



## บทที่ 2

### ความเป็นมาของปัญหาการลักลอบ ค่าน้ำมันเดือนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

ปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนในเขตน่านน้ำไทยนั้น นับได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งหลายฝ่ายได้ให้ความสนใจและติดตามในสภาพปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นและนับจะทวีความรุนแรงขึ้นจนส่งผลกระทบต่อโดยรวมกับประเทศไทยในหลาย ๆ ด้าน อาทิเช่น ผลกระทบต่อภาวะทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ ผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ หรือแม้กระทั่งมีผลต่อสภาพสังคมโดยรวมของประเทศไทย ปัญหาดังกล่าวหน่วยงานราชการต่าง ๆ หลาย ๆ หน่วยงาน ได้พยายามร่วมมือกันในการร่วมช่วยกันแก้ไขปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบโดยรวมดังที่กล่าวมาแล้ว ในเรื่องดังกล่าวนี้ นับได้ว่ามีความสำคัญอย่างมากที่จะเห็นได้จาก คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติในหลักการต่าง ๆ ตลอดจนพิจารณากำหนดหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมอบหมายให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดให้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการแก้ไขสภาพปัญหาการลักลอบ ค่าน้ำมันเดือนดังกล่าวได้อย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมที่สุด

จากความสำคัญในสภาพปัญหาดังกล่าวนั้น ในส่วนของบทที่ 2 นี้ ผู้เขียนใคร่ขอเสนอให้เห็นถึงประวัติความเป็นมาของปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนในเขตน่านน้ำไทย เพราะในการที่จะทำการศึกษาดังสภาพปัญหาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดความเข้าใจอย่างแท้จริงนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาดังประวัติความเป็นมาของเรื่องนั้น ๆ รวมทั้งสภาพพื้นฐานของปัญหาดังกล่าวประกอบกันอันจะทำให้สามารถเข้าใจสภาพปัญหา และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ดังนั้นในส่วนของบทที่ 2 นี้ ผู้เขียนจะทำการศึกษาดังลักษณะของการประกอบธุรกิจค่าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย และน้ำมันที่ลักลอบนำเข้าถือว่ามี ความผิดทางกฎหมายและผิดกฎหมายบทใดบ้าง รวมทั้งทำการศึกษาดังสาเหตุของการลักลอบค่าน้ำมันเดือนว่ามีมูลเหตุแห่งปัญหาเกิดจากอะไรบ้างทำการศึกษาลักษณะของธุรกิจค่าน้ำมันเดือนในเขตน่านน้ำไทย ว่าในธุรกิจดังกล่าวใครเป็นผู้ขายและใครเป็นผู้ซื้อทำการศึกษาดังวิธีในการลักลอบค่าน้ำมันเดือน ตลอดจนวิธีการติดต่อซื้อขายดังกล่าวว่ามีกระบวนการวิธีเช่นใดบ้าง ทำการ

ศึกษาถึงสภาพผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยร่วมกับประเทศไทยในด้านต่าง ๆ และทำการศึกษาถึงนโยบายของรัฐในการแก้ไขสภาพปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน ในเขตน่านน้ำไทย ว่ารัฐได้มีนโยบายเช่นใดบ้างเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ได้ผลอย่างเป็นรูปธรรมที่สุด

## 2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจค้าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย

ในส่วนนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาดังน้ำมันเถื่อนว่า มีการลักลอบค้าน้ำมันที่ใดบ้างในเขตทางทะเลของประเทศไทย และเป็นน้ำมันที่มีการลักลอบนำเข้าประเทศไทย หรือซื้อขายในประเทศไทย โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และที่ผิดกฎหมายนั้นผิดกฎหมายฉบับใดบ้าง อันเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับรายได้ ที่รัฐดำเนินการจัดเก็บและเรียกเก็บจากผู้นำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย ซึ่งการศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนจะเน้นความสำคัญอยู่ที่น้ำมันดีเซลเถื่อนเท่านั้น เนื่องจากพบว่ามีการลักลอบนำเข้าเป็นจำนวนมากที่สุดกว่าน้ำมันชนิดอื่น ๆ<sup>1</sup> และต่อไปนี้ผู้เขียนจะใช้คำว่าน้ำมันเถื่อน ซึ่งก็จะหมายถึงน้ำมันดีเซลเถื่อนเพื่อความกระชับและความเข้าใจที่ตรงกัน

### 2.1.1 การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

ในขบวนการค้าน้ำมันเถื่อนนั้น ได้มีการกระทำกันเป็นขบวนการ และมีเครือข่ายโยงใยขนาดใหญ่ ในการค้าน้ำมันเถื่อนนั้นได้เกิดกลุ่มค้าน้ำมันเถื่อนที่มีเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) เป็นจำนวนมาก ซึ่งคาดว่าจะมีประมาณ 50 กลุ่ม<sup>2</sup> ทำการซื้อขายขนถ่ายน้ำมันทั่วไป ภายในเขตทางทะเลของประเทศไทย อันได้แก่ บริเวณทางด้านอ่าวไทย และทางด้านทะเลอันดามัน ในการซื้อขายน้ำมันเถื่อนนั้นพบว่าการทำกันมานานแล้ว โดยมีการทำการซื้อขายกันก่อนที่จะมีปัญหาลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย อย่างเป็นล่ำเป็นสัน กล่าวคือ เป็นการซื้อขายน้ำมันดีเซลกันในระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการประมงก่อนในครั้งแรก ๆ โดยตั้งแต่เริ่มแรกในการประกอบกิจการประมง เรือประมงที่ประกอบกิจการจะมีอยู่ 3 ประเภทด้วยกัน คือ 1) เรือประมงขนาดใหญ่ ซึ่งมีขนาดเรือประมาณ 25 เมตร ขึ้นไป 2) เรือประมงขนาดกลาง ซึ่งมีขนาด

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>2</sup> “เปิดโปง 50 แก๊งน้ำมันเถื่อนพัวพันผู้ค้ารายใหญ่,” ฐานอาชญาวิทยา (28 มกราคม - 3 กุมภาพันธ์ 2539): 2.

เรือประมาณ 18-24 เมตร 8) เรือประมงขนาดเล็กซึ่งมีขนาดไม่เกิน 18 เมตร<sup>3</sup> เรือประมงทั้ง 3 ประเภทดังกล่าวนี้จะมีลักษณะการใช้น้ำมันที่แตกต่างกัน กล่าวคือ เรือประมงขนาดเล็ก (รวมทั้งเรือประมงชายฝั่ง) สามารถที่จะทำประมงอยู่ภายในเขต 12 ไมล์ทะเล หรือภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย การเติมน้ำมันจึงสามารถที่จะเติมน้ำมันที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งได้เมื่อทำการประมงเสร็จสิ้นและนำปลาที่ทำการประมงมาได้กลับเข้าฝั่ง แต่สำหรับในกรณีของเรือประมงขนาดกลางและเรือประมงขนาดใหญ่ นั้น ในการออกทำการประมงในแต่ละครั้งจะต้องออกทำการประมงในระยะเวลาเป็นเดือนขึ้นไป โดยเฉพาะเรือประมงขนาดใหญ่ นั้นการออกทำการประมงแต่ละครั้งต้องออกทำประมงเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 60 วัน จึงจะคุ้มกับต้นทุนในการทำประมงแต่ละครั้งด้วย<sup>4</sup> จากสภาพข้อเท็จจริงดังกล่าวที่เกิดขึ้นการที่เรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่ จะเดินทางกลับเข้าชายฝั่งทะเลเพื่อทำการเติมน้ำมันที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งนั้น ไม่สามารถที่จะทำได้เพราะจะทำให้ต้นทุนการประมงสูงขึ้นจากเดิมมาก เพราะระยะทางที่เดินทางไปกลับจากจุดทำประมงเพื่อมาเติมน้ำมันแล้วออกไปจุดทำประมงต่อ จะต้องกินระยะทางไม่น้อยกว่า 100 ไมล์ทะเล จึงไม่เป็นการคุ้มกับต้นทุนการทำประมง<sup>5</sup> เมื่อสภาพข้อเท็จจริงเป็นเช่นนี้กลุ่มเรือประมงในแต่ละกลุ่มจึงคิดและดำเนินการในแต่ละกลุ่ม โดยการลงทุนตัดแปลงเรือประมงลำใดลำหนึ่งขึ้นเป็นเรือประมงตัดแปลงเพื่อเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและทำการเติมน้ำมันให้แก่เรือประมงลำอื่น ๆ ที่อยู่ในกลุ่มเรือประมงเดียวกัน แต่ก็จะมีเรือประมงนอกกลุ่มมาขอซื้อน้ำมันเพื่อเติมเรือประมงของตนบ้างและก็มีการจำหน่ายไปในราคาที่กำหนดขึ้นเอง ซึ่งเป็นผลอันก่อให้เกิดผลกำไรจากการขายน้ำมันให้เรือประมงนอกกลุ่มดังกล่าว จากส่วนต่างในผลกำไรที่เกิดขึ้นกลุ่มเรือประมงบางกลุ่มได้สังเกตเห็นถึงผลกำไรจากการขายน้ำมัน จึงเริ่มตัดแปลงเรือประมงของตนเป็นกลุ่ม ๆ เพื่อทำการจำหน่ายน้ำมันให้แก่เรือประมงอื่น ๆ ที่ต้องการซื้อน้ำมัน<sup>6</sup> ซึ่งในการซื้อขายน้ำมันในช่วงนี้ให้แก่เรือประมงขนาดกลางและเรือประมงขนาดใหญ่ เป็นการกระทำก่อนที่จะเกิดปัญหาการลักลอบนำ

<sup>3</sup> สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.

<sup>4</sup> สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.

<sup>5</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>6</sup> “ส.ส.ค่าน้ำมันเดือนและแล้วสารตะกั่วตัวร้ายก็อยู่ที่รัฐสภา,” สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์ (21-24 มกราคม 2539): 14.

เข้าน้ำมันเข้ามาในประเทศไทย ในการซื้อขายน้ำมันในทะเลในช่วงดังกล่าวนี้เราจะรู้และเรียกว่า "ผู้ใช้น้ำมันในทะเล"<sup>7</sup> ซึ่งเราก็ยอมรับให้สามารถกระทำได้ จากกลุ่มผู้ประกอบการประมงดังกล่าว ที่ลงทุนดัดแปลงเรือประมงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อจำหน่ายน้ำมันให้แก่กลุ่มชาวประมงกลุ่มเดียวกันจนถึงการจำหน่ายน้ำมันให้กับชาวประมงนอกกลุ่มตน จนได้ผลกำไรอย่างมากอันเป็นที่มาของปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้ามาในประเทศไทย เพื่อจำหน่ายซึ่งเป็นการนอกเหนือจากการจำหน่ายกันในทะเลเพียงอย่างเดียว

จากการที่ปริมาณความต้องการให้น้ำมันมีมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบจังหวัดชายทะเลของไทย ซึ่งนอกเหนือจากการใช้เพื่อการคมนาคมแล้ว ความต้องการใช้น้ำมันในการประกอบกิจการประมงก็มีความต้องการเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ประกอบกับปริมาณน้ำมันสำเร็จรูปที่ใช้ในประเทศส่วนใหญ่ได้จากการนำเข้ามาจากประเทศสิงคโปร์เป็นหลักถึงประมาณ ร้อยละ 79<sup>8</sup> ของปริมาณการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมด ดังนั้น จึงทำให้เกิดธุรกิจการค้าน้ำมันเดือนบริเวณจังหวัดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย โดยการลงทุน เช่าหรือสร้างหรือดัดแปลงเรือประมงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและทำการซื้อน้ำมันจากต่างประเทศเข้ามาล่อลวงขายน้ำมันดังกล่าว นอกทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล ทั้งด้านอ่าวไทย และทางด้านทะเลอันดามันในราคาที่ต่ำกว่าราคาน้ำมันในประเทศประมาณลิตรละ 2-3 บาท<sup>9</sup> และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากเป็นที่นิยมของผู้ประกอบการประมง ที่สามารถออกไปซื้อน้ำมันดังกล่าวได้จากกลางทะเลโดยมิต้องเดินทางกลับมาเติมน้ำมันที่ปั้มน้ำมันชายฝั่ง และมีเรือประมงบางส่วนถูกดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน เพื่อซื้อขายน้ำมันจากกลางทะเล และยังนำเข้ามาจำหน่ายบนฝั่งอีกด้วย<sup>10</sup>

<sup>7</sup>สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>8</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ "การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและมาตรการแก้ไข," เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเดือนทางบก เสนอที่ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กันยายน 2539, หน้า 2. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

<sup>9</sup>สัมภาษณ์ พ.ต.ท.วิสูตร เกษมณี, รองผู้กำกับการ 5 กองกำกับการตำรวจน้ำ กรมตำรวจ, 7 มกราคม 2539.

<sup>10</sup>สัมภาษณ์ นภาศิริ สิริสาส์, หัวหน้าธุรกิจปิโตรเลียม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 4 เมษายน 2539.

