

ศตวรรษใหม่

ข้อสงสัย...พลังงานไทย



ปตท. ผูกขาดธุรกิจน้ำมัน ทำให้มีกำไรมหาศาล?

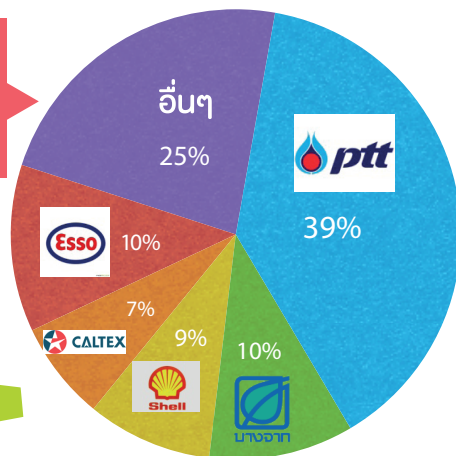
ถ้าประชาชนมองจากจำนวนปั๊มน้ำมัน ปตท. ทั่วประเทศที่มี 1,500 แห่ง ไปไหนเห็นแต่ปั๊มน ปตท. ก็มองเหมือนเราผูกขาด แต่ถ้าดูสัดส่วนการตลาดที่แท้จริง ปตท. เป็นเพียง 1 ในผู้ประกอบการค้าน้ำมัน ตามมาตรา 7 ที่มีทั้งสิ้น 41 ราย โดยเรามีส่วนแบ่งการตลาด 39% ในขณะที่อีก 61% เป็นของกลุ่มแข่งขัน สะท้อนให้เห็นว่า ปตท. ไม่ได้ผูกขาด หรือเป็นเจ้าของตลาดน้ำมันในประเทศแต่อย่างใด

ปตท. ผูกขาดน้ำมันจริงหรือ ?



- ปตท. เป็นเพียงหนึ่งในผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 7 จากจำนวนผู้ค้าทั้งสิ้น 41 ราย โดยมีส่วนแบ่งการตลาดเพียง 39%
- ธุรกิจน้ำมัน เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันอย่างเสรี และมีการดูแลตรวจสอบอย่างใกล้ชิดโดยหน่วยงานรัฐ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้บริโภค

ส่วนแบ่งการตลาด
ค้าปลีกของธุรกิจน้ำมัน



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน



ขณะเดียวกัน หากจะถามต่อว่า ปตท. อยากจะเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดจากขณะนี้หรือไม่ ปตท. ยืนยันว่าไม่ เพราะหากเทียบส่วนแบ่งตลาดของ ปตท. ในปี 2544 หลังการแปลงสภาพจาก “การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย” มาเป็นบริษัทมหาชนจนจบจนวันนี้ ปตท. ก็ยังคงสัดส่วนการตลาดในระดับ 39% และจะยังคงรักษาสัดส่วนดังกล่าวไว้ไม่ให้เติบโตไปมากกว่านี้ เพราะ ปตท. ไม่ต้องการผูกขาดตลาดค้าปลีกน้ำมัน

“วัตถุประสงค์หลักของการตั้ง ปตท. ตั้งแต่เมื่อ 36 ปีก่อน เพราะในช่วงนั้นเกิดวิกฤตราคาน้ำมันที่ประเทศซาอุดีอาระเบีย ขึ้นราคาน้ำมันดิบจาก 8 บาทต่อลิตร เป็น 30 บาทต่อลิตร และช่วงนั้นประเทศไทยมีแต่ปั๊มน้ำมันต่างประเทศ ซึ่งก็เหมือนเราเสียอธิปไตยด้านธุรกิจพลังงานให้กับต่างประเทศไปแล้ว”

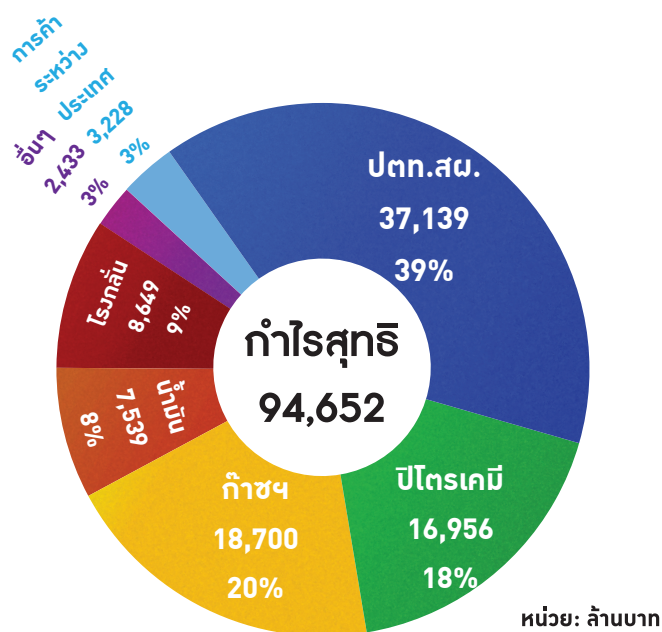
ปตท. จึงก่อตั้งขึ้นมาเพื่อเพิ่มการแข่งขันในตลาดน้ำมัน ช่วยถ่วงดุลให้ราคายาปลีกในประเทศเป็นไปตามตลาดโลก ไม่ให้ปั๊มน้ำมันต่างประเทศขึ้นราคาตามใจชอบ เหมือนๆ กับบริษัทน้ำมันแห่งชาติในหลายๆ ประเทศ ก็เกิดขึ้นในช่วงนั้น และจนถึงวันนี้ภาระหน้าที่หลักในฐานะรัฐวิสาหกิจและบริษัทพลังงานของประเทศก็คือการถ่วงดุลอำนาจ และสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ

