



สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



รายงานบทสรุปของผู้บริหาร

โครงการการศึกษาทบทวนการคำนวณต้นทุน
ราคาก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV)

เสนอ

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

โดย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (สถาบันวิจัยพลังงาน)

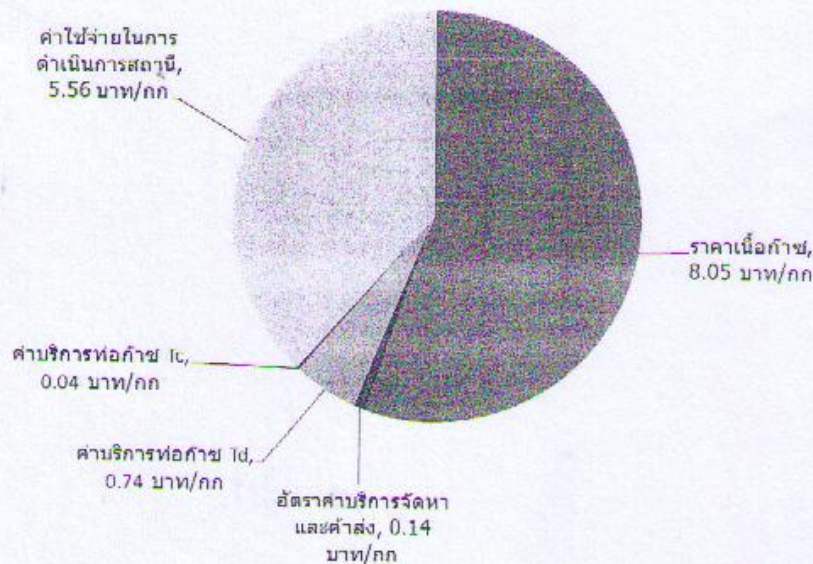
เมษายน 2555

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

1 โครงสร้างราคาขายปลีก NGV ตามผลการศึกษาของสถาบันปิโตรเลียมฯ

โครงสร้างราคาขายปลีก NGV สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ส่วนหลัก คือ (1) ราคาเนื้อก๊าซซึ่งเป็นต้นทุนที่ถูกกำหนดด้วยสัญญาซื้อขายจากแต่ละแหล่งและราคาสามารถเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา (2) อัตราค่าบริการจัดหาและค่าส่งคิดเป็น 1.75% ของราคาเนื้อก๊าซ (3) ค่าบริการท่อก๊าซ T_c และ T_d เป็นค่าคงที่รวม 0.78 บาท/กก. ซึ่งกำหนดโดย สกพ. และ (4) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสถานี ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยระหว่างต้นทุนการดำเนินการของสถานีบนแนวท่อและสถานีนอกแนวท่อ

ประมาณการราคาขายปลีก NGV เฉลี่ยปี 2554 ซึ่งอ้างอิงผลการศึกษาของสถาบันปิโตรเลียมฯ จะมีโครงสร้างดังรูปที่ 1 โดยคิดเป็น 14.53 บาท/กก. (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)



รูปที่ 1: ประมาณการราคาขายปลีก NGV เฉลี่ยปี 2554 อ้างอิงผลการศึกษาของสถาบันปิโตรเลียมฯ

2 การศึกษาทบทวนต้นทุน NGV โดยสถาบันวิจัยพลังงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การศึกษาทบทวนของสถาบันวิจัยพลังงานฯ ได้พิจารณาข้อเท็จจริงและเงื่อนไขหลักดังต่อไปนี้ (1) การตรวจสอบโครงสร้างสัญญาซื้อขายก๊าซระหว่าง ปตท.-ผู้รับสัมปทานจากแหล่งในอ่าวไทยระหว่าง ปตท.-แหล่งในพม่า และเหตุผลในการนำ LNG มาใช้ (2) ไม่พิจารณาปรับอัตราค่าบริการจัดหาและค่าส่งเนื่องจากอยู่ระหว่างการศึกษาปรับปรุงโดย สกพ. (3) ตรวจสอบสมมติฐานที่ใช้ในการกำหนดค่าบริการท่อก๊าซ และ (4) ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเป็นพิเศษโดยพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนในการดำเนินการของสถานี ปตท. และสถานีเอกชน