อย่างไรก็ตามน้ำมันที่จำหน่ายนอกระบบดังกล่าวนี้ก็จะเป็นประโยชน์กับชาวประมงที่มีเรือขนาดใหญ่ และเรือขนาดกลางเท่านั้น เนื่องจากสามารถนำเรือไปเติมน้ำมันจากกลางทะเลได้ ส่วนเรือประมงขนาดเล็กและเรือประมงชายฝั่งไม่สามารถเติมน้ำมันจากกลางทะเลได้ จึงยังคงใช้น้ำมันในราคาท้องตลาดต่อไป

จากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นหากเราพิจารณาการดำเนินการค่าน้ำมันเดือนจะมี ลักษณะ 2 ประเภทด้วยกัน คือ

1) การประกอบการค่าน้ำมันเดือนที่มีการซื้อขาย ขนถ่ายกันในทะเลให้กับผู้ประกอบกิจการประมงในทะเลเท่านั้น (ให้กับเรือประมงขนาดใหญ่และเรือประมงขนาดกลางเท่านั้น) ซึ่งในส่วนนี้เราจะเรียกว่า “ผู้ใช้น้ำมันในทะเล”

2) การประกอบการค่าน้ำมันเดือนที่มีการ ซื้อขายขนถ่ายเพื่อนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยโดยตรง

หากเราพิจารณาถึงการกระทำในลักษณะเชิงพาณิชย์ ทั้ง 2 กรณี เราจะพบว่า การกระทำในลักษณะที่ 2 นี้เป็นการกระทำในลักษณะที่ผิดกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐ กล่าวคือมีเจตนาที่จะลักลอบนำเข้าน้ำมันโดยปราศจากการแจ้งการนำเข้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย และมีเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงการจ่ายค่าภาษีอากร หรือภาษีที่รัฐได้จัดเก็บตามที่รัฐได้กำหนดไว้ แต่ปัญหาที่จะต้องพิจารณาอยู่ที่กรณีการประกอบการค่าน้ำมันเดือน ในลักษณะที่ 1 ว่าการซื้อขายน้ำมันเดือนในทะเลดังกล่าวจะมีความผิดตามกฎหมายหรือไม่ หากพิจารณาในเบื้องต้นจะพบว่าในอดีตเราอมรับได้กับกรณีของ “ผู้ใช้น้ำมันในทะเล” ด้วยเหตุผลต่าง ๆ แต่ปัญหาที่จะต้องพิจารณาคือ การกระทำในลักษณะใดของผู้ประกอบการค่าน้ำมันเดือนดังกล่าว จึงจะถือว่าเป็นการได้กระทำความผิดตามกฎหมายแล้ว กล่าวคือเป็นผู้ประกอบการค่าน้ำมันโดยมิได้รับอนุญาตและมีได้เสียภาษีอากร และภาษีที่รัฐพึงจะได้ตามกฎหมาย ในกรณีปัญหาดังกล่าวต้องอาศัยการพิจารณาถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริง ๆ จะพบว่าปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนในเขตทางทะเลของประเทศไทยนั้น เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย อันได้แก่ ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทั้งในอ่าวไทย และในทะเลอันดามันของประเทศไทย ซึ่งในการค่าน้ำมันเดือนจะมีเส้นทางค่าน้ำมันเดือนจะมีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เดินทางมาจากประเทศสิงคโปร์และอินโดนีเซีย เดินทางเข้ามาส่งยังจุดนัดพบ ในเขตทางทะเลของประเทศไทยโดยเฉพาะที่เกาะโลซิน เพื่อทำการขนถ่ายน้ำมันเดือนให้แก่เรือค่าน้ำมัน



เดือนของไทยอีกต่อหนึ่งที่จุดนัดพบ และเพื่อจะขายต่อให้กับเรือประมง ตลอดจนเรือน้ำมันขนาดเล็กที่ 3 จุดใหญ่ ๆ คือ ในฝั่งอ่าวไทย แถบบริเวณหมู่เกาะอ่างทอง เกาะสมุย เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี และชายเรื่อย ๆ มาจนถึง จ.ชุมพร จ.ประจวบฯ จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรปราการ จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.ตราดฯ ส่วนในทางด้านฝั่งทะเลอันดามัน เมื่อรับน้ำมันจากเรือน้ำมันเดือนแล้ว ก็จะมีจุดขายในหลายจังหวัด ได้แก่ จ.สตูล จ.ตรัง จ.ภูเก็ต จ.กระบี่ จ.ระนอง ซึ่งรวมทั้งการลักลอบนำน้ำมันเดือนเข้ามาขายชายฝั่งทะเลให้กับเรือประมงขนาดเล็ก และนำขึ้นสู่ฝั่งเพื่อขายให้กับรถหรือจัดการนำส่งไปยังภาคต่าง ๆ ของประเทศต่อไป<sup>11</sup>

อนึ่ง ในการลักลอบค้าน้ำมันเดือนที่เกิดขึ้นในเขตทางทะเลของประเทศไทยนั้น จะพบว่าเกิดขึ้นภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เขตต่อเนื่อง ทะเลอาณาเขตของประเทศไทย หากพิจารณาตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลจะพบว่า การขายน้ำมันเดือนที่เกิดขึ้นในเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย เนื่องจากภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยในการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรที่มีชีวิต และไม่มีชีวิตในห้วงน้ำท้องทะเล รวมทั้งกระแสน้ำ กระแสลม เท่านั้น แต่ไม่มีเขตอำนาจในการพิทักษ์รักษาผลประโยชน์ในทางศุลกากรในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะแต่อย่างใด ยกเว้นแต่เรื่องการมีเขตอำนาจทางศุลกากรเหนือบริเวณเกาะเทียมและสิ่งติดตั้งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น แต่ก็ไม่รวมถึงการมีเขตอำนาจทางศุลกากรเหนือท้องทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย จึงทำให้เรือค้าน้ำมันเดือนไปจอดลอยลำเพื่อลักลอบค้าน้ำมันเดือนให้กับเรือประมงดัดแปลงและเรือประมงต่าง ๆ ได้โดยไม่เกรงกลัวว่าจะถูกจับ เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลไม่ได้ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งในการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ในการศุลกากรแก่รัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย ประเทศไทยจึงไม่มีอำนาจตามกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งกฎหมายที่ให้อำนาจหน้าที่แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการคุ้มครองป้องกันผลประโยชน์ทางศุลกากรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ จึงทำให้บรรดาผู้ค้าน้ำมันเดือนได้อาศัยเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยเป็นสถานที่นัดพบเพื่อขายน้ำมันเดือนกันอย่างไม่เกรงกลัวกฎหมาย

<sup>11</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.; "น้ำมันเดือน," ราชการถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทั้ว, 22-23 ธันวาคม 2540.

อย่างไรก็ตามในเขตต่อเนื่องที่ประเทศไทยประกาศกำหนดเขตต่อเนื่องของประเทศไทยนั้น เป็นเขตที่ประเทศไทยมีสิทธิในการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ทางศุลกากรได้ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล แต่ประเทศก็ยังไม่มียกกฎหมายฉบับใดเลยที่จะออกมารองรับการปฏิบัติการของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการคุ้มครองป้องกันผลประโยชน์ทางศุลกากรของประเทศไทย จึงทำให้ผู้ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่ไม่เกรงกลัวกฎหมายยังคงแอบเข้ามาขายน้ำมันเถื่อนในเขตต่อเนื่องของประเทศไทยอยู่บ่อย ๆ ส่วนผู้ค้าน้ำมันเถื่อนที่ไม่แน่ใจว่าจะถูกจับกุมหรือไม่ก็จะลอยลำขายน้ำมันเถื่อนอยู่ภายนอกเขตต่อเนื่องของประเทศไทยอยู่ต่อไป

ในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ซึ่งมีระยะความกว้าง 12 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานที่ประเทศไทยประกาศ นั้น หากพิจารณาตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลทะเลอาณาเขตถือได้ว่าเป็นบริเวณที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยเหนือบริเวณดังกล่าวอย่างสมบูรณ์เต็มที่ เว้นแต่กรณีการเดินทางโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ที่รัฐอมสละอำนาจรัฐแต่บางส่วนมิใช่บังคับเหนือเรือต่างชาติดังกล่าว ในเขต 12 ไมล์ทะเลที่ว่าเป็นเขตที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยสมบูรณ์ในการใช้เขตอำนาจ ดังนั้นประเทศไทยจึงสามารถที่จะออกกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐ และใช้บังคับในขอบเขตดังกล่าวได้ ซึ่งก่อให้เกิดอำนาจบังคับของรัฐที่มีเหนือต่อบุคคลหรือนิติบุคคลที่ประสงค์จะนำสินค้าหรือน้ำมันเข้ามาในเขต 12 ไมล์ทะเล และก่อให้เกิดหน้าที่ของบุคคลหรือนิติบุคคลในอันจะต้องแจ้งถึงการมีหรือครอบครอง หรือการนำเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าในเชิงพาณิชย์หรือไม่ก็ตาม ดังนั้นหากพิจารณาถึงเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐที่มีอยู่ในเขต 12 ไมล์ทะเลนั้น ประกอบกับหน้าที่ของผู้นำเข้าน้ำมันที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมอากรรวมทั้งค่าภาษีต่าง ๆ ที่รัฐพึงจัดเก็บตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรายได้ของรัฐแล้ว จะพบว่าประเทศไทยนั้นมีเขตอำนาจในการดำเนินการจับ

ประเทศไทยกำหนดเส้นฐานปกติที่จุดน้ำลงต่ำสุดแต่ก็มีการประกาศใช้เส้นฐานตรงใน 4 จุด ดังนี้คือ

บริเวณที่ 1 อยู่ทางด้านอ่าวไทย เริ่มต้นที่แหลมสิงห์ จังหวัดตราด อ้อมทางด้านนอกของเกาะช้างมาจนถึงเกาะกูด และเข้าบรรจบฝั่งที่หลักเขตแดนไทย-เขมร หลักที่ 73

บริเวณที่ 2 อยู่ทางด้านอ่าวไทย ฝั่งตะวันตกบริเวณเกาะสมุยและเกาะพะงัน

บริเวณที่ 3 อยู่ทางทะเลอันดามัน ตั้งแต่ภูเก็ตไปจนถึงจังหวัดตรัง

บริเวณที่ 4 อยู่ทางด้านอ่าวไทย ฝั่งตะวันตกตอนใต้ ตั้งแต่เกาะกงออก เกาะกระ เกาะโลซินไปจนถึงพรมแดนไทยมาเลเซีย

กุมผู้ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่แอบลักลอบเข้ามาค้าขายน้ำมันเถื่อน ตลอดจนลักลอบนำน้ำมันเข้าสู่ชายฝั่งได้อย่างเต็มที่ แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการดำเนินการของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการปราบปรามผู้กระทำผิดจะมีอย่างต่อเนื่องและเต็มที่ แต่ก็หาทำให้ผู้ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนเกิดความเกรงกลัวกฎหมายไม่ แต่ยังคงแอบเข้ามาขายน้ำมันให้แก่เรือประมงลำเล็ก ตลอดจนแอบลักลอบเข้าสู่ชายฝั่งอยู่ตลอดเวลาที่มีโอกาสถึงแม้ว่าการปราบปรามของพนักงานเจ้าหน้าที่จะมีอยู่ตลอดเวลาก็ตาม แต่ผลกำไรจากการขายน้ำมันเถื่อนในแต่ละครั้งที่สามารถขายใกล้ชายฝั่งหรือนำขึ้นบกได้มากเท่าไร ก็เท่ากับผลตอบแทนที่สูงกว่าการขายในทะเลนอกเขตทะเลอาณาเขตของประเทศไทยมากเท่านั้น ซึ่งผู้ค้าน้ำมันเถื่อนก็พร้อมที่จะเสี่ยงต่อการปราบปรามของพนักงานเจ้าหน้าที่และก็พร้อมที่จะเสี่ยงอันตรายต่อการถูกโจรสลัดปล้นเรือประมงในทะเล เนื่องจากว่าผลตอบแทนที่ให้ผลคุ้มค่าต่อการลงทุนในแต่ละครั้ง เป็นสิ่งจูงใจอย่างยิ่งต่อผู้ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนให้ดำเนินการค้าน้ำมันเถื่อนต่อไป<sup>12</sup>

จากการพิจารณาที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่าการประกอบกิจการค้าน้ำมันเถื่อนในทะเลให้กับเรือประมง ในลักษณะที่ 1 นั้น สามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ เช่นกันถึงแม้ว่าจะเป็น “ผู้ใช้น้ำมันในทะเล” เหมือนกันก็ตาม จากปัญหาที่จะต้องพิจารณา คือจะต้องดูว่าการประกอบกิจการค้าน้ำมันนอกระบบนั้น ทำที่ใด อยู่ภายในหรืออยู่นอกเขต 12 ไมล์ทะเล ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ก. การประกอบกิจการค้าน้ำมันเถื่อนที่มีการซื้อขาย ขนถ่าย ภายนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทย หรือภายนอกเขต 12 ไมล์ทะเล ซึ่งเราขอรับและรู้จักกันในฐานะของ “ผู้ใช้น้ำมันในทะเล”

ข. การประกอบกิจการค้าน้ำมันเถื่อนที่มีการซื้อขาย ขนถ่าย ภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย หรือภายในเขต 12 ไมล์ทะเล

จากข้อพิจารณาทั้ง 2 กรณีเบื้องต้นเราจะพบว่าในกรณีข้อ (ก) เป็นการกระทำการซื้อขาย ขนถ่ายอยู่ที่นอกทะเลอาณาเขตหรืออยู่นอกเขต 12 ไมล์ทะเลของประเทศไทย ซึ่งรัฐรู้และทราบถึงการประกอบกิจการค้าน้ำมันนอกระบบดังกล่าวแต่ด้วยเหตุผลในหลาย ๆ ด้าน อาทิ

<sup>12</sup> ก่อเขต จันทรเลิศลักษณ์, “น้ำมันเถื่อน,” รายงานถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถาบันโทรทัศนส์ไอทีวี, 22-23 ธันวาคม 2540.