“นโยบาย ปตท. ที่ยึดถือมาตั้งแต่ก่อตั้งกิจการจนถึงทุกวันนี้ เพื่อช่วยลดภาระให้กับคนไทย คือเราจะขึ้นราคาน้ำมันเป็นคนสุดท้าย และลดราคาน้ำมันเป็นคนแรกเสมอ”

นอกจากนี้ธุรกิจน้ำมันยังได้รับการดูแลตรวจสอบจากหน่วยงานภาครัฐอย่างใกล้ชิดเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้บริโภคตลอดเวลา ปตท. หรือผู้ค้าเพียงรายใดรายหนึ่งไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคทั้งหมดได้ ตลาดน้ำมันจึงเป็นของผู้บริโภค ผู้เติมน้ำมันมีสิทธิจะเลือกที่จะเข้าไปเติมน้ำมันปั๊มใดยี่ห้อก็ได้ ซึ่งนอกเหนือจากราคาน้ำมันแล้วยังมีตัวช่วยอื่นๆ เช่น การบริการ ร้านกาแฟ มินิมาร์ท ธุรกิจคาร์แคร์ ห้องน้ำสะอาด ฯลฯ

ส่วนกำไรของ ปตท. ที่ว่ามีมหาศาลนั้น ปตท. ชี้แจงว่า กำไรสุทธิปีที่ผ่านมามีอยู่ที่ 94,652 ล้านบาท หรือเพียง 3% ของเงินลงทุน หมายความว่าลงทุน 100 บาท ได้กำไรคืนมา 3 บาท จริงๆ ต้องถือว่าได้ผลตอบแทนน้อยมาก ส่วนกำไรที่ว่ามีไม่ได้มาจากการขายน้ำมันอย่างเดียว แต่เป็นกำไรจากธุรกิจหลายด้าน เช่น ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ธุรกิจน้ำมัน โรงกลั่น ปิโตรเคมี ก๊าซธรรมชาติ และจากการขุดเจาะสำรวจปิโตรเลียมผ่านบริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) (ปตท.สผ.) กับธุรกิจอื่นๆ อีก

“ถ้าจะถามว่าขายน้ำมันแพงๆ ได้กำไรเท่าไร ปีที่ผ่านมา ปตท. มีกำไรจากการค้าปลีกน้ำมันเพียง 7,000 ล้านบาท จากส่วนแบ่งตลาดที่เรามี และได้จากค่าการตลาดอีตรละประมาณ 1 บาท ซึ่งผู้ค้าน้ำมันรายอื่นก็ได้กำไรจากค่าการตลาดนี้เหมือนกัน โดยปีที่ผ่านมาผู้ค้าที่เหลืออีก 61% มีกำไรรวมกันประมาณ 11,000 ล้านบาท คำกล่าวอ้างที่ว่า ปตท. มีกำไรเป็น 100,000 ล้านบาท จากการขุดรักราคาขายน้ำมันแพงจึงไม่เป็นความจริง”



ที่มา: งบการเงินบริษัท ปตท.

ทำไมคนไทยใช้น้ำมันแพงกว่าเพื่อนบ้าน?

โครงสร้างราคาเชื้อเพลิงและการใช้เชื้อเพลิงของคนไทยในขณะนี้ค่อนข้างบิดเบือน จะเห็นได้ว่าราคาน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล ก๊าซหุงต้ม (แอลพีจี) และก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (เอ็นจีวี) เป็นเชื้อเพลิงที่ทำให้รถยนต์วิ่งได้ระยะทางที่ไม่แตกต่างกันมาก แต่ราคาจำหน่ายกลับแตกต่างกันมาก

นี่เป็นเพราะมีกระบวนการสร้างความเข้าใจผิดๆ ในเรื่องพลังงานให้กับประชาชน โดยระบุว่าราคาเชื้อเพลิงคือน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แอลพีจี เอ็นจีวี ต้องขายในราคาถูกๆ เพื่อช่วยให้ประชาชนทุกคนได้ใช้เชื้อเพลิงราคาถูก ซึ่งผ่านมารัฐบาลได้อุดหนุนราคาน้ำมันดีเซล แอลพีจี และเอ็นจีวี เพื่อช่วยคนที่มียาได้น้อย แต่หากพิจารณาการใช้เชื้อเพลิงของคนไทยจะเห็นข้อเท็จจริงว่าผู้ที่ได้ประโยชน์เป็นใคร

จำนวนรถที่มีมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถของผู้มีรายได้น้อย มีจำนวนทั้งสิ้น 20.1 ล้านคัน ทั่วประเทศ รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งที่ใช้ดีเซล 8.8 ล้านคัน ตามมาด้วยรถยนต์ที่ใช้เบนซิน 4.3 ล้านคัน รถยนต์ แอลพีจี 1.2 ล้านคัน และรถยนต์เอ็นจีวี ซึ่งมีเพียง 400,000 คัน

หากพิจารณาในรายละเอียดจะพบว่า การบิดเบือนราคาโดยกดราคาน้ำมันดีเซล แอลพีจี และเอ็นจีวีลง ผู้ที่ได้ประโยชน์กลับเป็นคนที่มิใช่ฐานะปานกลางขึ้นไปจนถึงคนรวย หรือคนที่มีเงินซื้อรถยนต์ใช้ กลุ่มนี้ได้ใช้เชื้อเพลิง ราคาถูกเพราะได้รับชดเชย แต่คนที่มีมอเตอร์ไซด์ต้องเติมน้ำมันเบนซินที่ราคาแพงกว่ามาก เพราะต้องเก็บเงิน จากน้ำมันเบนซินเข้ากองทุนเพื่อนำไปชดเชยราคาน้ำมันดีเซลและแอลพีจี ซึ่งไม่เป็นธรรมกับคนกลุ่มนี้

