งต่อประโยชน์ส่วนรวมหรือประโยชน์ทางราชการหรือกระทบต่อความมีอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้น

ผลของข้อยกเว้นดังกล่าว ทำให้ข้าราชการระดับสูงที่เป็นกรรมการในรัฐวิสาหกิจอย่าง ปตท. ซึ่งมีบทบาทเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายด้านพลังงานเข้าไปเป็นกรรมการและรับผลประโยชน์ตอบแทนจากบริษัทเอกชนหลายราย ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างรัฐกับเอกชนและปัญหาธรรมาภิบาลอย่างร้ายแรงจากการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีบทบาทในฐานะผู้กำหนดนโยบาย และกำกับดูแลธุรกิจ กลับสวมบทบาทกรรมการในบริษัทของธุรกิจที่ต้องกำกับดูแลโดยได้รับอัตราค่าตอบแทนในอัตราสูงจากบริษัทเป็นสาเหตุที่นำมาซึ่งปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพราะเจ้าพนักงานเหล่านั้นต้องปฏิบัติหน้าที่ทั้งในฐานะผู้กำกับดูแล และหน้าที่ของการเป็นกรรมการขององค์กรที่ต้องการทำกำไรสูงสุด จึงขัดต่อจรรยาบรรณในฐานะเจ้าหน้าที่รัฐที่จะต้องกำกับดูแล

ด้านนโยบาย และการประกอบธุรกิจ โดยไม่เอาเปรียบผู้บริโภคเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐและประชาชน

ภาวะดังกล่าวทำให้เจ้าพนักงานของรัฐมีบทบาทที่ซับซ้อนที่อาจทำให้นโยบายด้านพลังงานของรัฐถูกรองรับจากผลประโยชน์ของภาคธุรกิจ ซึ่งเป็นต้นตอของปัญหาด้านธรรมาภิบาลในระบบพลังงานของประเทศ ดังนั้นภาครัฐควรให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการได้มาซึ่งคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน โดยกระบวนการสรรหาต้องเปิดเผยและโปร่งใส อีกทั้งองค์ประกอบของคณะกรรมการควรจะต้องมีตัวแทนจากภาคประชาชนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง เพื่อป้องกันการครอบงำ และเป็นการสร้างสมดุลในการมีส่วนร่วมตามหลักธรรมาภิบาลที่ดี

4) การเติมก๊าซ CO₂ ในก๊าซ NGV ของ ปตท. เป็นที่ถกเถียงและวิพากษ์วิจารณ์จากผู้ใช้ก๊าซ NGV จำนวนมาก ในขณะที่ก๊าซ NGV ที่ใช้ในประเทศไทยมีแหล่งที่มาจาก 3 แหล่ง คือ 1) อ่าวไทย 2) พม่า 3) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งก๊าซจากแต่ละแห่งจะมีคุณสมบัติที่ต่างกัน โดยก๊าซที่ได้จากอ่าวไทยจะเป็นก๊าซชนิดเปียกซึ่งสามารถนำเข้าไปโรงแยกก๊าซและใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตปิโตรเคมีได้ ในส่วนก๊าซที่มาจากประเทศพม่าและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเป็นก๊าซชนิดแห้งซึ่งไม่สามารถนำไปผลิตปิโตรเคมีได้ ก๊าซที่ได้มาจากแต่ละแห่งจะมีความแตกต่างกันในเรื่องค่าความร้อน โดยก๊าซชนิดแห้งจะมีค่าความร้อนสูงกว่าก๊าซชนิดเปียก

ดังนั้นจึงต้องทำให้ก๊าซที่ได้มาจากแต่ละแห่งมีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกันก่อนนำออกจำหน่าย เพื่อลดผลกระทบที่เกิดกับเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิง ดังนั้นกรมธุรกิจพลังงาน ซึ่งมีหน้าที่กำหนดคุณภาพของก๊าซ NGV จึงต้องกำหนดให้มีการเติมก๊าซ CO₂ ลงไปในก๊าซ NGV เพื่อให้ก๊าซจากแต่ละแห่งมีคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกันเพื่อให้การนำไปใช้

ไม่เกิดปัญหากับเครื่องยนต์ กรมธุรกิจพลังงาน จึงให้ ปตท. เติมก๊าซ CO₂ ลงในก๊าซ NGV ได้ในปริมาณไม่เกินร้อยละ 18 โดยปริมาตร เนื่องจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดเล็ก ยังไม่มีอุปกรณ์ที่สามารถที่จะปรับแต่งเครื่องยนต์ ให้สามารถปรับเปลี่ยนไปตามคุณสมบัติของ ก๊าซที่เปลี่ยนไปได้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเติม

ก๊าซ CO₂ ลงไปในก๊าซ NGV เพื่อรักษาคุณภาพ ก๊าซ NGV ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน แต่ในส่วน เครื่องยนต์ขนาดใหญ่บริษัทผู้ผลิตจะมีอุปกรณ์ ที่ติดมากับรถยนต์เพื่อให้เครื่องยนต์สามารถ ปรับเปลี่ยนไปตามคุณสมบัติของก๊าซ NGV ที่นำมาเป็นเชื้อเพลิงได้

เอกสารอ้างอิง

- [1] สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. (2544, เมษายน-มิถุนายน). นโยบายพลังงาน ของประเทศนำเข้าพลังงาน. *วารสารนโยบายพลังงาน*. 52. สืบค้นเมื่อ 14 มีนาคม 2556, จาก <http://www.eppo.go.th/vrs/VRS52-01-import.html>
- [2] ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2552). ราคาก๊าซ NGV...โจทย์ที่รัฐบาลต้องตัดสินใจ. *มองเศรษฐกิจ*. ฉบับที่ 2403. สืบค้นเมื่อ 14 มีนาคม 2556, จาก <https://www.kasikornresearch.com/th/K-EconAnalysis/Pages/ViewSummary.aspx?docid=18795>