เช่น เหตุผลอันเกี่ยวกับทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการประมง เพื่อที่จะได้ใช้น้ำมันราคาถูก อันเป็นการลดต้นทุนในการทำประมงและทำให้สินค้าที่ทำประมงมาได้มีราคาถูก หรือแม้แต่ เหตุผลที่สำคัญประการหนึ่งก็คือกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐ ไม่มีเขตอำนาจที่จะพึงใช้บังคับได้นอกเหนือไปจากเขต 12 ไมล์ ทะเลของประเทศไทย จึงทำให้รัฐเสมือนยินยอม รับรู้ถึงการใช้น้ำมันในทะเลของผู้ใช้น้ำมันในทะเลที่ผู้ค้าน้ำมันเดือนที่ได้ผลตอบแทนจากการค้าน้ำมันดังกล่าวแทนที่จะเป็นรายได้ให้กับประเทศไทยในการจัดเก็บภาษีตามกฎหมาย

ส่วนในกรณีข้อ (ข) นั้นเป็นกรณีที่ถือว่าเป็นการละเมิดกฎหมายของรัฐแล้ว เนื่องจาก หากจะพิจารณาในกรณีข้อ (ก) ประกอบเราจะพบว่าในการขายน้ำมันเดือนให้กับ "ผู้ใช้น้ำมันในทะเล" นั้น จะสามารถกระทำได้เฉพาะแต่เรือประมงที่มีขนาดใหญ่ และเรือประมงที่มีขนาดกลาง เท่านั้น ซึ่งเรือทั้ง 2 ขนาดดังกล่าวนี้ได้ทำประมงนอกเขต 12 ไมล์ทะเลอยู่แล้ว และใช้เวลาเป็นแรมเดือนในการทำประมงแต่ละครั้ง จึงมีความจำเป็นในการเติมน้ำมันในทะเลเพื่อการดังกล่าว แต่ในกรณีข้อ (ข) ผู้ค้าน้ำมันนอกระบบเริ่มเข้ามาทำการค้าน้ำมันให้กับเรือประมงที่มีขนาดเล็ก และแอบลักลอบนำเข้าสู่ประเทศไทยด้วย ซึ่งหากพิจารณาถึงความจำเป็นของเรือประมงขนาดเล็ก ยังไม่มีความจำเป็นที่ต้องใช้น้ำมันที่ขายโดยผู้ค้าน้ำมันเดือน เนื่องจากสามารถกลับมาเติมที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งได้เมื่อกลับเข้าฝั่งอีกทั้งในเขต 12 ไมล์ทะเลดังกล่าวประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย สมบูรณ์ ในการใช้เขตอำนาจตามกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐได้อย่างเต็มที่ดังที่กล่าวมาแล้วเบื้องต้น เมื่อผู้ค้าน้ำมันเดือนทำการซื้อขาย ขนถ่ายน้ำมัน โดยปราศจากการเสียค่าภาษีอากร รวมทั้งค่าภาษีต่าง ๆ ที่รัฐพึงจัดเก็บตามกฎหมาย จึงเท่ากับทำการละเมิดกฎหมาย และเป็นความผิดที่จะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติถึงกรณีดังกล่าว

โดยสรุปแล้ว จากการพิจารณาถึงลักษณะธุรกิจค้าน้ำมันเดือน ว่าการประกอบธุรกิจนี้ ลักษณะใดที่ถือว่าผิดกฎหมาย หรือเป็นความผิดที่ตามกฎหมายในปัจจุบันสามารถที่เอาผิดกับผู้ค้าน้ำมันเดือนได้ จะเห็นได้ว่าเราสามารถพิจารณาจากทะเลอาณาเขตของประเทศไทย หรือเขต 12 ไมล์ทะเลเป็นหลักได้กล่าวคือ ในการดำเนินการค้าน้ำมันเดือน ถ้าหากได้กระทำภายในขอบเขตระยะ 12 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานไม่ว่าจะเพื่อทำการซื้อขาย จำหน่าย หรือนำเข้ามาในประเทศไทยไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ ก็ตาม และไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม ถ้าหากได้กระทำภายในเขต 12 ไมล์ทะเลโดยปราศจากอำนาจที่กฎหมายยอมรับแล้ว ย่อมถือได้ว่าเป็นการค้าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย

ส่วนการประกอบกิจการค้าน้ำมันเดือน ถ้าหากได้กระทำภายนอกขอบเขตระยะ 12 ไมล์ทะเล แล้วไม่ว่าจะทำการซื้อขาย จำหน่าย โดยประการใด ๆ ก็ตามในปัจจุบันยังไม่ถือว่าผิดกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐ เนื่องมาจากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน กฎหมายภายในยังไม่สามารถครอบคลุมไปถึงในการใช้น้ำมันนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ดังนั้นเมื่อได้มีการกระทำนอกทะเลอาณาเขต หรือเขต 12 ไมล์ทะเล ความรับผิดหรือหน้าที่ในอันจะต้องเสียค่าภาษีอากรหรือภาษีที่รัฐจัดเก็บจึงยังไม่เกิดขึ้น

### 2.1.2 ภาษีน้ำมันที่เกิดจากการนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย

เมื่อทราบแล้วว่าการประกอบธุรกิจค้าน้ำมันเดือน ในลักษณะใดบ้างที่ถือว่ามีความรับผิดตามกฎหมายแล้ว สิ่งที่จะต้องพิจารณาต่อไปเพื่อความเข้าใจว่าน้ำมันเดือนนั้นคืออะไร ก็คือ ความรับผิดตามกฎหมายนั้น มีกฎหมายใดบ้างที่กำหนดถึงความรับผิดเอาไว้ในการที่จะต้องเสียค่าภาษีอากร และค่าภาษีที่รัฐจัดเก็บตามกฎหมายอันเกี่ยวกับการขายได้ของรัฐ ในการพิจารณาดังกล่าวนั้นต้องอาศัยการพิจารณาจากโครงสร้างของการกำหนดราคาน้ำมันในปัจจุบันเป็นเกณฑ์ เพื่อใช้ในการพิจารณาซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

กรณีของผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้ามีการกำหนดองค์ประกอบของโครงสร้างราคาน้ำมันเป็นดังนี้<sup>13</sup>

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>13</sup>“ระบบการกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง,” สามีตสาร 49 (มีนาคม-เมษายน 2536): 56-57.

องค์ประกอบ	การกำหนด
<p>ราคา ณ โรงกลั่น (บวกอากรขาเข้าของภาษีศุลกากร)</p> <p>ภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาล</p>	<p>กำหนดโดยโรงกลั่นแต่ละโรงซึ่งจะรายงานราคา มาตรฐานที่ขายให้แก่ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6<sup>14</sup> ให้ ทางราชการทราบ ราคาดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงตาม ราคาประกาศ ณ. โรงกลั่น สิงคโปร์และราคาในตลาด จรเป็นหลัก บวกกับอากรขาเข้า โดยทั่วไปจะมีการ เปลี่ยนแปลงสัปดาห์ละครั้ง</p> <p>กำหนดโดยรัฐ เปลี่ยนแปลงเป็นครั้งคราว</p>

<sup>14</sup>ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 คือ ผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค้าน้ำมันแต่ละชนิด หรือรวมกันทุกชนิดปีละตั้งแต่ หนึ่งแสนเมตริกตันขึ้นไป (มีปริมาณการค้าน้ำมันรวมกันประมาณ 120 ล้านลิตรต่อปี) ตามพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521 อันได้แก่ 1) การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย 2) บจ.เชลล์แห่งประเทศไทย 3) บจ.เอสโซ่ (ประเทศไทย) 4) บจ.น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) 5) บจ.ไทยออยล์ 6) บจ.บางจากปิโตรเลียม (มหาชน) 7) บจ.ยูนิคแก๊สแอนด์ปิโตรเคมีคัลส์ (มหาชน) 8) บจ.เวลด์แก๊ส 9) บจ.อุตสาหกรรมแก๊สสยาม 10) บจ.คอสโมออยล์ 11) บจ.เจริญมั่นคง 12) บจ.เวลด์ปิโตรเลียม 13) บจ.สยามสหบริการ (มหาชน) 14) มจ.ภาคใต้เชื้อเพลิง 15) บจ.สุโขทัยปิโตรเลียม 16) บจ.โมบิลออยล์ไทยแลนด์ 17) บจ.พี.ซี.สยาม ปิโตรเลียม 18) บจ.เอ็มพีปิโตรเลียม 19) บจ.ทีปโก้แอสฟัลท์ (มหาชน) 20) บจ.อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย (มหาชน) 21) บจ.โรงกลั่นน้ำมันระยอง 22) บจ.คูเวตปิโตรเลียม (ประเทศไทย) 23) บจ.เวลด์แก๊ส (ประเทศไทย) 24) บจ.สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง 25) บจ.บีพี ออยล์ (ประเทศไทย) 26) บจ.ฮาร์ทออยล์ สยามอิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต 27) บจ.น้ำมัน ทีพีโอ 28) บจ.ไทยพับลิคพอร์ท 29) บจ.สยามเคมี; สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, “ประมวลกฎระเบียบในการกำกับดูแลธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง,” เล่มที่ 2, เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนบนบก เสนอที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กันยายน 2539, หน้า 103-104. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

องค์ประกอบ	การกำหนด
กองทุนน้ำมัน	กำหนดเป็นค่าคงที่เปลี่ยนแปลงเป็นครั้งคราวโดยผลิตภัณฑ์ส่วนใหญ่ ชำระเงินกองทุนน้ำมัน 3 สตางค์ต่อลิตร ในบางกรณีมีการชดเชยเป็นพิเศษแก่ผลิตภัณฑ์ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	กำหนดเป็นค่าคงที่ เท่ากับ 7 สตางค์ต่อลิตร โดยเริ่มเก็บตั้งแต่ 1 พ.ย. 2535 ตามอำนาจตาม พ.ร.บ. การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2535
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	7% ของราคา (ซึ่งยังไม่รวมภาษี)
ค่าการตลาด	กำหนดโดยผู้ค้าน้ำมันแต่ละราย
ราคาขายปลีก	กำหนดโดยผู้ค้าน้ำมันแต่ละราย โดยสถานีบริการต้องแสดงป้ายราคาที่ชัดเจนตามขนาดที่ทางราชการกำหนดผู้ค้าน้ำมันต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงราคาภายใน 6 ชั่วโมง ต่อ ส.พ.ช. และสถานีบริการทุกแห่งต้องรายงานราคาทุกเดือนแก่กรมการค้าภายในกระทรวงพาณิชย์

จากการพิจารณาโครงสร้างในการกำหนดราคาน้ำมันแล้วจะพบว่า ค่าภาษีน้ำมันที่เกิดจากการนำเข้าตามกฎหมายนั้น ประกอบไปด้วย 1) ภาษีศุลกากร 2) ภาษีสรรพสามิต 3) ภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทยหรือภาษีเทศบาล 4) กองทุนน้ำมัน 5) กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน 6) ภาษีมูลค่าเพิ่ม ผู้ที่มีหน้าที่เสียภาษีนำเข้าน้ำมัน คือผู้นำเข้าน้ำมัน ประกอบ

ด้วยผู้นำเข้าซึ่งเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม และผู้นำเข้าที่มีได้เป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม มีหน้าที่ต้องเสียค่าภาษีตามที่กฎหมายกำหนดไว้<sup>15</sup> ในแต่ละภาษีสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

### 1) ภาษีศุลกากร

สำหรับค่าภาษีศุลกากรนั้น หน่วยงานที่จัดเก็บคือ กรมศุลกากร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการเก็บภาษีดังกล่าว ในการจัดเก็บภาษีนี้อาศัยอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้คือ

ก) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 10 และมาตรา 27

ข) พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

สำหรับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากรนั้น ผู้ที่นำน้ำมันเข้ามาในประเทศไทยมีความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่น่าจะสำเร็จ<sup>16</sup> กล่าวคือ เมื่อเวลาที่เรือนำของเช่นว่านั้นเข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของออกจากเรือ<sup>17</sup>

---

ผู้นำเข้าน้ำมันที่เป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมด้วยได้แก่ 1)การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย 2)บริษัทเอสโซ่แอสตันดาร์ด ประเทศไทย จำกัด 3)บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด 4)บริษัทน้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

ผู้นำเข้าน้ำมันที่มีได้เป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรม ได้แก่ 1)บริษัท คอสโมออยล์ จำกัด 2)บริษัทโมบิล่า จำกัด

<sup>15</sup>กองการสามิต, “โครงสร้างการจัดเก็บภาษีน้ำมัน,” สามิตสาร 49 (มีนาคม-เมษายน 2536): 43.

<sup>16</sup>พิชาติ เกษเรือง, สมศักดิ์ ตันทรัพย์เจริญ, สุทิน ลินสวัสดิ์ และพรพรรณ วิชญคุปต์, ภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร:ครีเอทีฟพับลิชชิ่ง, 2534), หน้า 66. และโปรดดูมาตรา 10 ทวิ วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ซึ่งบัญญัติว่า

“ความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่น่าจะสำเร็จสำเร็จ”

<sup>17</sup>มาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 บัญญัติว่า “ถ้ามีความจำเป็นด้วยประการใด ๆ เกี่ยวด้วยการศุลกากรที่จะกำหนดเวลาเป็นที่แน่นอนว่าการนำของใด ๆ เข้ามาจะพึงถือว่าเป็นอันสำเร็จเมื่อไรไซ้ ท่านให้ถือว่าการนำของเข้ามาเป็นอันสำเร็จ แต่ขณะที่เรือซึ่งนำของเช่นว่านั้น ได้เข้ามาในเขตท่าที่ถ่ายของจากเรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง”



2) ภาษีสรรพสามิต

สำหรับค่าภาษีสรรพสามิตนั้น หน่วยงานที่จัดเก็บคือ กรมสรรพสามิตซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีดังกล่าว ในการจัดเก็บภาษีนี้อาศัยอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้คือ

ก) พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2534 ม.147

ข) พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2534

สำหรับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีสรรพสามิตนั้น ผู้ที่นำน้ำมันเข้ามาในประเทศไทย มีความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสรรพสามิตในเวลาเดียวกันกับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีศุลกากร สำหรับกรณีที่น่าเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร<sup>18</sup>

3) ภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทยหรือภาษีเทศบาล

สำหรับภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทยหรือภาษีเทศบาลนั้น หน่วยงานที่จัดเก็บภาษีนั่นคือ กรมสรรพสามิต ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จะทำการจัดเก็บค่าภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทย แทนกระทรวงมหาดไทย เพื่อใช้เป็นเงินที่จะนำไปพัฒนาราชการส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ ของกระทรวงมหาดไทย ในการจัดเก็บภาษีดังกล่าวนี้อาศัยอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่ 2 ฉบับ ดังนี้คือ

ก) พระราชบัญญัติ จัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527

ข) พระราชกฤษฎีกา เพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตเพื่อนำไปจัดสรรแก่กรุงเทพมหานครและราชการส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2527 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2534

สำหรับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทยนั้น ผู้ที่นำน้ำมันเข้ามาในประเทศไทย มีความรับผิดในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีเพื่อกระทรวงมหาดไทย ในเวลาเดียวกันกับความรับผิดที่จะเสียภาษีสรรพสามิต โดยถูกกำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต<sup>19</sup>

<sup>18</sup>วิบูลย์ บุญยศิริโรจน์, "การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน," สยามิตสาร 49 (มีนาคม-เมษายน 2536): 40.