แนวทางในการแก้ไขปัญหาจึงต้องปรับโครงสร้างราคาให้เป็นไปตามกลไกตลาดที่ซื้อขายกันในตลาดโลก และควรปล่อยให้ราคาเชื้อเพลิงที่อุดหนุนอยู่ทยอยปรับขึ้นในช่วงเวลาที่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลให้ราคาเชื้อเพลิง แต่ละชนิดไม่แตกต่างกันมาก เพราะเชื้อเพลิงชนิดหนึ่งไม่ควรต้องอุดหนุนเชื้อเพลิงอีกชนิดหนึ่ง

ราคาน้ำมันเบนซินก็จะได้ไม่ต้องบวกราชการภาษีและเงินเรียกเก็บจากกองทุนน้ำมันที่สูงเกินไป ในขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลและแอลพีจีก็สามารถบวกรวมภาษีและเงินเรียกเก็บจากกองทุนน้ำมันในช่วงที่ผ่านมา และ จัดเก็บเงินจากกองทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นได้อีกจำนวนหนึ่ง

“เมื่อปรับโครงสร้างราคาตามกลไกตลาด และไม่ให้คนหนึ่งต้องไปแบกรับของอีกคน คนรวยและคนจน ก็จะได้ใช้เชื้อเพลิงในราคาที่จริง เหมาะสม ใกล้เคียงและมีความเท่าเทียมกัน”

ยกตัวอย่าง ราคาจำหน่ายแอลพีจีของไทยที่อยู่ในระดับ 18.13 บาทต่อ กิโลกรัม (กก.) ลาวอยู่ที่ 48 บาท ต่อ กก. พม่า 45 บาทต่อ กก. กัมพูชา 43 บาทต่อ กก. เวียดนาม 46 บาทต่อ กก. ถือว่าราคาแอลพีจีของไทยถูก กว่าเพื่อนบ้านในอาเซียน ขณะที่ราคาเอ็นจีวีอยู่ในระดับ 10.50 บาทต่อ กก. ต่ำกว่าจุดคุ้มทุนต้องอยู่ที่ 14-15 บาทต่อ กก.

เปรียบเทียบราคา LPG ในประเทศเพื่อนบ้าน ณ สิงหาคม 2556



“ทุกวันนี้ตามด่านชายแดนจะมีกองกักขังคนที่เป็คนและรถยนต์ลักลอบขนก๊าซหุงต้มบ้านเราไปขาย ในลาวและพม่ากันจำนวนมาก ทำให้รัฐบาลเสียเงินไปกับการอุดหนุนราคาก๊าซให้คนในประเทศเพื่อนบ้านเราใช้ และคนพวกนี้แหละที่ไม่ต้องการให้มีการปรับราคาพลังงานให้สูงขึ้น ยิ่งถ้ามีการค้าขายมากขึ้นระหว่างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ในปี 2558 ราคาแอลพีจีของเรายังถูก ก็จะทำให้เพื่อนบ้านแห่เข้ามาซื้อมากขึ้นอีก”

สำหรับผู้มีรายได้น้อยที่เป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศ รัฐบาลก็สามารถเลือกอุดหนุนหรือชดเชยราคาพลังงาน ให้เป็นการเฉพาะกลุ่มได้ เพื่อที่คนกลุ่มนี้จะได้ใช้เชื้อเพลิงราคาถูก ในขณะที่คนรวยที่มีเงินซื้อรถยนต์ก็ต้องยอมรับความจริง และต้องจ่ายเงินค่าพลังงานแพงขึ้นตามการใช้งาน

การปฏิรูปโครงสร้างพลังงานเหมือนเหรียญที่มี 2 ด้าน คือ มีทั้งคนดีใจ และเสียใจ การที่บางคนระบุว่าปฏิรูปพลังงานคืออะไรก็ได้ขอให้น้ำมันมีราคาถูกที่สุด โดยน้ำมันที่ขุดได้ในประเทศ ไม่ต้องเอาไปส่งออก อยากให้พิจารณาข้อมูลบนเหตุผลและพื้นฐานข้อเท็จจริงที่ถูกต้อง