สรุปผลการศึกษา

- (1) ราคาเนื้อก๊าซเป็นการเฉลี่ยต้นทุนจากก๊าซธรรมชาติจากแหล่งในอ่าวไทย นำเข้าจากพม่าผ่านท่อก๊าซ และนำเข้าในรูปแบบ LNG อย่างไรก็ดี ก๊าซธรรมชาติในรูปแบบ LNG จะมีราคาสูงกว่าแหล่งอื่นๆ มาก นอกจากนี้หากพิจารณาถึงเหตุผลหลักในการนำเข้า LNG แล้วอาจกล่าวได้ว่ามาจากความต้องการในภาคการผลิตไฟฟ้าเป็นหลัก สำหรับผู้ใช้ในภาคยานยนต์แล้ว สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติในปัจจุบันยังอยู่ในระดับต่ำ (ประมาณ 7.1% ของสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติทั้งประเทศ) ดังนั้น ทางเลือกหนึ่งที่เป็นไปได้ในการลดผลกระทบของการส่งผ่านต้นทุนเนื้อก๊าซที่มีต่อภาคประชาชน คือ แยกสัดส่วนปริมาณการนำเข้า LNG ออกจากโครงสร้างต้นทุนราคาก๊าซสำหรับ NGV (ทำให้ราคาเนื้อก๊าซลดลงได้ประมาณ 0.2442 บาท/กก. ณ ค่าเฉลี่ยปี 2554) ซึ่งจากผลการศึกษาเพิ่มเติมจะพบว่า ภาระต้นทุนเนื้อก๊าซที่เพิ่มขึ้นต่อผู้ใช้ก๊าซในภาคส่วนอื่นๆ เช่น ผู้ผลิตไฟฟ้า ผู้ใช้ภาคอุตสาหกรรม ตามสภาวะปัจจุบันนั้นจะยังได้รับผลกระทบต่ำ (ประมาณ 0.02 บาท/กก. โดยหากใช้สมมติฐานที่ ราคาก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 1 THB/MMBTU จะทำให้ค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft) เพิ่มขึ้น 0.61 สตางค์/หน่วย จะได้ว่า ภาระจากการนำเข้า LNG ออกจากโครงสร้างเนื้อก๊าซสำหรับ NGV จะทำให้ Ft เพิ่มขึ้น 0.34 สตางค์/หน่วย)
- (2) คณะผู้ศึกษาไม่พิจารณาปรับอัตราค่าบริการจัดหาและคำสั่งเนื่องจากอยู่ระหว่างการศึกษารับรองโดย สกพ. ในส่วนของค่าบริการท่อก๊าซ T_d และ T_c คณะผู้ศึกษาพิจารณาหลักวิธีการที่ใช้ในการกำหนดค่าบริการท่อก๊าซแล้วพบว่า วิธีการเฉลี่ยต้นทุนท่อก๊าซที่ใช้เป็นวิธีที่ทำให้ได้ค่าบริการส่งก๊าซทางท่อต่ำที่สุดแล้ว โดยที่สมมติฐานทางการเงินไม่สูงหรือต่ำเกินไปจนผิดปกติ ยกเว้น ค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรสูงกว่าปกติเล็กน้อยเมื่อพิจารณาจากสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ในส่วนของรายละเอียดข้อมูลที่น่ามาใช้ในการคำนวณ คณะผู้วิจัยให้เครดิตในหลักการทำงานของ กกพ. ซึ่งมีฝ่ายเลขานุการ คือ สกพ. ที่เป็นองค์กรอิสระทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการพลังงาน อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงในสมมติฐานทางการเงินการลงทุนหรือข้อมูลปริมาณก๊าซธรรมชาติที่ใช้จริงแตกต่างจากที่ได้มีการประมาณการไว้ กกพ. ได้รับปากที่จะพิจารณาให้มีการคำนวณอัตราค่าบริการท่อก๊าซให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป
- (3) ปัจจัยหลักที่มีผลต่อราคาขายปลีก NGV คือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสถานี ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยระหว่างต้นทุนของสถานีบนแนวท่อ และสถานีนอกแนวท่อซึ่งเป็นผลรวมของต้นทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสถานีแม่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสถานีลูก และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง NGV โดยรถบรรทุกก๊าซ จากการศึกษาพบว่าต้นทุนที่ ปตท. ดำเนินการในปัจจุบันในทุกส่วนสูงกว่าต้นทุนที่เอกชนสามารถทำได้อย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น ทางเลือกหนึ่งที่เป็นไปได้ในการลดต้นทุนในส่วนนี้ คือ การเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมมีบทบาทในการดำเนินการสถานีบริการ NGV มากขึ้น นอกจากนี้ ปตท. ยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนการดำเนินการสำหรับสถานีของตนเอง เนื่องจากหากพิจารณาว่า ปตท. ก็เป็นหนึ่งใน