<sup>19</sup>วิบูลย์ บุญยศิริโรจน์, เรื่องเดียวกัน, หน้า 42.

#### 4) กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

สำหรับเงินที่ผู้นำเข้าน้ำมันมีหน้าที่จะต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือขอรับเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้าเพื่อใช้ในราชอาณาจักร แล้วแต่กรณี ในอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดนั้น หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการจัดเก็บเงินดังกล่าวคือ ให้ผู้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้ในราชอาณาจักร ให้ส่งเงินเข้ากองทุนหรือยื่นคำขอรับเงินจากกองทุนพร้อมกับการชำระอากรที่กรมศุลกากร ในการจัดเก็บเงินเพื่อเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ได้อาศัยอำนาจตามข้อ 23 คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 11/2534 เรื่องกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2534<sup>20</sup>

#### 5) กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

สำหรับเงินที่ผู้นำเข้าน้ำมันมีหน้าที่จะต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เป็นกองทุนที่จัดเก็บเงินเพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนและใช้จ่ายช่วยเหลือหรืออุดหนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการผลิตและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและใช้อย่างประหยัด โดยหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการจัดเก็บคือ กรมศุลกากร<sup>21</sup> ในการจัดเก็บเงินเพื่อส่งเข้ากองทุนดังกล่าวนี้ ได้อาศัยอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่ ดังนี้คือ

ก) พระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2535 ม.35 และม.58

ข) ประกาศคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ.2535 เรื่อง “การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำให้ราชอาณาจักรและนำเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักร”

สำหรับความรับผิดชอบในอันที่จะต้อง ส่งเงินเข้ากองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในกรณีที่น่าเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักรนั้น จะต้องส่งเงินเข้ากองทุนให้แก่กรมศุลกากรพร้อมกับการชำระค่าภาษีอากรสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง

<sup>20</sup> กงการสามิต, “โครงสร้างการจัดเก็บภาษีน้ำมัน,” สามิตสาร, 49: 46.

<sup>21</sup> กงการสามิต, เรื่องเดียวกัน, หน้า 47.

6) ภาษีมูลค่าเพิ่ม

สำหรับค่าภาษีมูลค่าเพิ่มนั้นหน่วยงานที่จัดเก็บคือ กรมสรรพากรซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีดังกล่าว ในการจัดเก็บภาษีนั้นได้อาศัยอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่ ดังนี้คือ

ก) พระราชบัญญัติประมวลรัษฎากร 2535 ม.37

สำหรับความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มนั้น ผู้ที่นำน้ำมันเข้ามาในประเทศไทยมีความรับผิดในอันจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในเวลาที่เกิดขึ้นพร้อมกันกับการชำระอากรขาเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือเมื่อมีการวางค้ำประกันอากรขาเข้าแล้วแต่กรณี<sup>22</sup>

ตารางแสดงฐานความผิดเกี่ยวกับการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตน่านน้ำไทย

ฐานความผิดตามกฎหมาย	บทลงโทษ		
	จำคุก หรือ (ไม่เกิน/ปี)	ปรับ หรือ (ไม่เกิน บาท)	ทั้งจำ ทั้งปรับ
1. มาตรา 27 พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469	10	4 เท่าของราคา	✓
มาตรา 99 พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469	6 เดือน	50,000	✓
2. มาตรา 147 พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. ภาษี สรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2534	7	5-20 เท่า	✓
3. มาตรา 4 พ.ร.บ.จัดสรรเงินภาษีสรรพ สามิต พ.ศ.2527	-	-	-

<sup>22</sup>พิชาติ เกษเรือง และคนอื่น ๆ, ภาษีมูลค่าเพิ่มเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก, หน้า 55.; ภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เรือนแก้ว การพิมพ์, 2539), หน้า 157.; ย่อหลักกฎหมายภาษีอากร, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ นิติธรรม, 2536), หน้า 142.

ฐานความผิดตามกฎหมาย	บทลงโทษ		
	จำคุก หรือ (ไม่เกิน/ปี)	ปรับ หรือ (ไม่เกิน บาท)	ทั้งจำ ทั้งปรับ
4. ข้อ 23 คำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 11/2534 เรื่องกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและ ป้องกันภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงลง วันที่ 15 สิงหาคม 2534 ตามมาตรา 3 และมาตรา 8 พ.ร.บ.แก้ไขและป้องกันการ ขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516	10	1 แสน	✓
5. มาตรา 35 และมาตรา 58 พรบ.การส่งเสริม การอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2535	3 เดือน - 2	1 แสน - 10 ล้าน	✓
6. มาตรา 37 พ.ร.บ.ประมวลรัษฎากร พ.ศ. 2535	3 เดือน - 7	2 พัน - 2 แสน	✓

จากการพิจารณาถึงลักษณะของการประกอบธุรกิจค้าน้ำมันที่ผิดกฎหมาย เราจะพบถึงลักษณะธุรกิจค้าน้ำมันเดือนที่มีการลักลอบค้าน้ำมันในเขตทางทะเลของประเทศไทยถือว่าเป็นการกระทำอันผิดกฎหมาย ที่ว่าด้วยการจัดเก็บรายได้ของรัฐที่มีอยู่และสามารถใช้บังคับได้ในปัจจุบัน ซึ่งในการพิจารณาที่ผ่านมาสามารถสรุปได้ดังนี้

น้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันลักลอบนำเข้าคือ “การดำเนินธุรกิจค้าน้ำมันในลักษณะใด ๆ ก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขาย จำหน่าย ขนถ่าย โดยกระบวนวิธีใด ๆ และไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยบุคคลหรือนิติบุคคล ซึ่งได้กระทำภายในทะเลอาณาเขต หรือภายในระยะขอบเขต 12 ไมล์ทะเล โดยปราศจากการปฏิบัติตามแบบวิธี ที่กฎหมายกำหนดหรือภายใต้กฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐที่เกิดจากการนำเข้าน้ำมันเพื่อการใด ๆ เข้ามาในประเทศไทย”

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่า การดำเนินธุรกิจค้าน้ำมัน ในลักษณะใด ๆ ก็ตามไม่ว่าจะเป็นการซื้อ ขาย จำหน่าย ขนถ่าย โดยกระบวนวิธีใด และไม่ว่าจะเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลใด ๆ ซึ่งได้กระทำ ภายนอกทะเลอาณาเขตหรือภายนอกขอบเขต 12 ไมล์ทะเล โดยที่พนักงาน

เจ้าหน้าที่ยังไม่สามารถป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันลักลอบนำเข้ามาตามที่ศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ เนื่องมาจากเขตอำนาจ และการบังคับใช้กฎหมายอันเกี่ยวกับการศุลกากรยังไม่สามารถขยายออกไปได้ครอบคลุมการกระทำความผิดที่อยู่นอกเขต 12 ไมล์ทะเล แต่กระนั้นก็ตามก็ยังสามารถถือได้ว่าเป็นการดำเนินการค้ำน้ำมันเถื่อน อันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ ความมั่นคง และสังคมโดยรวมโดยเฉพาะการสูญเสียรายได้ที่รัฐพึงจัดเก็บได้ตามกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐ ยังผลให้รัฐต้องหาวิธีและแนวทางแก้ไขต่อไป เพื่อที่จะจัดการระทำการค้ำน้ำมันเถื่อนให้หมดไป

## 2.2 สาเหตุของการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อน

จากข้อพิเคราะห์ในเบื้องต้นทำให้เราทราบว่าน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันลักลอบนำเข้ามาในขณะนี้ คืออะไรแล้ว ข้อที่น่าจะต้องพิจารณาต่อไปเพื่อความเข้าใจในสภาพปัญหาของการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตน่านน้ำไทย อันจะนำมาซึ่งความเข้าใจในข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นก็คือ มูลเหตุหรือสาเหตุแห่งปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้เริ่มก่อตัวหรือมีวิวัฒนาการมาจากจุดไหน และมีจุดดึงดูดที่น่าสนใจเช่นไรบ้างที่เป็นสิ่งจูงใจให้มีการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนจากจุดเล็ก ๆ เฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการประมงจนถึงขนาดเรียกได้ว่าเป็นองค์กรอาชญากรรมองค์กรหนึ่ง เพื่อความเข้าใจในมูลเหตุแห่งปัญหาอย่างแท้จริง ผู้เขียนใคร่ขอแสดงข้อพิจารณาถึงสาเหตุของการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยไว้ 2 ข้อ คือ

1. สภาพปัญหาที่เกิดจากผลประโยชน์จากการหลีกเลี่ยงภาษี และ
2. สภาพปัญหาที่เกิดจากสภาพแห่งทำเลที่ตั้งที่เอื้อประโยชน์ต่อการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อน

### 2.1.1 สภาพปัญหาที่เกิดจากผลประโยชน์จากการหลีกเลี่ยงภาษี

น้ำมันถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญและมีการใช้สอยอย่างมากในกิจการขนส่งและคมนาคมต่าง ๆ รวมทั้งกิจการประมง ซึ่งในการใช้น้ำมันดังกล่าวมีการใช้กันอย่างกว้างขวางโดยผู้ประกอบการ หรือกิจการธุรกิจและการอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งประชาชนทั่ว ๆ ไป ต่างก็ใช้น้ำมันด้วยกันทั้งสิ้น ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมก็ตาม ดังนั้นน้ำมันก็แทบจะถือได้ว่าเป็นปัจจัยอันสำคัญยิ่ง การขาดแคลนน้ำมันหรือการหาน้ำมันไม่เพียงพอ



แก่ความต้องการ หรือแม้แต่สถานการณ์น้ำมันที่เคยเกิดขึ้น ล้วนส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพในทุก ๆ ด้านของประเทศ โดยรวมและต่อบุคคลในสังคม

ดังที่กล่าวมาแล้วถึงความสำคัญของน้ำมันในเบื้องต้น น้ำมันนับได้ว่าเป็นสินค้าจำเป็นในการดำเนินชีวิตในทางเศรษฐกิจของประชาชนโดยทั่วไป รวมทั้งการประกอบอุตสาหกรรมธุรกิจต่าง ๆ เมื่อน้ำมันเป็นสินค้าจำเป็นดังกล่าว ไม่ว่าราคาน้ำมันก็จะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร กล่าวคือ จะเปลี่ยนแปลงไปมากหรือน้อย แต่ปริมาณการใช้น้ำมันจะไม่เปลี่ยนแปลงไปมากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้นมาก ก็ยังมีความจำเป็นจะต้องใช้น้ำมันตามความจำเป็นที่มีอยู่ ซึ่งส่งผลทำให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าและการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ต้องเพิ่มขึ้นด้วย

ตลาดน้ำมันหรืออุตสาหกรรมน้ำมันนั้นถือได้ว่าเป็นลักษณะของตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) ซึ่งลักษณะสำคัญบางประการของตลาดผู้ขายน้อยรายก็คือ มีผู้ผลิตหรือผู้ขายหรือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเพียงจำนวนน้อยราย และแต่ละกิจการล้วนแต่เป็นกิจการขนาดใหญ่มาก ซึ่งผู้ประกอบการในตลาดน้ำมันในประเทศไทย ได้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (เป็นกิจการของรัฐที่ควบคุมดูแลด้านน้ำมัน) เอสโซ่ ไทยออยล์ เชลล์ และคาร์ลเท็กซ์ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทข้ามชาติ ตามลักษณะของตลาดผู้ขายน้อยราย การเข้ามาทำการแข่งขันในตลาดดังกล่าวโดยหลักแล้วจะทำได้ยาก เพราะในธุรกิจการค้าน้ำมันต้องอาศัยเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก และต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงประกอบกับผู้ประกอบการเดิมก็มีชื่อเสียงอันเป็นที่ยอมรับอยู่แล้ว จึงเป็นการยากที่ผู้ประกอบการหน้าใหม่จะเข้าทำการแข่งขันในตลาดการค้าน้ำมัน<sup>23</sup> อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้มีนโยบายให้มีผู้ประกอบการกิจการในธุรกิจค้าน้ำมันเพิ่มมากขึ้นจากเดิมเนื่องจากต้องการให้มีการแข่งขันกันอย่างเสรีในธุรกิจการค้าน้ำมัน ภายใต้ระบบเศรษฐกิจเสรีโดยมีการเปิดกว้างให้เอกชนที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ดำเนินการขออนุมัติจัดตั้งและประกอบธุรกิจค้าน้ำมัน จนมีผู้ประกอบการใหม่เกิดขึ้นเพื่อดำเนินธุรกิจการค้าน้ำมันเป็นอย่างมาก

<sup>23</sup>ฉวีวรรณ สายบัว, “ระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีและการลอยตัวราคาน้ำมัน,” วารสารมหาวิทยาลัยหอการค้า 123 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2535): 14-16.