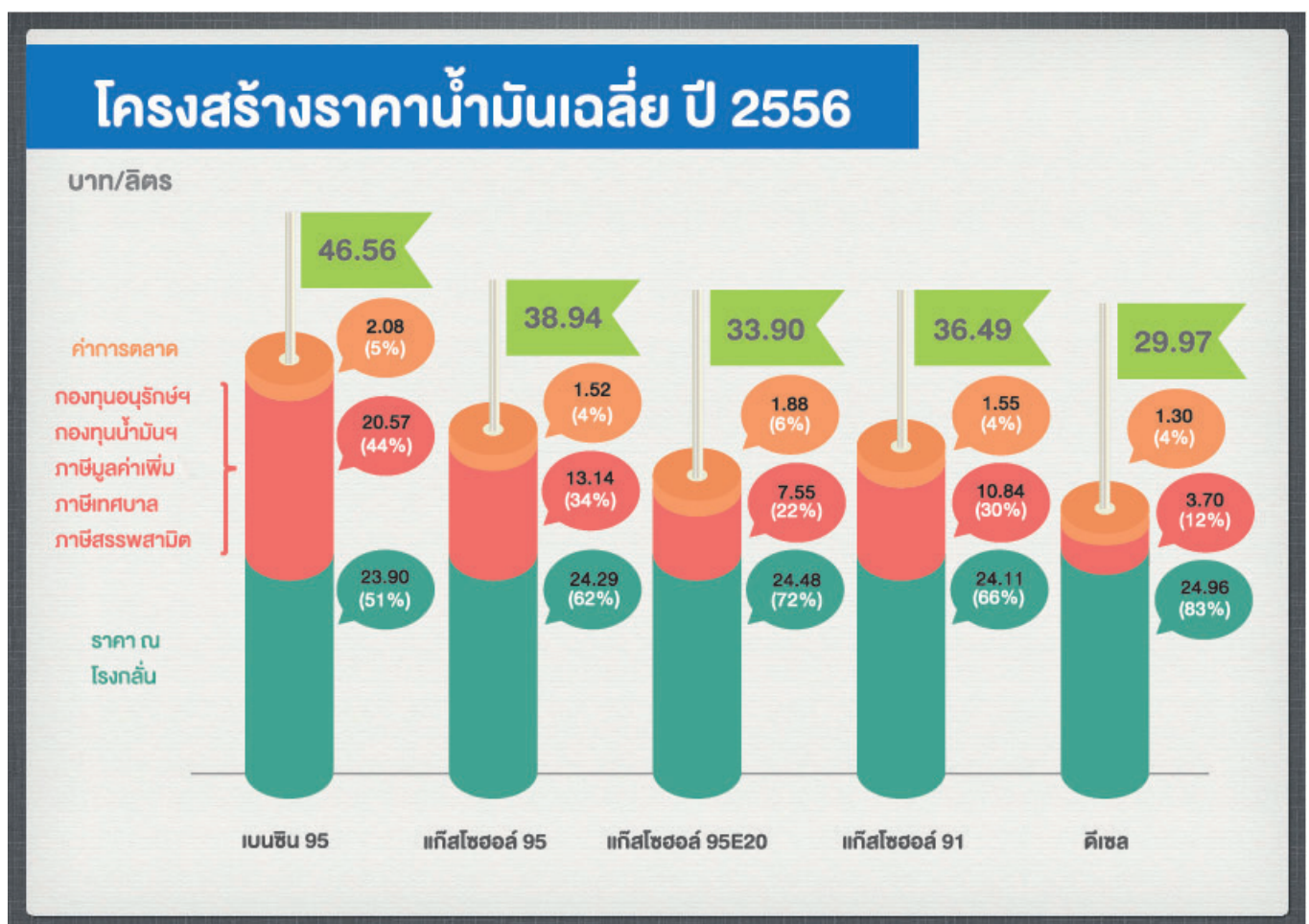
เอา ปตท. กลับมาเป็นของรัฐจะทำให้ราคาน้ำมันถูกลงไหม?

สมมติว่าเอากลับมาเป็นของรัฐทั้ง 100% จะต้องหาเงินจำนวนมหาศาลมาซื้อหุ้นคืนจากนักลงทุน ก็ต้องถามว่ารัฐจะเอาเงินมาจากแหล่งใด หรือถ้าหาเงินมาซื้อ ปตท. คืนได้จริง ก็ต้องถามต่อว่าคุ้มค่าหรือไม่ แล้วจะทำไปเพื่ออะไร?

เพราะปัจจุบันรัฐบาลก็ถือหุ้นใหญ่ใน ปตท. ในสัดส่วนที่มากพอจะกำกับนโยบาย และการบริหารงาน ได้อยู่แล้ว นอกจากนี้ในแต่ละปีกระทรวงการคลังยังได้รับเงินปันผลจาก ปตท. ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่มากมาย

ในทางกลับกันหาก ปตท. จะกลับไปเป็นของรัฐเต็มรูปแบบ ก็จะไม่สามารถระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์ได้ และอาจส่งผลให้ไม่มีสภาพคล่องเพียงพอที่ไปแข่งขันกับคู่แข่งในต่างประเทศไม่มีศักยภาพในการหารายได้จากการทำธุรกิจอื่นๆ ในกรณีเลวร้ายอาจไม่มีกำไรกลับมาเป็นเงินปันผล เงินลงทุน และรายได้ต่างๆ ส่งคืนแผ่นดิน

ส่วนกรณีราคาน้ำมันนั้น ไม่ว่า ปตท. จะกลับมาเป็นของรัฐบาลทั้ง 100% หรือถือหุ้นบางส่วน ก็ไม่ได้ทำให้น้ำมันแพงขึ้นหรือถูกลง เพราะราคาน้ำมันกำหนดขึ้น-ลงตามกลไกตลาดโลก ที่สำคัญราคายาปลีกน้ำมัน



ในประเทศจะถูก หรือแพงมาจากนโยบายจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ภาษีโรงเรือน ภาษีเทศบาล ภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมัน กองทุนอนุรักษ์พลังงานที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดให้จัดเก็บจากน้ำมันแต่ละชนิดไม่เท่ากัน