- องค์การระดับเอกชน ดังนั้น จึงต้องลดต้นทุนให้อยู่ในระดับเดียวกับสถานีเอกชนอื่นๆ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจ NGV ได้
- (4) ในส่วนของต้นทุนในการขนส่ง NGV โดยรถบรรทุก คณะผู้ศึกษายังกำหนดให้ต้นทุนส่วนนี้ครอบคลุมระยะทางขนส่ง 0-50 กม. และต้นทุนในการขนส่งจะเพิ่มขึ้นในอัตรา 0.0167 บาท/กก. ทุกๆ 1 กม. ที่เพิ่มขึ้นจาก 50 กม. อย่างไรก็ตาม คณะผู้ศึกษาจะใช้ระยะทางเฉลี่ยเท่ากับ 35 กม. เป็นตัวแทนในการกำหนดค่าใช้จ่ายที่ครอบคลุมระยะทางในการขนส่ง 0-50 กม. เนื่องจาก ระยะทาง 35 กม. จะแบ่งพื้นที่วงกลมในรัศมี 0-50 กม. เป็นสองส่วนเท่าๆกัน
- (5) เนื่องจากต้นทุนค่าใช้จ่ายสถานี NGV บนแนวท่อ และนอกแนวท่อมีความแตกต่างกันมาก การกำหนดราคาขายปลีกที่ทำการเฉลี่ยต้นทุนสถานี NGV บนแนวท่อและนอกแนวท่อเข้าด้วยกัน จึงอาจบิดเบือนต้นทุนตามโครงสร้างทางกายภาพ และจากการประชุมหารือและรับฟังความเห็นจากผู้ประกอบการภาคขนส่ง ตลอดจนตัวแทนภาคประชาชน ได้แสดงความห่วงใยว่า หากกำหนดให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสถานีเป็นราคาเดียวแล้ว ในอนาคต ปรตท. อาจมุ่งสร้างแต่สถานีบนแนวท่อก๊าซเพื่อลดต้นทุนเฉลี่ยในการดำเนินการของตนเอง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาว่าผู้ใช้ NGV ควรมีสิทธิเลือกเองว่าจะเติม NGV จากสถานีแบบใดโดยสามารถเปรียบเทียบระหว่างราคา ความใกล้-ไกล และระยะเวลาที่ต้องรอเติมก๊าซ ดังนั้น ทางเลือกหนึ่งที่เป็นไปได้ในการกำหนดโครงสร้างราคาขายปลีก NGV เพื่อลดผลกระทบของภาคประชาชน อาจทำโดยแยกราคาขายปลีก NGV เป็น 2 ราคา คือ สำหรับสถานี NGV บนแนวท่อและ สถานี NGV นอกแนวท่อ และให้ผู้ใช้ NGV เลือกเองว่าจะเติมจากสถานีใด
- (6) คณะผู้ศึกษาทำการปรับปรุงข้อมูลต้นทุนให้เหมาะสมกับสภาวะปัจจุบัน (โดยอาศัยข้อมูลเฉลี่ยทั้งปี 2554) และนำเสนอผลสรุปการศึกษาราคาขายปลีก NGV โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณีหลัก คือ 1) ต้นทุนที่พิจารณาจากสัดส่วนจำนวนสถานีจำหน่ายก๊าซในปัจจุบัน ของ ปรตท. และของเอกชน และ 2) ต้นทุนที่คิดเสมือนสถานีทั้งหมดมีต้นทุนการดำเนินการเท่ากับสถานีเอกชน นอกจากนี้ ในแต่ละกรณี ยังแบ่งการวิเคราะห์โครงสร้างการกำหนดราคา NGV ออกเป็น 4 ทางเลือก คือ