หนึ่งในธุรกิจการค้าน้ำมัน ราคาน้ำมันถือได้ว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งในการประกอบกิจการด้านธุรกิจค้าน้ำมัน เนื่องจากว่าราคาจะเป็นตัวกำหนดรายได้ของผู้ประกอบอุตสาหกรรมและผู้จำหน่ายต่าง ๆ แต่กระนั้นก็ตามราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศไม่สามารถที่จะกำหนดราคาน้ำมันได้อย่างเต็มที่ กล่าวคือจะต้องอาศัยราคาน้ำมันนำเข้าเป็นเกณฑ์อ้างอิงในการกำหนดราคาขายน้ำมัน ณ โรงกลั่นภายในประเทศ (โดยเฉพาะน้ำมันที่นำเข้าจากประเทศสิงคโปร์ ที่มีต้นทุนในการผลิตต่ำกว่าโรงกลั่นน้ำมันของไทย) เหตุที่ราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศต้องอิงกับน้ำมันที่มีการนำเข้าเนื่องมาจากการใช้มาตรการลอยตัวของราคาน้ำมัน โดย นายไพจิตร เอื้อทวีกุล รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งรับผิดชอบควบคุมดูแลงานด้านพลังงานของประเทศในสมัยรัฐบาล นายกรัฐมนตรี นายอานันท์ ปันยารชุน ได้ประกาศใช้มาตรการการลอยตัวของราคาน้ำมัน ซึ่งเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2534 เป็นต้นมา<sup>24</sup> ซึ่งทำให้การประกาศราคาน้ำมันภายในประเทศสอดคล้องกับต้นทุนที่เป็นจริงตามสภาวะตลาดการค้าน้ำมันโลก ถ้าราคาหน้าโรงกลั่นน้ำมันแพงกว่าราคานำเข้า ก็จะทำให้มีการนำเข้าน้ำมันมากกว่าการซื้อจากโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้ให้ความคุ้มครองโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศโดยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าภาษีค่าอากร จากการนำเข้าน้ำมันที่เข้ามาในประเทศ เพื่อให้ราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นภายในประเทศสามารถทำการแข่งขันกับราคาน้ำมันนำเข้าที่ถูกลงมาได้

อย่างไรก็ตาม ในจุดที่รัฐบาลได้ให้ความคุ้มครองโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศนี้โดยการเรียกเก็บค่าภาษีต่าง ๆ จากการนำเข้าน้ำมันมาในประเทศไทย ซึ่งมีอัตราประมาณลิตรละ 3 บาท ซึ่งเป็นส่วนต่างอย่างมากระหว่างต้นทุนของราคาน้ำมันกับราคาขายน้ำมันภายในประเทศ ทำให้มีกลุ่มบุคคลบางกลุ่มเริ่มเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ในส่วนต่างของราคาที่เกิดขึ้น ซึ่งจะเริ่มขึ้นจากกลุ่มผู้ประกอบการประมงที่มีเรือประมงขนาดกลางและเรือประมงขนาดใหญ่ ที่ทำการประมงนอกเขต 12 ไมล์ทะเล จนไปถึงการทำประมงอยู่ที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะทั้งทางด้านอ่าวไทยและทางด้านทะเลอันดามัน โดยทำการดัดแปลงเรือประมงลำใดลำหนึ่ง เพื่อดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและทำการจำหน่ายน้ำมันให้แก่กลุ่มเรือประมงในกลุ่มของตน และทำการขายให้กับ

<sup>24</sup>ฉวีวรรณ สายบัว, เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

ผู้ประกอบการประมงนอกกลุ่มของตบด้วย<sup>25</sup> จากจุดนี้เองที่ทำให้ผู้ประกอบการประมงเริ่มสังเกตเห็นถึงผลประโยชน์จากส่วนต่างราคาน้ำมันที่ตนได้จากการขายน้ำมันให้กับเรือประมงในกลุ่มอื่น ๆ<sup>26</sup> ซึ่งมีความแตกต่างจากราคาน้ำมันซึ่งได้ขาย ณ บิมน้ำมันชายฝั่ง ซึ่งหากเปรียบเทียบราคาระหว่างบิมน้ำมันชายฝั่งที่ขายน้ำมันโดยถูกต้องตามกฎหมาย กับราคาน้ำมันที่ผู้ประกอบการประมงซื้อจากผู้ค้าน้ำมันเถื่อนในทะเลแล้ว จะพบส่วนต่างราคาอันเป็นผลกำไรที่ได้กับผู้ประกอบการค้าน้ำมันเถื่อนถึงลิตรละประมาณ 3 บาท<sup>27</sup> ผลประโยชน์ในส่วนต่างราคานี้ ถ้าหากผู้ประกอบการกิจการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนสามารถขายน้ำมันดังกล่าวได้เป็นจำนวนลิตรมากเท่าไร ก็เท่ากับการได้รับผลกำไรจำนวนมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งผลกำไรจำนวนมากเช่นว่านี้ย่อมเป็นมูลเหตุจูงใจอย่างยิ่งให้ผู้ค้าน้ำมันเถื่อนรายใหญ่นำเรือบรรทุกทุกน้ำมันมาขายน้ำมันมากขึ้นอีกทั้งผู้ประกอบการประมงเริ่มหันมาดัดแปลงเรือประมงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อลักลอบขายน้ำมันให้กับเรือประมงในกลุ่มอื่น ๆ และลักลอบนำเข้ามาส่งยังบิมน้ำมันชายฝั่งเพื่อลักลอบ ขนถ่ายสู่ภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย

อย่างไรก็ตามผลต่างจากราคาน้ำมันภายในประเทศกับราคาน้ำมันจากต่างประเทศ (ที่นำเข้ามาจากประเทศสิงคโปร์) ที่เป็นจุดดึงดูดให้บรรดาผู้ประกอบการประมง หันมาดัดแปลงเรือประมงเพื่อลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในบริเวณเขตทางทะเลของประเทศไทย ซึ่งในส่วนผลต่างของราคาดังกล่าวนี้ยังผลให้ผู้ประกอบการค้าน้ำมันที่มีคลังน้ำมันตามกฎหมาย อยู่แล้ว แอบลักลอบ

<sup>25</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>26</sup> กองบรรณาธิการ, “ส.ส.ค้าน้ำมันเถื่อน: และแล้วสารตะกั่วตัวร้ายก็อยู่ที่รัฐสภา,” สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์ 42 (21 มกราคม 2539): 14.

<sup>27</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ “ประมวลกฎระเบียบในการกำกับดูแลธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง,” เล่มที่ 1. เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนทางบก เสนอที่ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กันยายน 2539, หน้า 35. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

คลังน้ำมันเช่นว่านี้ได้แก่ 1) คลังน้ำมันที่ได้รับการอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมัน ซึ่งโดยปกติจะมีการนำเข้าน้ำมันโดยจัดเก็บในคลังน้ำมันดังกล่าว 2) คลังน้ำมันที่ไม่ได้รับการอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันซึ่งโดยปกติจะไม่มี การนำเข้าน้ำมัน

นำเข้าน้ำมันโดยวิธีต่าง ๆ เพื่อลกลอบขนถ่ายสู่คลังน้ำมันที่ผู้ประกอบการมีไว้อยู่แล้ว และจัดทำ การขนถ่ายเพื่อทำการขายจำหน่ายน้ำมันเข้าไปสู่ภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยต่อไปด้วย

กล่าวโดยสรุปแล้ว หากพิจารณาจากโครงสร้างราคาน้ำมันเพื่ออุดราคาภาษีที่รัฐได้ จัดเก็บเป็นรายได้เข้าประเทศแล้ว จะพบส่วนต่างจากราคาขายน้ำมันในประเทศไทยกับราคา น้ำมันที่มีการซื้อจากประเทศสิงคโปร์หรือซื้อน้ำมันจากกลางทะเล ซึ่งเป็นส่วนต่างราคาที่เป็นผล กำไรให้ผู้ดำเนินธุรกิจการค้าน้ำมันเดือนในอัตราประมาณลิตรละ 3 บาท โดยที่ส่วนต่างดังกล่าว หากมีการค่าน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมายแล้วเงินจำนวนดังกล่าว จะต้องตกเป็นเงินรายได้ของรัฐ และผู้ค่าน้ำมันโดยสุจริต โดยมีผลทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากการลกลอบค่าน้ำมันเดือนตามที่คาด การณ์ไว้ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากปริมาณการลกลอบนำเข้าน้ำมันเดือนในปี 2533 เป็นจำนวน 54 ล้านลิตรต่อปี ปี 2534 เป็นจำนวน 924 ล้านลิตรต่อปี, ปี 2535 เป็นจำนวน 1,701 ล้าน ลิตรต่อปี, ปี 2536 เป็นจำนวน 1,513 ล้านลิตรต่อปี และปี 2537 เป็นจำนวน 2,075 ล้าน ลิตรต่อปี<sup>26</sup> จะเห็นได้ว่าปริมาณการลกลอบที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งประมาณการแล้วโดยเฉพาะในปี 2537 เพียงปีเดียว คาดการณ์ว่ารัฐสูญเสียรายได้จากการ ลกลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นจำนวนหลายพันล้านบาท สิ่งที่น่าสังเกตคือ เฉพาะในปี 2537 เพียงปีเดียวผลประโยชน์จำนวนมากกว่าหกพันล้านบาทได้เป็นผลกำไรของผู้ประกอบการค้า น้ำมันเดือนที่ได้รับจากการหนีภาษีที่ประเทศไทยจัดเก็บตามกฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ ของรัฐ ซึ่งผลประโยชน์จำนวนมากนี้ย่อมเป็นส่วนที่จูงใจให้มีการลกลอบดำเนินการค่าน้ำมันเดือน เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

---

วิธีการลกลอบค่าน้ำมันเดือนในเขตทางทะเลของประเทศไทย มี 4 วิธี ได้แก่ 1) การ แจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงโดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ 2) การขนถ่ายจากเรือ น้ำมันขนาดใหญ่ในเขตทางทะเลของประเทศไทย 3) การลกลอบจำหน่ายก่อนการนำส่งไปยังคลัง น้ำมันที่กำหนดไว้ 4) การลกลอบนำเข้าน้ำมันมาในประเทศไทย โดยเรือประมงดัดแปลง (รายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการลกลอบค่าน้ำมันเดือนโปรดดูบทเดียวกัน หน้า 56-66)

<sup>26</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเดือน (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2539), หน้า 14. (เอกสารไม่ตีพิมพ์ เผยแพร่)

### 2.2.2 สภาพปัญหาที่เกิดจากสภาพทำเลที่ตั้งที่เอื้อประโยชน์ต่อการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน

สภาพทางทำเลที่ตั้งของประเทศไทยเป็นอีกมูลเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน เนื่องมาจากน้ำมันเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างมากที่ใช้ในกิจการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น การคมนาคม การเกษตร อุตสาหกรรม รวมทั้งการประมงด้วย น้ำมันเป็นทรัพยากรตามธรรมชาติ แต่มีได้มีอยู่ทั่วไปทั่วโลก แต่น้ำมันจะมีอยู่เฉพาะบางประเทศและเฉพาะบางภูมิภาคของโลกเท่านั้นที่มีน้ำมัน ดังเช่นประเทศต่าง ๆ ในตะวันออกกลาง ยุโรป รัสเซีย สหรัฐอเมริกา และประเทศในอาเซียน เช่น มาเลเซียและอินโดนีเซียเป็นต้น<sup>29</sup> น้ำมันทั้งหมดที่มีการซื้อขายภายในประเทศในปัจจุบัน ได้มาจากการนำเข้าน้ำมันมาจากต่างประเทศเป็นจำนวน 5,816 ล้านลิตร หรือประมาณ 37% ของการจัดหาทั้งหมด ซึ่งได้มาจากแหล่งน้ำมันต่าง ๆ ทั้งในตะวันออกกลางแถบประเทศซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โอมาน ฯลฯ และได้มาจากแหล่งตะวันออกไกล และที่อื่น ๆ เช่นมาเลเซีย บรูไน สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย ฯลฯ ส่วนน้ำมันที่ได้มาจากแหล่งน้ำมันภายในประเทศจำนวน 9,869 ล้านลิตร ประมาณ 63% ของการจัดหาทั้งหมด จากปริมาณน้ำมันที่นำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมดเป็นน้ำมันที่ได้จากการนำเข้าจากประเทศสิงคโปร์ เป็นหลักเป็นจำนวน 4,580 ล้านลิตร หรือประมาณร้อยละ 79 ของปริมาณการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมด<sup>30</sup> จากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนี้เองที่เป็นปัจจัยประการหนึ่งที่ทำให้เกิด ขบวนการค่าน้ำมันเถื่อนหรือน้ำมันนอกระบบอีกช่องทางหนึ่ง

จากการที่ประเทศสิงคโปร์เป็นแหล่งที่ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันแหล่งใหญ่แหล่งหนึ่ง อันเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน ประเทศไทยนับได้ว่าเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทำเลอันเอื้ออำนวยต่อการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน เนื่องมาจากประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นผู้ส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปรายใหญ่ที่สุดแหล่งหนึ่งของโลก ซึ่งในการผลิตน้ำมันประเทศสิงคโปร์นั้นได้มีการส่งออกน้ำมันที่ผลิตได้ภายในประเทศเป็นจำนวน 9 ส่วน ใน 10

<sup>29</sup>ฉวีวรรณ สายบัว, “ระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีและการลอยตัวราคาน้ำมัน,” *วารสารมหาวิทยาลัยหอการค้า*, 123: 14.

<sup>30</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, “การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและมาตรการแก้ไข,” เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนทางบก, หน้า 2-3.