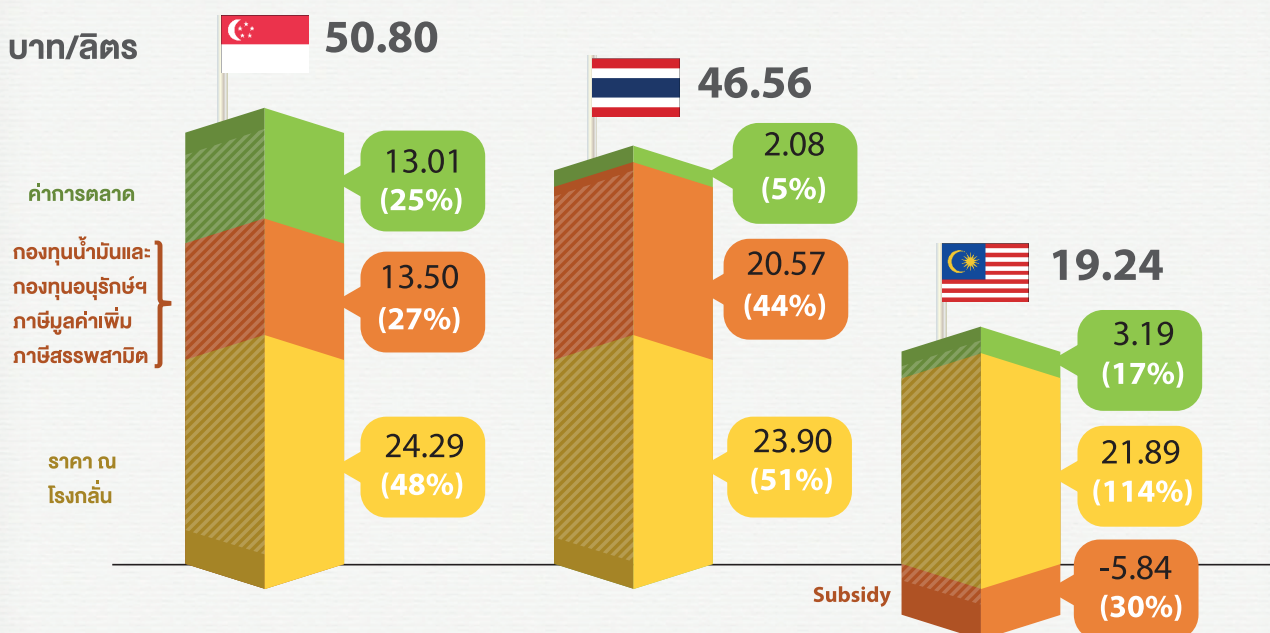
“หากถอดภาษีต่างๆ และเงินกองทุนทั้ง 2 ประเภทออกจากราคาน้ำมันแล้ว ก็จะเห็นว่าต้นทุนเนื้อน้ำมันไม่ว่าจะเบนซิน หรือดีเซล ต่างมีราคาใกล้เคียงกันเฉลี่ย 20 บาทต่อลิตรเท่านั้น ซึ่งเป็นราคาหน้าโรงกลั่นที่ ปตท. ส่งให้กับผู้ซื้อทั้งในประเทศและต่างประเทศ”

อย่างไรก็ตาม หากต้องการลดราคาขายปลีกน้ำมันก็สามารถทำได้ โดยการไม่เก็บภาษีสรรพสามิต น้ำมัน หรือการยกเลิกกองทุนน้ำมัน กองทุนอนุรักษ์พลังงาน อย่างกรณีการปรับลดราคาน้ำมันกลุ่มเบนซินของรัฐบาลล่าสุดเมื่อวันที่ 29 ส.ค. 2557 เมื่อปรับลดอัตราการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันในกลุ่มเบนซินทั้งหมดราคาน้ำมันก็ปรับลดลงได้ โดยที่ราคาหน้าโรงกลั่นไม่ได้เปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด

“แต่ผลเสียที่จะตามมาก็คือ หากรัฐบาลไม่เก็บภาษีดังกล่าวก็จะสูญเสียรายได้จากภาษีปละหลายแสนล้านบาทประมาณแผ่นดินที่จะใช้พัฒนาประเทศ อาทิ ระบบสาธารณสุข โภค สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ก็ทำได้ลำบากขึ้น หรือหากเลือกที่จะยกเลิกการเก็บเงินเข้าใส่ไว้ในกองทุนน้ำมันรัฐบาลก็จะไม่มีเครื่องมือมาชะลอความผันผวนของราคาน้ำมันโลก หากเกิดวิกฤตการณ์ราคาน้ำมัน (Oil Price Shock) ขึ้นมาอีกครั้ง

หากจะบังคับให้ ปตท. ลดราคาจากเนื้อน้ำมันที่ออกมาจากโรงกลั่น ก็ต้องไม่ลืมว่า ปตท. มีส่วนแบ่งตลาดเพียง 39% รัฐบาลสามารถบังคับให้ผู้ค้ารายอื่นที่มีส่วนแบ่งตลาดอีกกว่า 61% ให้ลดราคาเนื้อน้ำมันได้หรือไม่ หรืออีกกรณีถ้าจะใช้กำไรของ ปตท. มาอุดหนุนราคาขายปลีกน้ำมัน เช่น ให้ถูกลง 5 บาทต่อลิตร หรือคิดคร่าวๆ ประเทศไทยใช้น้ำมันวันละ 60 ล้านลิตร หากใช้เงิน ปตท. อุดหนุนลิตรละ 5 บาทใน 1 ปี จะตกเป็นเงินประมาณ 120,000 ล้านบาท

เปรียบเทียบราคาน้ำมันเบนซิน 95 ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์



หมายเหตุ

- ข้อมูลจาก www.energypedia.info, THB/USD=30.4, SGD/USD=0.807, MYR/USD=0.33
- ข้อมูลราคาน้ำมันสิงคโปร์ ณ วันที่ 9 พ.ค. 2011, น้ำมันมาเลเซีย ณ วันที่ 15 พ.ค. 2011, น้ำมันไทยเฉลี่ยปี 2011