ทางเลือกที่ 1: ไม่พิจารณาการแยกต้นทุน LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซ และเฉลี่ยราคาขายปลีก NGV ของสถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ เป็นราคาเดียว

ทางเลือกที่ 2: ไม่พิจารณาแยกต้นทุน LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซ แต่แบ่งราคาขายปลีก NGV ออกเป็นราคาของสถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ

ทางเลือกที่ 3: พิจารณาการแยกต้นทุน LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซ แต่เฉลี่ยราคาขายปลีก NGV ของสถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ เป็นราคาเดียว

ทางเลือกที่ 4: พิจารณาแยกต้นทุน LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซ และแบ่งราคาขายปลีก NGV ออกเป็นราคาของสถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ

* ข้อมูลราคาขายปลีก NGV ที่แสดงในตารางแต่ละกรณีเป็นต้นทุนที่คิดเฉพาะการขนส่งก๊าซในระยะทางไม่เกิน 50 กม. เท่านั้น

ตารางที่ 1: ราคาขายปลีก NGV ที่พิจารณาจากสัดส่วนสถานี ปตท.-เอกชน ในปัจจุบัน

ทางเลือกโครงการ กำหนดราคา NGV	เฉลี่ยราคาขายปลีก NGV ของสถานีบนแนว ท่อและนอกแนวท่อ เป็นราคาเดียว	แบ่งราคาขายปลีก NGV ออกเป็นราคาของ สถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ
ไม่แยก LNG ออกจาก ต้นทุนเนื้อก๊าซ	13.1502 บาท/กก.	บนแนวท่อ 11.2544 บาท/กก. นอกแนวท่อ 14.3623 บาท/กก.
แยก LNG ออกจาก ต้นทุนเนื้อก๊าซ	12.9060 บาท/กก.	บนแนวท่อ 11.0102 บาท/กก. นอกแนวท่อ 14.1181 บาท/กก.

ตารางที่ 2: ราคาขายปลีก NGV ที่พิจารณาเสมือนสถานีทั้งหมดมีต้นทุนฯ เท่ากับสถานีเอกชน

ทางเลือกโครงการ กำหนดราคา NGV	เฉลี่ยราคาขายปลีก NGV ของสถานีบนแนว ท่อและนอกแนวท่อ เป็นราคาเดียว	แบ่งราคาขายปลีก NGV ออกเป็นราคาของ สถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ
ไม่แยก LNG ออกจาก ต้นทุนเนื้อก๊าซ	12.1016 บาท/กก.	บนแนวท่อ 10.9895 บาท/กก. นอกแนวท่อ 13.0115 บาท/กก.
แยก LNG ออกจาก ต้นทุนเนื้อก๊าซ	11.8574 บาท/กก.	บนแนวท่อ 10.7453 บาท/กก. นอกแนวท่อ 12.7673 บาท/กก.