ส่วน ของปริมาณน้ำมันที่ประเทศสิงคโปร์ผลิตได้ ในจำนวนน้ำมันสำเร็จรูปที่ประเทศสิงคโปร์ได้ส่งออกเป็นจำนวน 9 ส่วนนั้นเป็นการส่งน้ำมันไปยังผู้ใช้น้ำมันรายใหญ่ คือ ที่ประเทศญี่ปุ่นและประเทศอินเดีย ซึ่งจากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นตรงนี้เองทำให้ประเทศไทยตั้งอยู่ในท่าเลที่เอื้ออำนวยต่อการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนอย่างยิ่ง เนื่องมาจากการที่ประเทศสิงคโปร์เมื่อจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปแล้ว เรือบรรทุกน้ำมันจะทำการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปเพื่อนำส่งไปยังผู้ใช้น้ำมันรายใหญ่ คือที่ประเทศญี่ปุ่นนั้น เรือบรรทุกน้ำมันที่ทำการขนส่งน้ำมันจะต้องอาศัยเส้นทางคมนาคมจากประเทศสิงคโปร์มุ่งหน้าตามเส้นทางเดินเรือ โดยจะต้องเดินทางผ่านอ่าวไทยก่อนที่จะเดินทางไปสู่ประเทศญี่ปุ่น ในทำนองเดียวกับการที่ประเทศสิงคโปร์เมื่อจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปแล้ว เรือบรรทุกน้ำมันจะทำการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปเพื่อนำส่งไปยังผู้ใช้น้ำมันรายใหญ่อีกรายหนึ่งคือประเทศอินเดียนั้น เรือบรรทุกน้ำมันที่ทำการขนส่งน้ำมันจะต้องอาศัยเส้นทางคมนาคมจากประเทศสิงคโปร์ มุ่งหน้าตามเส้นทางเดินเรือโดยจะต้องเดินทางผ่านทางทะเลอันดามันของประเทศไทย ก่อนที่จะเดินทางไปสู่ประเทศอินเดีย<sup>31</sup> จากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเท่ากับเป็นการเอื้ออำนวยต่อผู้ประกอบการธุรกิจค้าน้ำมันเถื่อนได้อย่างดีเพราะเส้นทางคมนาคมที่สำคัญทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าว ได้ส่งผลให้ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเถื่อนสามารถดำเนินการซื้อน้ำมันสำเร็จรูปจากเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านั้นได้ ประกอบกับเส้นทางคมนาคมทั้งสองก็ส่งผลกับการประกอบการธุรกิจค้าน้ำมันนั้นโดยตรง<sup>32</sup> ด้วยเหตุที่ประเทศไทยได้มีท่าเลที่ตั้งอันเอื้อประโยชน์กับผู้ประกอบการค้าน้ำมันเถื่อนได้อย่างดีเพราะไม่ว่าจะเป็นทางด้านอ่าวไทย หรือแม้กระทั่งทางด้านทะเลอันดามันก็เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนอย่างยิ่ง เนื่องมาจากในเส้นทาง การขนส่งน้ำมันทั้งสองเส้นทางดังกล่าว มีความเหมาะสมอย่างยิ่งต่อสภาพทางภูมิศาสตร์ของภาคใต้ที่มีแนวชายฝั่งทะเลเป็นแนวยาว อีกทั้งในเส้นทางดังกล่าวยังเป็นจุดนัดพบในการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในทะเล ที่มีเส้นทางลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยเรือบรรทุกน้ำมันจากประเทศสิงคโปร์และจากประเทศอินโดนีเซียเดินเรือเข้ามาส่งยังจุดนัดพบในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณเกาะโลซิน และจะทำการขนถ่ายน้ำมันเถื่อนให้แก่เรือค้าน้ำมันเถื่อนของไทยบ้าง ให้แก่เรือประมงดัดแปลงบ้าง ณ จุดนัดพบดังกล่าว เพื่อที่จะทำการขายน้ำมันต่อให้แก่เรือประมง

<sup>31</sup>สัมภาษณ์ นภาศิริ สิริสาตี, หัวหน้าธุรกิจปิโตรเลียม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 4 เมษายน 2539.

<sup>32</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ “ประมวลกฎระเบียบในการกำกับดูแลธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง,” เล่มที่ 2 เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนทางบก, หน้า 35-36.

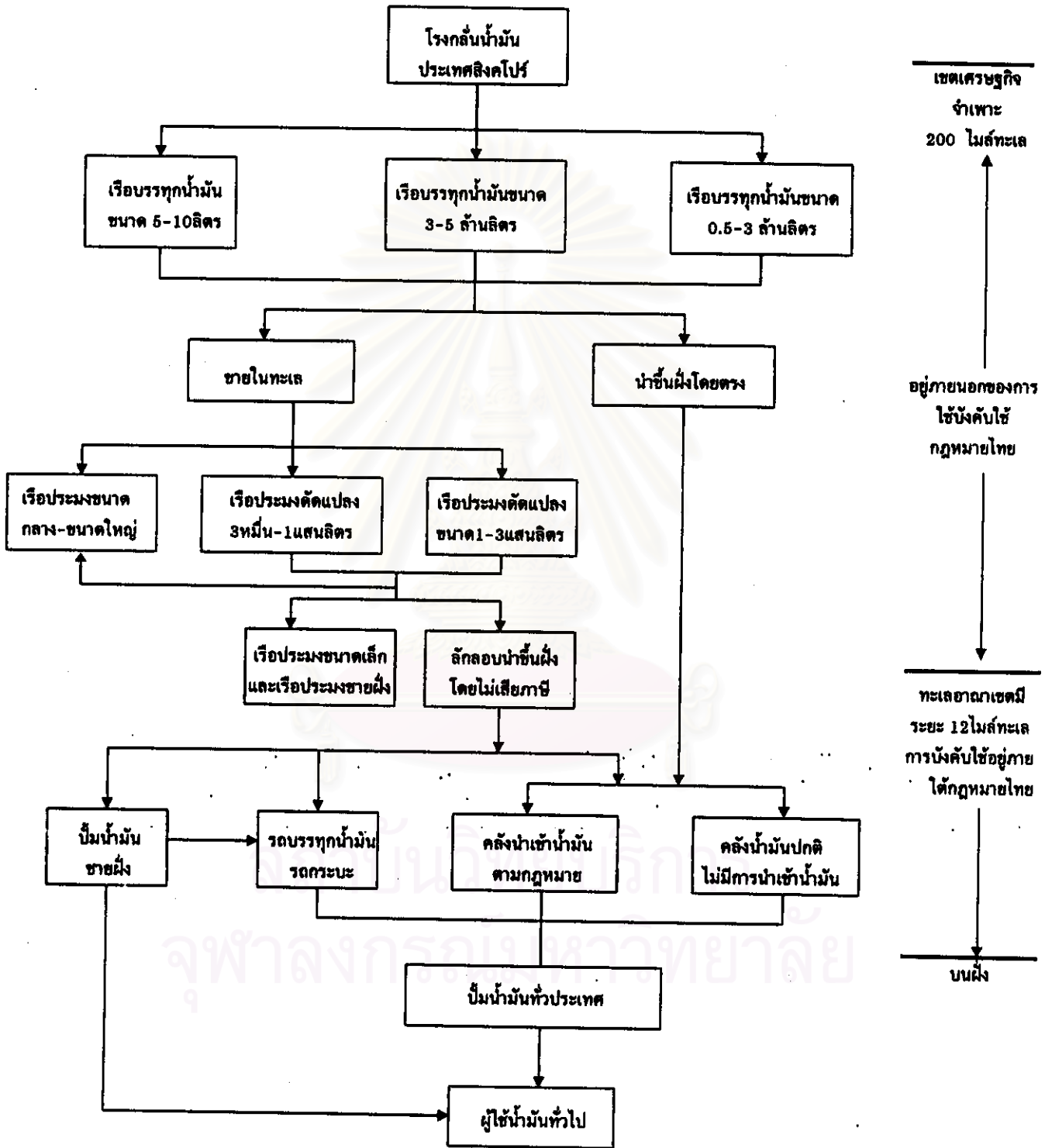
ขนาดเล็ก และลักลอบนำเข้าสู่ชายฝั่งทะเลทางภาคใต้ ในบริเวณต่าง ๆ ดังนี้ ในฝั่งอ่าวไทยแถบ หมู่เกาะอ่างทอง เกาะพะงัน เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี จ.ชุมพร จ.ประจวบฯ จ.สมุทรสาคร จ.สมุทรปราการ จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.ตราด ส่วนในฝั่งทะเลอันดามันจะมีจุดขนาน้ำมันในแถบ จ.ตรัง จ.ภูเก็ต จ.ระนอง จ.กระบี่ จ.สตูล ฯ ซึ่งในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นแนวชายฝั่งทะเลที่มี แนวยาว ยากต่อการตรวจจับของพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ

จากสภาพทำเลที่ตั้งของแนวชายฝั่งทะเลที่เหมาะสมต่อการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อน ประกอบกับสภาพเส้นทางคมนาคมและเส้นทางการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปไปยังผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ที่จะต้องเดินทางผ่านอ่าวไทยและทะเลอันดามันดังกล่าว จึงเอื้อประโยชน์อย่างยิ่งต่อการลักลอบ คำน้ำมันเถื่อนที่มีอยู่ในเขตทางทะเลของประเทศไทย และยังเอื้อประโยชน์ต่อการแอบลักลอบ ขนถ่ายน้ำมันเถื่อนเข้าสู่ดินแดนทางบกของประเทศไทย โดยสามารถลักลอบนำเข้าสู่ฝั่งไปยังป้อม น้ำมันชายฝั่งและคลังน้ำมันขนาดใหญ่ และทำการขนส่งเพื่อจำหน่ายไปยังภาคต่าง ๆ ของประเทศ ไทยได้ต่อไป

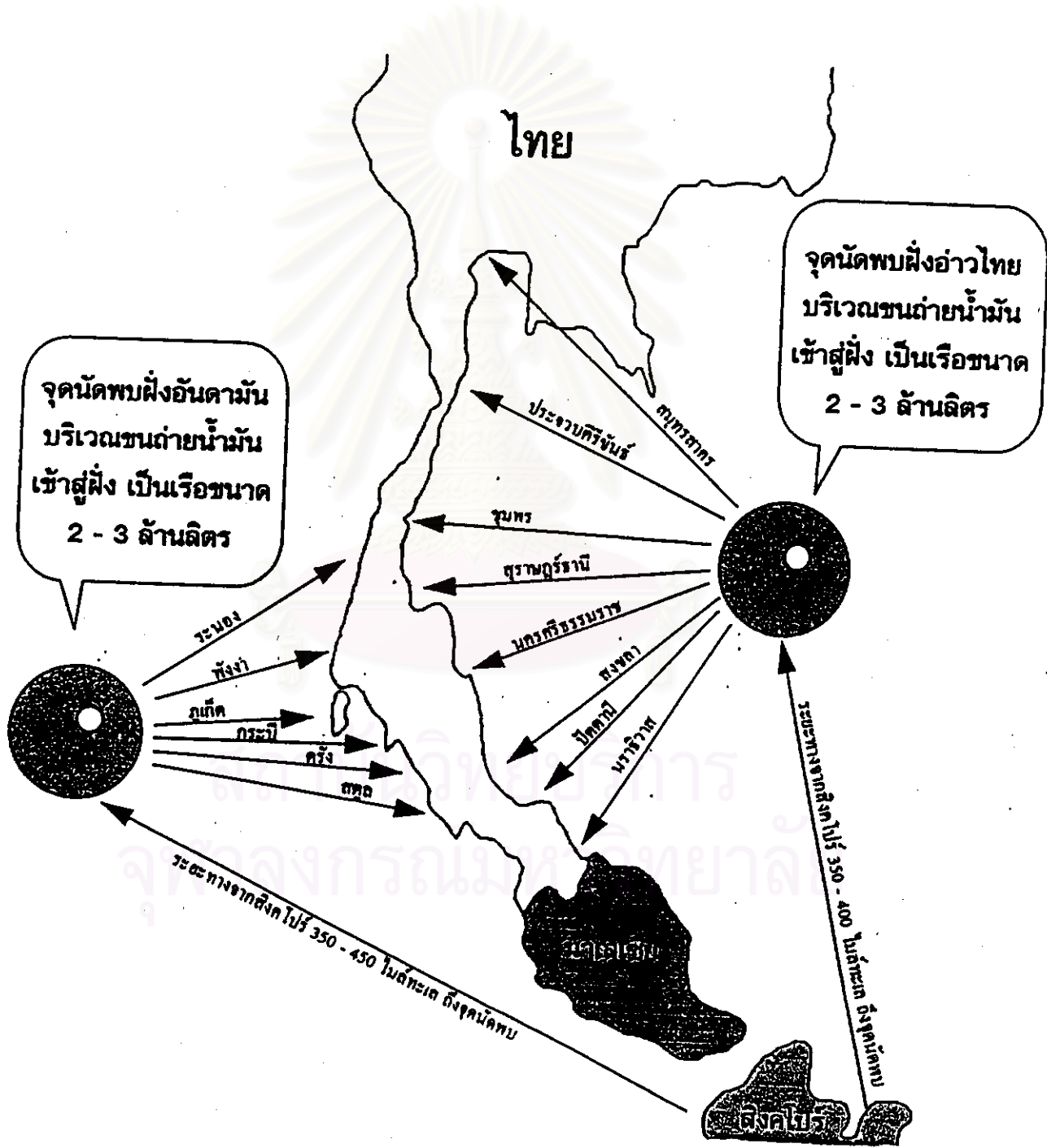
### 2.3 องค์ประกอบของตลาดค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

จากข้อพิจารณาที่ผ่านมาในเบื้องต้นเมื่อทราบถึงมูลเหตุแห่งปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตน่านน้ำไทยแล้วที่เกิดจากสาเหตุใดบ้างแล้ว ข้อพิจารณาต่อไปเพื่อความเข้าใจ ในลักษณะการดำเนินธุรกิจค้าน้ำมันเถื่อนนั้นคือ ในการดำเนินการประกอบธุรกิจอย่างหนึ่งต้อง อาศัยผู้ซื้อ ผู้ขายเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งในวงจรธุรกิจ ในธุรกิจการดำเนินการค้าน้ำมันเถื่อนก็เช่นกันก็จะต้องมีผู้ซื้อผู้ขาย ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนใคร่จะแสดงให้เห็นว่าในธุรกิจดังกล่าวมีใครประกอบธุรกิจเช่นนั้นบ้างและใครเป็นผู้รับน้ำมันที่ได้จากการลักลอบนำเข้าประเทศไทยโดยผิดกฎหมายบ้าง เพื่อความเข้าใจในสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างต่อแท้ ผู้เขียนใคร่ขอ แสดงแผนภาพของขบวนการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน ดังนี้

### ขบวนการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน



# เส้นทางน้ำมันเถื่อน สู่จุดนัดพบทั้ง 2 ฝั่งทะเล



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเถื่อน, หน้า 4.

จากแผนภาพแสดงขบวนการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงรูปแบบและวิธีการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนและแสดงให้เห็นถึงผู้ลักลอบนำเข้าน้ำมันว่ามีใครบ้างและผู้ซื้อน้ำมันลักลอบนำเข้าน้ำมันมีใครบ้าง

### 2.3.1 ผู้ดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน

ตามที่ทราบในเบื้องต้นแล้วว่าประเทศไทยได้นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศเป็นจำนวนร้อยละ 37 ของปริมาณการใช้น้ำมันภายในประเทศทั้งหมด โดยเป็นน้ำมันที่ได้จากการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมด จากการศึกษาที่ประเทศสิงคโปร์เป็นแหล่งนำเข้าน้ำมันที่ประเทศไทยสั่งซื้อรายใหญ่แหล่งหนึ่งประกอบกับประเทศไทยได้ตั้งอยู่ในสภาพทำเลที่เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน ทำให้ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเถื่อนได้อาศัยสภาพทำเลที่เอื้อประโยชน์ดังกล่าวในการจัดซื้อน้ำมันสำเร็จรูปจากผู้ขายน้ำมันให้กับผู้ประกอบการค้าน้ำมันเถื่อนซึ่งมีกลุ่มผู้ขายน้ำมันรายใหญ่ของประเทศสิงคโปร์จำนวน 3 กลุ่ม ที่รู้จักกันในวงการค้าน้ำมันเถื่อนซึ่งสามารถเรียกขานกันในนาม 1)กลุ่มแอนดรู 2)กลุ่มเฮนรี่ 3)กลุ่มดีเล็ก<sup>33</sup> โดยนายทุนทั้ง 3 กลุ่ม จะเป็นเทรดเดอร์ ที่ซื้อน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันในประเทศสิงคโปร์ก่อนจะนำมาขายให้กับเรือบรรทุกน้ำมัน (TANKER) เพื่อที่เรือบรรทุกน้ำมันจะทำการขายหรือจำหน่ายให้เรือประมงดัดแปลง และเรือประมงขนาดกลางและเรือประมงขนาดใหญ่ และน้ำมันสำเร็จรูปบางส่วนก็ได้ถูกลำเลียงเข้าสู่ประเทศไทย

อนึ่ง ผู้ดำเนินการลักลอบนำเข้าน้ำมันส่วนใหญ่จะมีการกระทำเป็นขบวนการ มีเครือข่ายโยงใยไปทั่วตามจังหวัดชายทะเลโดยเฉพาะจังหวัดชายทะเลทางภาคใต้ที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่บริเวณทะเลอันดามันและอ่าวไทย ผู้ประกอบการค้าน้ำมันเถื่อนจะมีอยู่หลายรายซึ่งคนส่วนใหญ่เหล่านี้จะเป็นบุคคลที่มีหน้ามีตาในสังคม มาเป็นนักการเมืองระดับท้องถิ่น บางคนเป็นถึงนักการเมืองระดับชาติ เป็นหัวหน้าคนนักการเมือง เป็นเจ้าของแพปลา เป็นข้าราชการระดับสูง ทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและเป็นหุ้นส่วนในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งในการดำเนินการทางกฎหมายส่วนใหญ่จะไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากพยานหลักฐานในการพิสูจน์ความผิดไม่

<sup>33</sup>“เปิดโปง 50 แก๊งน้ำมันเถื่อนพัวพันผู้ค้ารายใหญ่,” ฐานอาชญากรรมวิเคราะห์, หน้า 1-2.



สามารถโยงโยไปถึงบุคคลเหล่านี้ได้ อย่างไรก็ตามในบัญชีรายชื่อผู้ลักลอบค้าน้ำมันเดือนที่ทางราชการมีอยู่ได้มีการเผยแพร่ออกสู่สาธารณะชนในหลาย ๆ ครั้ง โดยสื่อสารมวลชน<sup>๓</sup> ที่ติดตามทำข่าวเกี่ยวกับการลักลอบค้าน้ำมันเดือน ซึ่งได้มีการเผยแพร่บัญชีรายชื่อของผู้ลักลอบค้าน้ำมันเดือนไว้ดังนี้

“ได้มีการกลั่นกรองจากหน่วยข่าวหลายสังกัดได้ระบุถึงข้อมูลและรายชื่อของผู้ประกอบการที่ลักลอบค้าน้ำมันเดือนทั้งฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทยซึ่งทั้งสองแห่งล้วนแต่มีชื่อข้าราชการระดับสูง นักการเมืองระดับชาติ ระดับท้องถิ่น และผู้ใกล้ชิดเข้ามาร่วมขบวนการ จ.สมุทรสาคร 1 ใน 8 ของพื้นที่ฝั่งอ่าวไทยที่ได้ชื่อว่าขนถ่ายน้ำมันเดือนอย่างเป็นทางการเป็นล่ำเป็นสัน หน่วยข่าวจากหลายสังกัดได้เจาะจงถึงตัวผู้ค้าน้ำมันเดือนว่าเป็นทั้งอดีตนักการเมืองท้องถิ่น ต.มหาชัย สมาชิกพรรคการเมืองใหญ่ที่สนิทกับอดีต รมช.คมนาคม มีหุ้นส่วนเป็นชาวสิงคโปร์และน้องชายของอดีต รมช.คมนาคมคนเดียวกัน ก็มีหุ้นในเรือบรรทุกน้ำมันเดือนในเรือประมงดัดแปลงขนน้ำมันเดือนในกลุ่มฟักทอง 1-11 ตามข้อมูลยังมีการลงบัญชีดำถึงเรือประมงรายใหญ่ที่ถูกจับได้ในเขต จ.สมุทรสาคร ขณะที่มีการขนถ่ายน้ำมันเดือนแต่เจ้าของเรือสนิทสนมเป็นพิเศษกับอดีตอธิบดีกรมตำรวจ ความสนิทสนมในฐานะเพื่อนร่วมรุ่นและคนบ้านเดียวกันระหว่างนักการเมืองจากพรรคการเมืองใหญ่และเจ้าของคลังน้ำมันเดือนแถบปากน้ำชุมพรก็ถูกบันทึกไว้ในบัญชีดำของผู้ค้าน้ำมันเดือนด้วยเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ตัวแทนจำหน่ายน้ำมันยี่ห้อดัง สังกัดรัฐบาลในจังหวัดสุราษฎร์ธานีกับเจ้าของคลังน้ำมันที่เป็นตัวแทนจำหน่ายน้ำมันในภาคใต้ก็ยังถูกระบุจากหน่วยข่าวว่าร่วมทุนกันค้าน้ำมันเดือนกับบริษัทค้าน้ำมันในอีกหลายจังหวัด ข้อมูลที่ว่าเจ้าของแพปลาชื่อดังแห่งจังหวัดสงขลาก็มีส่วนพัวพันกับขบวนการค้าน้ำมันเดือนจากประเทศสิงคโปร์ส่งมาขายต่อให้แก่เรือประมงในย่านนี้ เริ่มมีน้ำหนักขึ้นเมื่อมีการอ้างถึงการจ่ายเงินเป็นค้าน้ำมันเดือนผ่าน ธ.กรุงเทพ สาขา อ.เมือง จ.สงขลา เจ้าของแพปลา 4 ราย ใน จ.ปัตตานี รวมกันในรูปแบบบริษัทร่วมทุนที่

<sup>๓</sup>“น้ำมันเดือน,” รายการถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์ไอทีวี, 22-23 ธันวาคม 2540.

ต.บางนา แต่กลับมีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ซื้อน้ำมันจากสิงคโปร์ขายให้เรือในสังกัดขนาดกลาง เรือใหญ่จะจอดประจำที่ท่าเทียบเรือชื่อดังในจังหวัดนี้ กลุ่มบริษัทค้าปลานขนาดใหญ่จากสิงคโปร์มีเจ้าของร้านขายไก่ชื่อดังของจังหวัด นครศรีธรรมราชเป็นผู้จัดการร่วมกับผู้จัดการชาวสมุทรสาครมีสายสัมพันธ์กับรมช. มหาดไทย เจ้าของคลังน้ำมันและชาวอื้อฉาวกรณีน้ำมันเดือนก็เป็น 1 ในบัญชีดำที่เคยถูกดำเนินคดีหลังจากสืบทราบนามเรียกขานทางวิทยุสื่อสารคือ ตะวันหรือทานตะวันและติดตามจับ แต่ก็หลุดเพราะความช่วยเหลือจากนักการเมืองคนดังกล่าว ฝั่งอันดามันได้ข่าวว่ามีการขนถ่ายน้ำมันเดือนกันอย่างหนาแน่น โดยมีกลุ่ม 5 เสือกันดังที่มีเรือขนาดใหญ่ รวมทั้งเรือประมงดัดแปลงใช้บรรทุกน้ำมันเดือนขายเรือประมงในย่านนี้ซึ่งเจ้าของธุรกิจค่าน้ำมันเดือนบางคนมีสายป่านโยงใยกับนักการเมืองชื่อดังไม่เพียงแค่นั้น ยังมีการระบุชื่อบริษัทประมงของไทยและต่างประเทศใน จ.สตูล มีหุ้นส่วนกับเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันเดือน ซึ่งรายนามหุ้นที่ร่วมขบวนการ หน่วยข่าวที่เกาะติดเรื่องนี้ระบุว่าเป็นข้าราชการระดับสูง อดีตนายกสมาคม จ.ภูเก็ต เป็นเครือข่ายของนักการเมืองท้องถิ่น เจ้าของแพปลาและประธานกรรมการบริษัทเหมืองแร่ต่างก็มีเรือประมงในเรือเป็น 100 ลำก็มีชื่อในบัญชีดำ ผู้ค่าน้ำมันเดือนและเคยถูกจับพร้อมกับเรือน้ำมันเดือนเมื่อเดือนมกราคม 2539 ทั้งรายชื่อและพฤติกรรม ผู้ที่เกี่ยวข้องขบวนการค่าน้ำมันเดือนเหล่านี้เคยมีการนำมาตีแผ่ในที่ประชุมระดับประเทศมาแล้วแต่ก็ไม่มีแว้วว่ากลุ่มคนที่เกี่ยวข้องจะได้รับผลกระทบใด ๆ”

อย่างไรก็ตามถ้าหากพิจารณาถึงแผนภูมิที่แสดงในเบื้องต้นประกอบกับการดำเนินการค่าน้ำมันเดือนแล้วก็จะทราบถึงขบวนการที่ดำเนินการ ลักลอบนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเข้ามาสู่ประเทศไทยได้ดังนี้

### 2.3.1.1 การดำเนินการลักลอบค่าน้ำมันเดือนโดยผู้ค่าน้ำมันรายใหญ่ (เรือบรรทุกน้ำมัน)

ในการลักลอบนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป ซึ่งถูกนำเข้าไปในประเทศไทยและถูกดำเนินการโดยผู้ค่าน้ำมันรายใหญ่นั้น ผู้เขียนจะขอให้ความสำคัญอยู่ที่เรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดใหญ่ โดยมีขนาดบรรทุกน้ำมันในขนาด 0-5 ล้านลิตร จนถึงขนาด 10 ล้านลิตร เนื่องจากขนาดใน

การบรรทุกน้ำมันในแต่ละเที่ยวนั้น ปริมาณน้ำมันที่ถูกลักลอบจำหน่ายและถูกลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทยเพื่อขนถ่ายสู่คลังน้ำมันขนาดใหญ่ ย่อมมีจำนวนมากเป็นล้านลิตรขึ้นไป ซึ่งก็จะเป็นสิ่ง que แสดงให้เห็นถึงเงินรายได้ ที่รัฐจัดเก็บเป็นค่าภาษีต่าง ๆ ตามกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและการจำหน่ายน้ำมันเพื่อใช้ในประเทศไทยเป็นจำนวนหลายล้านบาท ที่รัฐต้องสูญเสียไปจากการดำเนินการลักลอบนำเข้าน้ำมันจำนวนดังกล่าว

อย่างไรก็ตามขนาดของเรือบรรทุกน้ำมัน ที่มีขนาดใหญ่ นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็นขนาดบรรทุกปริมาณน้ำมันได้ดังนี้ 1) เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 5-10 ล้านลิตร 2) เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 3-5 ล้านลิตร 3) เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 0.5-1.5 ล้านลิตร

การลักลอบค่าน้ำมันเดือนโดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะมีวิธีการติดต่อระหว่างผู้ขายน้ำมันเดือนกับลูกค้าเป็นประจํายังจุดนัดพบ ในฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน โดยที่เรือบรรทุกน้ำมันหรือเรือแม่จะเป็นตัวการที่สำคัญในการปฏิบัติการลักลอบการขนถ่ายน้ำมันให้เรือลูกที่จะคอยลอยลําอยู่รอบ ๆ เรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยที่เขตอำนาจตามกฎหมายไทยไม่สามารถดำเนินการกับผู้ลักลอบค่าน้ำมันเดือนได้ จึงยังคงใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นฐานในการขายน้ำมันเดือน ซึ่งประสิทธิภาพของเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 2,000,000 ลิตรขึ้นไป จะเป็นเรือเหล็กที่ทันสมัย มีจอเรดาร์ในการจับตาดูเรือที่เข้ามาประชิด พร้อมกับการเก็บข้อมูลด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ในเรือดังกล่าวยังมีอุปกรณ์จ่ายน้ำมันที่ทันสมัย มีมิเตอร์น้ำมันติดตั้งอยู่บนตัวเรือ ตลอดจนมีสินค้าประเภทอาหารการกินไว้คอยให้บริการกับเรือประมงด้วย เรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าวจึงได้รับการขนานนามว่าเป็น “ป้อมน้ำมันลอยนํ้ากลางทะเล” ซึ่งจะมีการหมุนเวียนเปลี่ยนลําเข้ามาจอด ยังจุดนัดพบที่นัดหมายกันเป็นประจํา และไม่มีการขาดเนื่องจากเมื่อเรือบรรทุกน้ำมันลํานี้หมดจะมีเรือบรรทุกน้ำมันลําใหม่เข้ามาจอดลอยลําแทนที่ตลอดเวลา

อย่างไรก็ตามเรือบรรทุกน้ำมันที่ลอยลําอยู่ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยทั้งด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ที่ถูกทางราชการจับตามองว่าเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเดือน และมีชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการปราบปรามการลักลอบค่าน้ำมันเดือนจะมีอยู่ประมาณ 150 ลํา แบ่งเป็นในฝั่งอ่าวไทย 100 ลํา ฝั่งทะเลอันดามัน 50 ลํา โดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะมีจุดสังเกตได้ง่ายคือ ส่วนใหญ่เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้จะ