แต่ข้อเสียก็คือรัฐจะสูญเสียรายได้ส่วนที่เป็นเงินปันผล และเงินนำส่งคลังจาก ปตท. ไป ขณะที่ธุรกิจค้าปลีก น้ำมันและโรงกลั่นของประเทศไทยจะขาดทุนจนอยู่ไม่ได้ หรือหาก ปตท. อยู่ต่อได้ ก็จะไม่มีการมาลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของประเทศเพิ่มได้อีก ไม่มีเงินสะสมที่จะสำรองความมั่นคงทางพลังงานได้อีก

กรณีเลวร้ายสุด น้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมดอาจต้องนำเข้าจากต่างชาติในราคาแพง และก็ไม่มียะโยยับยั้งว่าจะสามารถจัดหาได้ หากเป็นช่วงเวลาที่น้ำมันเกิดวิกฤติที่ไม่อาจคาดเดาได้ ทั้งหมดนี้จึงเสี่ยงที่จะทำให้เกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันในประเทศได้

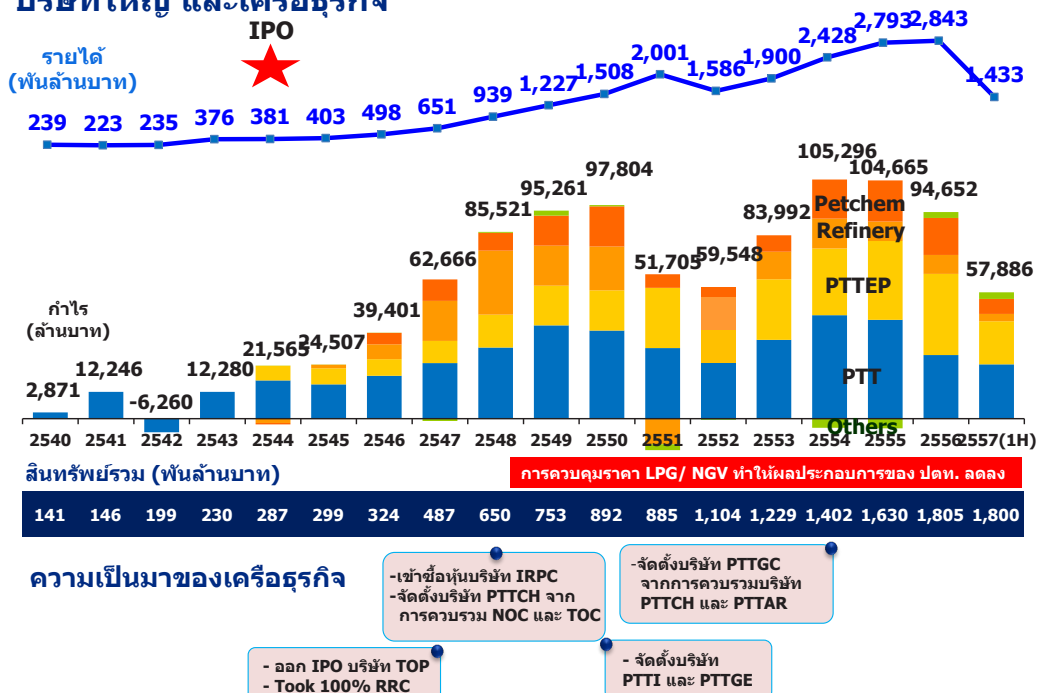
“ขอยกตัวอย่างในประเทศเพื่อนบ้านเช่น อินโดนีเซีย ซึ่งเคยเป็นสมาชิกกลุ่มโอเปก ผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ของโลก ก่อนหน้านั้นเคยมีน้ำมันในประเทศจำนวนมาก แต่ปัจจุบันอินโดนีเซียต้องถอนตัวออกจากโอเปกเพราะมีการขุดเจาะน้ำมันมาก จนเดี๋ยวกันยังมีนโยบายประชานิยมเอาใจประชาชนให้ใช้พลังงานราคาถูกอย่างฟุ่มเฟือย จนในที่สุดน้ำมันที่อินโดนีเซียได้หมดลง และไม่มีศักยภาพเพียงพอที่จะชดเชยราคาน้ำมันได้อีก ที่สุดจึงต้องปรับขึ้นราคาขายปลีก ส่วนมาเลเซียก็กำลังประสบปัญหาชดเชยราคาน้ำมันในลักษณะคล้ายๆ กัน และกำลังพยายามลดการชดเชยราคาพลังงานในประเทศให้น้อยลง”

สำหรับข้อมูลที่ว่า ประเทศไทยมีแหล่งปิโตรเลียมมหาศาลและมากกว่าบรูไน ซึ่งเป็นผู้ส่งออกน้ำมัน โดยระบุว่าไทยผลิตน้ำมันได้ 140,000 บาร์เรลต่อวัน ขณะที่บรูไนผลิตได้แค่ 120,000 บาร์เรลต่อวันนั้น ต้องดูจำนวนประชากรของไทยที่ใช้ น้ำมันด้วยว่า มีมากถึง 67 ล้านคน แต่ชาวบรูไนมีเพียง 500,000 คนเท่านั้น ส่งผลให้ประเทศไทยไม่มีน้ำมันเพียงพอ จึงต้องนำเข้า ขณะที่บรูไนมีน้ำมันเหลือใช้จนต้องส่งออก ซึ่งแตกต่างกันมาก

ทำไมต้องแปรรูป ปตท. และขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์?

การแปรรูป ปตท. เป็นข้อถกเถียงที่น่าสนใจ “กองทุนการเงินระหว่างประเทศ” หรือ “ไอเอ็มเอฟ” ซึ่งบังคับให้รัฐต้องแปรรูปรัฐวิสาหกิจที่มีอยู่ให้ได้มากที่สุด แต่เอาเข้าจริงๆ ก็ทำได้เพียงไม่กี่รัฐวิสาหกิจ อย่างไรก็ตาม สิ่งนี้ทำให้ ปตท. ระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อลดภาระของรัฐไม่ต้องอัดฉีดงบประมาณมาสนับสนุนการลงทุนของ ปตท.