*คิดสมมติฐานสัดส่วนยอดขายสถานีนอกแนวท่อ-บนแนวท่อที่ 65:45

- (7) จากการวิเคราะห์ความไวของการกำหนดสัดส่วนสถานี ปตท.-เอกชน พร้อมกับ สัดส่วนสถานีบนแนวท่อ-นอกแนวท่อ ต่อราคาขายปลีก NGV พบว่า ราคาขายปลีก NGV แต่ละกรณีจะอยู่ในช่วงระหว่างราคาที่แสดงในตารางที่ 1 และ 2 โดยจะลดลงในลักษณะเชิงเส้นเมื่อสัดส่วนของสถานีเอกชนและสถานีบนแนวท่อเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากใช้สมมติฐานว่าภาครัฐกำหนดนโยบายให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการสถานี NGV มากขึ้น และก่อสร้างสถานีบนแนวท่อมากขึ้น ตามสัดส่วนนโยบายที่แสดงในตารางที่ 3 จะได้ว่าราคาขายปลีก NGV ที่เหมาะสมตามนโยบายดังกล่าว จะเป็นดังตารางที่ 4

ตารางที่ 3: สัดส่วนสถานี NGV ตามสมมติฐานนโยบายจากภาครัฐ

% เทียบ sales vol.	สถานีแม่		สถานีลูก		สถานีบนแนวท่อ	
	ปัจจุบัน	นโยบาย	ปัจจุบัน	นโยบาย	ปัจจุบัน	นโยบาย
สัดส่วนสถานี ปตท.-เอกชน	78:22 →	55:45	82:18 →	40:60	77:23 →	65:35
สัดส่วนสถานี นอกแนวท่อ-บนแนวท่อ	ปัจจุบัน 61:39 → นโยบาย 55:45					
สัดส่วนการจ้างรถขนส่งเอกชนด้วยต้นทุนที่ ปตท. จ้างปัจจุบัน-ต้นทุนที่นำเสนอ	ปัจจุบัน 100:0 → นโยบาย 40:60					

ตารางที่ 4: ราคาขายปลีก NGV ที่เหมาะสมตามสมมติฐานนโยบายจากภาครัฐ

ทางเลือกโครงการกำหนดราคา NGV	เฉลี่ยราคาขายปลีก NGV ของสถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ เป็นราคาเดียว	แบ่งราคาขายปลีก NGV ออกเป็นราคาของสถานีบนแนวท่อและนอกแนวท่อ
ไม่แยก LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซ	12.6462 บาท/กก.	บนแนวท่อ 11.2131 บาท/กก. นอกแนวท่อ 13.8187 บาท/กก.
แยก LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซ	12.4020 บาท/กก.	บนแนวท่อ 10.9689 บาท/กก. นอกแนวท่อ 13.5745 บาท/กก.