ผลประกอบการและสินทรัพย์ของ ปตท. ก่อนและหลังแปรรูป/บริษัทใหญ่ และเครือธุรกิจ



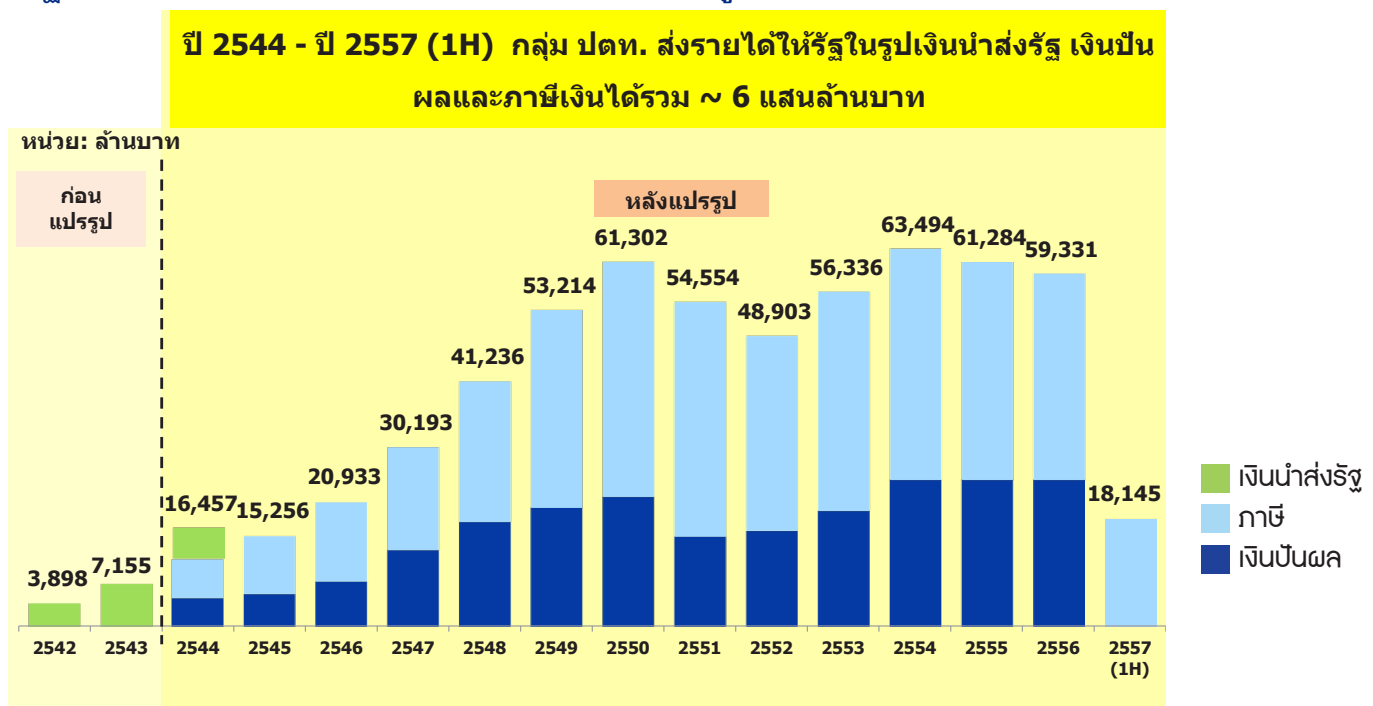
หมายเหตุ: จัดตั้ง บริษัท Top ปี 2523, บริษัท BCP ปี 2527, บริษัท PTTEP ปี 2528, บริษัท TOC ปี 2533 และ บริษัท SPRC ปี 2535

รัฐบาลขณะนั้น ยังได้ขอให้ ปตท. นำเงินทุนที่ได้จากการแปรรูปไปกอบกู้ฐานะของโรงกลั่นน้ำมัน และบริษัทปิโตรเคมีที่ประสบปัญหาจาก “วิกฤติต้มยำกุ้ง” เมื่อปี 2540 ด้วย นั่นทำให้ ปตท. เข้าไปซื้อกิจการของ บริษัทต่างๆ และบริหารจัดการด้วยการฟื้นฟูกิจการ ก่อนจะจับควบรวมกิจการกัน และเจรจาต่อรองกับเจ้าหนี้เพื่อ ปรับโครงสร้างหนี้ จนกระทั่งบริษัทเหล่านี้สามารถฟื้นสถานะกลับมาเป็นโรงกลั่นและโรงงานปิโตรเคมีที่แข็งแกร่ง สำเร็จ นั่นส่งผลให้เป็นกำไรกลับมาคืนมาที่ ปตท. ขณะเดียวกันก็สร้างผลตอบแทนสู่รัฐบาลมหาศาลในช่วงสิบกว่าปี ที่ผ่านมา

“หากไม่มีการแปรรูป ปตท. ก็ไม่สามารถขยายการลงทุนให้เป็นองค์กรที่เติบโตมีมูลค่าเทียบเท่ากับ ปัจจุบัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าหากรัฐบาลไทยเลือกเก็บ ปตท. เอาไว้ 100% ก็จะเป็นเจ้าของทรัพย์สินมูลค่าเพียง 287,000 ล้านบาท แต่เป็นเพราะรัฐบาลเลือกที่จะแปรรูป และแบ่งความเป็นเจ้าของบางส่วนให้ประชาชนและ นักลงทุนถือครอง โดยรัฐบาลยังเป็นเจ้าของหุ้นส่วนใหญ่ 60-70% ส่งผลให้สินทรัพย์ของ ปตท. ในปัจจุบัน ปตท.มีมูลค่าสูงถึง 1,800,000 ล้านบาท”

นอกจากนี้ ก่อนการแปรรูป ปตท. นำส่งเงินเข้ารัฐเพียงปีละไม่เกิน 10,000 ล้านบาทเท่านั้น แต่ปัจจุบัน ส่งเงินให้รัฐในรูปภาษี และเงินปันผลประมาณ 60,000 ล้านบาทต่อปี หรือกว่า 500,000 ล้านบาท ตลอด 12 ปี นับแต่แปรรูปมา โดยมียอดขายก่อนแปรรูปเพิ่มขึ้นจาก 381,000 ล้านบาทเป็น 2,843,000 ล้านบาท

รัฐและประชาชนได้อะไร จาก ปตท. หลังแปรรูป



กรณีคัดค้านก๊าซธรรมชาติครบ-ไม่ครบเป็นอย่างไร?

กรณีที่มีการกล่าวหาว่า ปตท. ยังคืนทรัพย์สิน คือ ก๊าซให้คลังไม่ครบถ้วนตามคำสั่งของศาลปกครองสูงสุดนั้น ไม่เป็นความจริง เนื่องจากว่า ปตท. ได้ดำเนินการส่งมอบทรัพย์สินของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ที่ต้องแบ่งแยกตามคำพิพากษาให้กับกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง แล้ว

เช่นเดียวกับที่ดินเวนคืน ปตท. ก็ได้ดำเนินการร่วมกับกรมธนารักษ์ และกรมที่ดินในการจดทะเบียนแก้ไข และเปลี่ยนแปลงรายการทางทะเบียน (โอนกรรมสิทธิ์) ให้กระทรวงการคลังเสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 28 พ.ย. 2551 พร้อมรายงานความคืบหน้าการดำเนินการดังกล่าวให้สำนักงานศาลปกครองทราบตั้งแต่วันที่ 4 ธ.ค. 2551

ต่อมาเมื่อวันที่ 25 ธ.ค.2551 ปตท. ยังได้ยื่นคำร้องรายงานสรุปผลการดำเนินการตามคำพิพากษาต่อศาลปกครองสูงสุดเพื่อให้ศาลทราบถึงการดำเนินการตามคำพิพากษา และในวันที่ 26 ธ.ค. 2551 ศาลปกครองสูงสุดก็ได้บันทึกไว้ในคำร้องของ ปตท. ความว่า ผู้ถูกฟ้องประกอบด้วย ปตท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการตามคำพิพากษาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ปตท. และคณะทำงานได้ใช้หลักพิจารณาทรัพย์สินที่ต้องส่งคืนรัฐตามคำพิพากษา ซึ่งส่งผลให้ผู้ฟ้องคดีแบ่งแยกทรัพย์สินที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน และสิทธิการใช้ที่ดินเพื่อวางระบบการขนส่งปิโตรเลียมทางท่อ โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติรับทราบการดำเนินการนี้ และเห็นชอบหลักการแบ่งแยกทรัพย์สินของ ปตท. คือ ต้องเป็นทรัพย์สินที่ได้มาจากการใช้อำนาจมหาชนของรัฐ ใช้เงินลงทุนของรัฐ และมีการรอนสิทธิเหนือที่ดินของเอกชน

“ปตท. จึงได้ออนทรัพย์สินที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่มีอยู่ก่อนการแปลงสภาพเป็น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ให้กระทรวงการคลัง โดยมีมูลค่าทางบัญชี (ณ วันที่ 30 ก.ย.2544) จำนวน 16,176 ล้านบาท พร้อมกับได้จ่ายค่าเช่าให้แก่กรมธนารักษ์จากการใช้ทรัพย์สินที่ได้คืนไปมาโดยตลอด”

อย่างไรก็ดี มีการโต้แย้งจากกลุ่มผู้ฟ้องคดีว่าทรัพย์สินที่ ปตท. คืนไปนั้นเป็นท่อส่งก๊าซที่อยู่บนบกไม่ได้รวมท่อก๊าซในทะเลซึ่งถือเป็นสมบัติของประชาชน จะต้องคืนด้วยนั้น ปตท. ขอชี้แจงว่าท่อในทะเลเป็นการลงทุนโดยใช้เงินลงทุนของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในภายหลัง จึงถือเป็นทรัพย์สินของ ปตท. ที่ไม่ต้องโอนให้รัฐ และส่วนนี้ก็ได้รายงานไปยังศาลปกครองสูงสุดแล้วเช่นกัน

“อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่ทุกฝ่ายที่ยังเห็นต่างในเรื่องดังกล่าว ปตท. จึงได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองสูงสุดอีกครั้ง เพื่อขอให้ศาลได้มีคำสั่งเรียกผู้ฟ้องคดีและบุคคลที่เกี่ยวข้องมาไต่สวนเพื่อวางข้อกำหนดในการให้ข้อมูลใดๆ แก่สื่อมวลชนหรือสาธารณชนในลักษณะที่ขัดต่อความเป็นจริง และคำวินิจฉัยหรือคำสั่งของศาลปกครองสูงสุดในครั้งนี้ หรือในลักษณะอื่นใดที่อาจทำให้เสื่อมเสียแก่ผู้ถูกฟ้องคดี และศาลปกครองสูงสุดอีกต่อไป”