ข้อเสนอแนะที่เป็นไปได้ในการแก้ปัญหาการราคาขายปลีก NGV

- (1) อาจปรับแยกต้นทุน LNG ออกจากโครงสร้างราคาเนื้อก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) เนื่องจากในปัจจุบันสัดส่วนผู้ใช้ NGV มีอยู่น้อย และความต้องการ LNG ที่แท้จริงมาจากผู้ใช้ในภาคการผลิตไฟฟ้าเป็นหลัก โดยผลจากการนำ LNG ออกจากต้นทุนเนื้อก๊าซสำหรับ NGV จะทำให้ราคาขายปลีก NGV ลดลงได้ประมาณ 0.25 บาท/กก. และส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ในภาคส่วนอื่นทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น 0.02 บาท/กก. (เทียบสัดส่วนการใช้เฉลี่ย ปี 2554)
- (2) ภาครัฐควรสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการสถานีบริการ NGV มากขึ้นในอนาคต เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสถานีลง โดยอาจให้ ปตท. แยกรับค่าใช้จ่ายที่แตกต่างจากเอกชนบางส่วนไปก่อน นอกจากนี้แนวทางนี้ยังกระตุ้นให้ ปตท. ต้องลดต้นทุนและปรับความสามารถในการแข่งขันของสถานี NGV ของตนเองด้วย
- (3) การแยกราคาขายปลีกออกเป็น 2 ราคา คือ ราคาสถานีบนแนวท่อและราคานอกแนวท่อ แล้วให้ผู้ใช้เป็นผู้เลือกเองจะทำให้ราคาขายสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงมากขึ้น นอกจากนี้ ยังทำให้สามารถกำหนดพื้นที่/กลุ่ม ที่จะต้องใช้กลไกภาครัฐพิจารณาให้ความช่วยเหลือชัดเจนมากขึ้นด้วย
- (4) การคำนวณต้นทุนในการขนส่ง NGV โดยรถบรรทุกนั้นตั้งอยู่บนสมมติฐานที่รถขนส่งก๊าซใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ทั้งนี้หากรถขนส่งก๊าซสามารถเปลี่ยนมาใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงได้ ก็จะทำให้ต้นทุนในการขนส่งส่วนนี้ลดลงได้อีก
- (5) เพื่อแก้ปัญหาขาดแคลน NGV แนวทางหนึ่งที่ยังเป็นไปได้ คือ ภาครัฐอาจกำหนดให้มีราคาขายส่ง NGV เพิ่มเติมจากราคาขายปลีก (อาจกำหนดจากราคาเนื้อก๊าซรวมค่าบริการจัดหาและค่าส่ง + ค่าบริการทางท่อ + ค่าบริการสถานีขายส่ง) และสนับสนุนให้ภาคเอกชนรับซื้อ NGV จาก ปตท. ในราคาขายส่งเพื่อมาดำเนินการขายที่สถานีจำหน่ายเอง วิธีการนี้จะช่วยให้ภาคเอกชนควบคุมต้นทุนขนส่ง และต้นทุนสถานีจำหน่ายได้เอง นอกจากนี้ สมาคมขนส่งในแต่ละภูมิภาคก็อาจจะดำเนินการสถานี NGV ของสมาคมตนเอง เพื่อควบคุมต้นทุนและเพื่อควบคุมปัญหาปริมาณก๊าซไม่เพียงพอในพื้นที่ของตนเองได้

3 สรุปข้อคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็น

ต้นทุนเชื้อก๊าซ

1. เสนอให้มีการศึกษาในอนาคตถึงการปรับเปลี่ยนโครงสร้างราคาจากเดิมที่อยู่ภายใต้โครงสร้างแบบ Cost plus และผูกติดกับสัญญาซื้อขายเดิม ให้มีลักษณะการแข่งขันและมีแรงจูงใจในการเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้นในอนาคต
2. ทบทวนโครงสร้างสัญญาสัมปทานที่ราคาปรับขึ้นผูกติดกับราคาน้ำมันเตาเป็นหลัก ซึ่งคิดบนหลักในอดีตที่มีการใช้ก๊าซแทนน้ำมันเตา อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอดังกล่าวขึ้นอยู่กับการเจรจาสัญญาที่ต้องอิงประโยชน์ของรัฐให้มากขึ้น
3. ด้วยหลักการเดียวกันกับทางเลือกในการไม่รวมราคา LNG ในกลุ่มเชื้อก๊าซที่จำหน่ายให้ NGV ความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะไม่รวมราคาก๊าซนำเข้าจากพม่าเข้ามาในกลุ่มเชื้อก๊าซ NGV เนื่องจากการใช้ NGV ไม่ได้เป็นตัวกำหนดการจัดหาก๊าซทั้งสองแหล่ง

ค่าบริการท่อก๊าซ

1. ทบทวนวิธีการ Revaluation ของท่อที่หมดอายุของปตท. เนื่องจากท่อที่หมดอายุแล้วมีเฉพาะค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเท่านั้น ต้องไม่นำมูลค่าสินทรัพย์ที่ประเมินใหม่มาคิดเป็นต้นทุน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (ต้นทุนค่าสถานีและค่าขนส่ง)

1. สมมติฐานการกำหนดสัดส่วนสถานีแม่-ลูก และของปตท-เอกชน อยู่บนพื้นฐานของเป้าหมายเชิงนโยบายซึ่งยังเป็นเรื่องของอนาคตและอาจจำเป็นต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาควรพิจารณาถึงสมมติฐานดังกล่าวบนข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบันประกอบด้วย
2. สมมติฐานสำหรับการประเมินค่าขนส่งบางส่วนอาจสามารถปรับปรุงได้ เช่น กำหนดอัตราการแข่งขันถ่ายก๊าซให้เกิดประสิทธิภาพ เนื่องจากเทคโนโลยีปัจจุบันสามารถทำได้ถึงร้อยละ 90 แต่ปัจจุบัน ปตท. ทำได้เพียงร้อยละ 75 ซึ่งจะส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งค่อนข้างมาก
3. ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการแยกราคาก๊าซในแนวท่อและนอกแนวท่อ อย่างไรก็ตามมีบางส่วนไม่เห็นด้วยเนื่องจากบางจังหวัดไม่มีสถานีบนแนวท่อเลย ทั้งนี้การกำหนดราคาในลักษณะดังกล่าวอาจจำเป็นต้องทำการศึกษาและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นโดยเฉพาะผู้จำหน่ายและผู้ใช้ก๊าซนอกแนวท่อ รวมถึงการพิจารณานโยบายการกำหนดราคาเชื้อเพลิงเป็นราคาเดียว และนโยบายการจัดหาสถานีบริการก๊าซทั่วประเทศอีกด้วย
4. มีข้อเสนอให้พิจารณาทางเลือกที่ให้เอกชนลงทุนสถานีบริการทั้งหมด (สัดส่วนสถานี ปตท - เอกชน = 0%: 100%) เนื่องจากการดำเนินการของเอกชนมีต้นทุนต่ำกว่าและเพื่อให้เกิดการแข่งขันในกิจการค้าปลีกเพื่อนำไปสู่แรงจูงใจด้านการปรับปรุงประสิทธิภาพและต้นทุนที่ต่ำที่สุดเพื่อสะท้อนไปยังราคาจำหน่ายก๊าซที่เหมาะสมในอนาคต

- มีข้อเสนอแนะให้ทำการศึกษาเพิ่มเติมในอนาคตโดยใช้วิธีการสำรวจข้อมูลจริงทั้งในเรื่องการลงทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รวมถึงต้นทุนค่าขนส่ง เพื่อให้การกำหนดสมมติฐานสอดคล้องกับความเป็นจริงให้มากที่สุด เช่น การใช้ประโยชน์ในที่ดินของสถานีบริการ การใช้รถหลักซึ่งมีต้นทุนต่ำในการขนส่งแทนการพ่วง ยานุกรการใช้งานและการคิดค่าเสื่อมราคาของหางลาก และอื่นๆ เป็นต้น

ข้อคิดเห็นอื่นๆ เช่น

- ณ สภาวะปัจจุบัน ปัญหาปริมาณก๊าซขาดแคลน ส่งผลกระทบต่อประชาชน และผู้ประกอบการขนส่งมากกว่าปัญหาด้านราคาก๊าซ
- ระดับราคาก๊าซที่ผู้ประกอบการคิดว่าน่าจะรับผลกระทบจากการปรับราคาได้เบื้องต้นอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ของราคาน้ำมันดีเซลเมื่อพิจารณาจากการลงทุนที่เพิ่มขึ้น โดยส่วนต่างจากต้นทุนที่ประเมินอาจใช้การบริหารจัดการกองทุนมาช่วยดำเนินการ
- การปรับอัตราการเก็บค่าภาคหลวงในสัมปทานชุดเจาะเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่ร้อยละ 12.5 เพื่อนำมาใช้ชดเชยราคาหน้าปากหลุมให้ลดลง
- ควรตรวจสอบการคิดต้นทุนในเรื่องต่างๆ ไม่ให้ซ้ำซ้อน เช่น การคิดค่าบริหารจัดการแยกสถานีแม่-ลูก การแยกคิดราคาขายส่งและขายปลีกหรือการคิดรวมกัน รวมถึงต้นทุนสถานีควรคำนวณโดยเทียบเคียงข้อมูลต่ำสุดที่ได้จากการประมูล เป็นต้น
- ข้อมูลองค์ประกอบแต่ละส่วนของโครงสร้างสัญญาราคาเนื้อก๊าซควรมีการเปิดเผยต่อสาธารณะอย่างชัดเจนและต่อเนื่องในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง เพื่อความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้
- ควรมีการศึกษาในอนาคตถึงการพิจารณาคุณค่าของการนำองค์ประกอบของก๊าซแต่ละส่วน (C1 และ C2+) รวมถึงต้นทุนการแยกก๊าซในโรงแยกเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดโครงสร้างราคาในอนาคตให้เป็นธรรมกับผู้ใช้งานทุกประเภท
- ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์และนโยบายในการพัฒนาระบบท่อจำหน่ายก๊าซตามกลุ่มผู้ใช้ที่มากขึ้น โดยในบางพื้นที่ควรพิจารณาการขยายระบบท่อจำหน่ายแทนเนื่องจากมีต้นทุนในระยะยาวต่ำกว่าการขนส่งก๊าซทางรถบรรทุก

เอกสารชี้แจง อนุกรมวิธานพลังงาน โดย กระทรวงพลังงาน

สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

ต้นทุน NGV

1) คำนวณ 120-130 14 230 f

1. ค่าใช้จ่ายดำเนินการจากสถานีแม่ไปลูก (ภายในรัศมี 50 กม. จากสถานีแม่)

ต้นทุน	บาท/กก.
ต้นทุนค่าสถานีแม่	1.62
ต้นทุนค่าขนส่ง (≤ 50 กม.)	2.15
ต้นทุนค่าสถานีลูก	2.73
ต้นทุนการบริหารจัดการ สถานีแม่-ลูก	0.60
รวม	7.10

2. ค่าใช้จ่ายดำเนินการจากสถานีแนวท่อ

ต้นทุน	บาท/กก.
ต้นทุนค่าสถานีแนวท่อ	2.15
ต้นทุนการบริหารจัดการ สถานีแนวท่อ	0.28
รวม	2.43

ต้นทุน NGV เฉลี่ยในระบบ (บาท/กก.)

สัดส่วน	ต้นทุนค่าใช้จ่ายดำเนินการ (บาท/กก.)
0.67(7.10) + 0.33 (2.43)	5.56

สัดส่วนปริมาณการขายที่ขนส่งจากสถานีแม่ไปสถานีลูกต่อสถานี Conventional = 67:33

ต้นทุน NGV

สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

ต้นทุน	บาท/กก.
ต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติ	8.39
ค่าใช้จ่ายดำเนินการ	5.56
รวมต้นทุนราคา NGV	13.95

หมายเหตุ:

- ต้นทุนราคาก๊าซธรรมชาติ (อ้างอิงราคาปี 2552) ที่ 233.43 บาท/ล้านบีทียู (8.39 บาท/กก.)
- เป็นต้นทุนราคา NGV สำหรับ การขนส่งภายในรัศมี 50 กิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งยังไม่รวมค่าการตลาด ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษี ออมจ.