ซัคซงประเทศปานามา และธงของประเทศฮอนดูรัส เพื่อเป็นการหลบเลี่ยงการเข้าตรวจของพนักงานเจ้าหน้าที่ทั้ง ๆ ที่เรือบรรทุกน้ำมันแทบทุกลำมีหุ้นส่วนเป็นคนไทยและมีกลุ่มลูกค้าหลักเป็นเรือประมง<sup>35</sup>

อนึ่งในการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนเข้ามายังประเทศไทยนั้น เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ของผู้ค้าน้ำมันที่มีคลังน้ำมันอยู่ติดชายฝั่งทะเล ถูกจับตามองว่าเป็นผู้ที่มีส่วนทำให้ปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันมีจำนวนมากขึ้น เนื่องมาจากการมีคลังขนาดใหญ่รองรับปริมาณน้ำมันจำนวนมากได้เอื้ออำนวยให้การลักลอบนำเข้าน้ำมันสามารถกระทำได้ง่าย เนื่องจากความสามารถในการรองรับน้ำมันดังกล่าวมีมาก อีกทั้งเรือบรรทุกน้ำมันเองก็เป็นเรือบรรทุกน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันโดยส่วนใหญ่เป็นของตัวแทนจำหน่ายน้ำมันเองที่อาศัยช่องทางดังกล่าวแอบลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้ามาสู่ประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

จากข้อพิจารณาในเบื้องต้นจะพบสิ่งที่น่าสนใจเกิดขึ้นอย่างหนึ่งก็คือ จากการคาดการณ์เกี่ยวกับปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อน เฉพาะในปี 2539 เพียงปีเดียว มีจำนวนสูงถึงประมาณ 2,971.3 ล้านลิตรต่อปี ซึ่งเป็นจำนวนลักลอบนำเข้าน้ำมันที่มีปริมาณสูงมาก หากมิได้เกิดปัญหาจากเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดใหญ่ เป็นตัวการสำคัญลักลอบในการนำเข้าแล้ว ปริมาณน้ำมันคงจะไม่มีปริมาณน้ำมันลักลอบนำเข้าในแต่ละปีมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ถึงแม้ว่าจากข้อมูลของกรมศุลกากรจะได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง<sup>36</sup> ไว้ว่า ปัญหาดังกล่าวในปัจจุบันไม่มีอีกแล้วเนื่องมาจากสภาพท่าเลที่ตั้งของคลังน้ำมันนั้น เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ไม่สามารถที่เดินทางเข้ามาได้แต่การลักลอบนำเข้าสู่คลังน้ำมันดังกล่าวน่าจะเกิดปัญหาจากเรือประมงดัดแปลงที่ลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและขนถ่ายสู่คลังน้ำมันดังกล่าว โดยไม่ได้เกิดจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่

<sup>35</sup>“น้ำมันเถื่อน,” ราชการฉอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทีวี, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>36</sup>โปรดดูรายละเอียดปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2533-2540 หน้า 74.

“การแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง ได้แก่ 1) การแจ้งปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง 2) การแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง (รายละเอียดโปรดดูหน้า 57-60)

อย่างไรก็ดีได้มีผู้<sup>36</sup> แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาในกรณีดังกล่าวไว้โดยได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า จากปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมัน จำนวนมากที่ปรากฏอยู่ย่อมแสดงให้เห็นในสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วว่า ปัญหาลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมากน่าจะเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เป็นหลัก เนื่องจากเรือประมงที่ถูกกล่าวหาว่าเป็นตัวการหลักที่ลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ขนาดบรรทุกน้ำมันของเรือประมงถึงแม้จะสามารถบรรทุกน้ำมันได้ถึง 3 แสนลิตร แต่การจะนำมาส่งยังปั๊มน้ำมันชายฝั่งย่อมไม่สามารถรองรับปริมาณน้ำมันจำนวนมากได้อย่างแน่นอน และถึงแม้จะทำการขนถ่ายน้ำมันเดือนให้แก่รถบรรทุกน้ำมันที่มาจอดรอ ซึ่งมีขนาดถังเก็บน้ำมันในการบรรทุกไม่เกิน 20,000 ลิตร ก็จะต้องใช้รถบรรทุกน้ำมันถึง 15 คันเพื่อขนถ่ายน้ำมันที่ลักลอบเข้าสู่ชายฝั่งซึ่งก็ไม่สามารถเป็นไปได้ในความเป็นจริงที่รถบรรทุกน้ำมันจำนวน 15 คันจะไปรองรับน้ำมันลักลอบนำเข้า แต่อย่างไรก็ตามถ้าหากเรือประมงดัดแปลงดังกล่าวลักลอบขนถ่ายน้ำมันสู่คลังน้ำมันที่ย่อมสามารถทำได้เพราะคลังน้ำมันขนาดใหญ่สามารถรองรับปริมาณน้ำมันดังกล่าวได้ทันที แต่ปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันน่าจะอยู่ที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เป็นหลักมากกว่าเรือประมง เพราะในการขนถ่ายน้ำมันลักลอบนำเข้าในแต่ละครั้งจะใช้วิธีการแจ้งปริมาณการนำเข้าที่ต่ำกว่าความเป็นจริงและการแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงย่อมจะลักลอบนำเข้าได้เป็นจำนวนมากกว่าแน่นอน ซึ่งแนวความคิดเห็นดังกล่าวก็มีความสอดคล้องกับผู้ประกอบกิจการประมงรายหนึ่ง<sup>37</sup> ที่ได้ใช้น้ำมันเดือนได้ตั้งข้อสังเกตว่า ถึงแม้ว่าเรือประมงจะต้องอาศัยน้ำมันเดือนในการเดินเรือ แต่แท้ที่จริงแล้วกลุ่มเรือประมงมิใช่กลุ่มที่รับผลประโยชน์โดยตรง ที่ผ่านมากุดมมองว่าเป็นตัวการสำคัญและมีส่วนร่วมกับการค้าน้ำมันเดือน ซึ่งภาคประมงเองก็ไม่มีส่วนที่เอาน้ำมันมาขายบนฝั่งต่อโดยไม่มีการผ่านศุลกากรที่นำเข้ามาโดยเรือประมง แต่ที่น้ำมันเดือนเข้ามาขายบนฝั่งจำนวนมากมายเช่นนี้ คิดว่าน่าจะมาจากผู้ทำการค้าน้ำมันโดยตรงมากกว่า

<sup>36</sup> สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.

<sup>37</sup> วิโรจน์ จันทนิมิต, ผู้ประกอบกิจการประมง จังหวัดปัตตานี, "น้ำมันเดือน," รายงานถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอเทวี, 22-23 ธันวาคม 2540.



จากข้อพิจารณาในเบื้องต้นทำให้ทราบถึงการลักลอบนำเข้าน้ำมันโดยผู้ค้าน้ำมัน ลักลอบรายใหญ่ (เรือบรรทุกน้ำมัน) ไปแล้ว จากบัญชีรายชื่อกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่จากกรม ศุลกากรที่มีเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) ซึ่งบางกลุ่มคาดว่าเป็นนักลงทุนไทยร่วมทุนกับนักลงทุน สิงคโปร์ คาดว่ามีประมาณ 50 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มฮิโร, กลุ่มกระหิงแดง, กลุ่มเพลย์บอย, กลุ่ม โลอัน, กลุ่มฟักทอง, กลุ่มรวมมิตร, กลุ่ม 23, กลุ่มลูกบอย, กลุ่มโซกุน, กลุ่มโรส, กลุ่มหมูเล็ก, กลุ่มตาร์ที้, กลุ่ม 99 ส., กลุ่มแอปเปิล, กลุ่มสไปรท์, กลุ่มโอเล่ท์, กลุ่มยาเล็ก, กลุ่มยาใหญ่, กลุ่ม หมิดำ, กลุ่มหมิดแดง, กลุ่มแม่ตองเดือน, กลุ่มชวยขึ้น, กลุ่มทานตะวัน, กลุ่มโกมินทร์, กลุ่มนาง พระยาตานี, กลุ่มบัวหลวง, กลุ่ม ส.รุ่งเรือง, กลุ่มปากน้ำ, กลุ่มไต้รุ่ง, กลุ่มปะทริกกิจ, กลุ่มศาลเจ้า กลาง, กลุ่มเทพ, กลุ่มไต้ยวน, กลุ่มแม่กลองเป็นต้น<sup>38</sup> ส่วนรายชื่อเรือบรรทุกน้ำมัน (TANKER) เดือนที่กรมศุลกากร ฝ้าติดตามมีมากกว่า 100 ลำ (รวมทั้งเรือประมงดัดแปลง) ที่ทำการค้า น้ำมันกลางทะเลทั้ง 2 ฝั่ง คือที่ฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามันประกอบด้วยรายชื่อดังต่อไปนี้ เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 350,000 ลิตร ได้แก่ เรือ YOTAKA MARU, เรือรวมมิตร 1-3, เรือ รวมมิตร 1-5, เรือโรส, เรือ ส.สุเมธ, เรือรุ่งนาวา, เรือสมิหรา, เรือสไปรท์ ; เรือบรรทุกน้ำมัน ขนาด 400,000 ลิตร ได้แก่ เรือเฟื่องฟ้า, เรือสกายโอเชียน ; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 420,000 ลิตร ได้แก่ เรือ ข.อุดมลาภ, เรือโชคดี, เรือสตาร์; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 500,000 ลิตร ได้แก่ เรือชนะชัย, เรือชาเริ่ม, เรือเทพ 3; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 600,000 ลิตรได้แก่ เรือจ้าวสุริยา 9, เรือโจอี้, เรือนางพญาตานี, เรือ PLAYBOY 1,2,3,4,5,6 เรือฟักทอง (จำนวน 10 ลำ); เรือ บรรทุกน้ำมันขนาด 700,000 ลิตร ได้แก่ เรือรัตนากร, เรือ RADIUS; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 1,000,000 ลิตร ได้แก่ เรือฟลามิงโก้; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 2,400,000 ลิตร ได้แก่ เรือ ก. เจริญพานิช 6, เรือ ก.โชคมงคลชัย, เรือกาเล็มฮิโร, เรือกระหิงแดง, เรือ KAYYO, เรือ KOEI, เรือ KUJI, เรือไข่มุก, เรือโจเซฟ, เรือเจริญผล 11, เรือจัมโบ้ 3, เรือเนตรนารี เป็นต้น<sup>39</sup>

กล่าวโดยสรุปแล้วผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ อันได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมันที่ทำการ ลักลอบค้าน้ำมันเดือนอยู่ในทะเล และนำเข้ามาขายบนบกนั้น ต่างก็เป็นตัวการสำคัญอย่างหนึ่ง ที่ทำให้ประเทศไทยขาดรายได้จำนวนมากจากการเก็บภาษีน้ำมันที่ควรจะเป็นรายได้ของรัฐ ซึ่งเรือ

<sup>38</sup>“เปิดโปง 50 แก๊ง น้ำมันเดือนพัวพันผู้ค้ารายใหญ่,” ฐานอาทิตยวิเคราะห์, หน้า 2.

<sup>39</sup>รายงานการจับกุมน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ของกรมศุลกากร กองทัพเรือ ดำรวจนำ ตั้งแต่ปี 2535-2539; “เปิดโปง 50 แก๊งน้ำมันเดือนพัวพันผู้ค้ารายใหญ่,” เรื่องเดียวกัน.

บรรทุกน้ำมันหรือผู้ค้ารายใหญ่ไม่ว่าจะทำการค้าน้ำมันในทะเลโดยเฉพาะให้กับเรือประมง หรือ แม้แต่ลักลอบนำเข้ามายภายในประเทศไทยโดยไม่เสียภาษี ต่างก็มีส่วนทำให้ประเทศไทยสูญเสีย รายได้ที่รัฐพึงได้ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะการลักลอบดังกล่าวจะถูกมองว่าส่วนร่วมมากน้อยเพียงใด แต่ก็ถือว่า ต่างก็มีส่วนทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้จำนวนมากด้วยกันทั้งสิ้น ยังผลให้รัฐบาลต้องหา แนวทางในการป้องกันและปราบปรามต่อไป

### 2.3.1.2 การดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยผู้ค้าน้ำมันรายย่อย (เรือ ประมงดัดแปลง)

นอกจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่คือเรือบรรทุกน้ำมันขนาดตั้งแต่ 0.5-10 ล้านลิตรที่เป็นตัวการสำคัญอย่างหนึ่งเกี่ยวกับการดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนแล้ว ยังมีผู้ที่ดำเนินการ ประกอบธุรกิจค้าน้ำมันเถื่อนอีกกลุ่มหนึ่งที่ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในทะเลและลักลอบนำเข้า ประเทศไทยด้วย คือกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายย่อย หรือกลุ่มเรือประมงดัดแปลงซึ่งลงทุนดัดแปลง สภาพเรือประมงของตนให้กลายเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน โดยที่เรือประมงดัดแปลงดังกล่าวมีขนาด บรรทุกตั้งแต่ 3 หมื่น - 3 แสนลิตร ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ 1) เรือ ประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดความจุ 3 หมื่น - 1 แสนลิตร และ 2) เรือประมง ดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดความจุ 1 แสน - 3 แสนลิตร เรือประมงดัดแปลงทั้ง 2 ประเภท ดังกล่าวจะทำการรับน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (TANKER) ที่มีขนาด ความจุ ระหว่าง 0.5-5 ล้านลิตร เพื่อทำการขายให้กับเรือประมงขนาดเล็ก และเรือประมงชายฝั่ง อีกทั้งยังทำการลักลอบนำเข้ามาส่งยังคลังน้ำมัน และปั๊มน้ำมันชายฝั่งด้วย

เรือประมงดัดแปลงและเรือประมงส่วนใหญ่จะมีการจดทะเบียนเรือ 2 สัญชาติ กล่าวคือ เป็นทั้งสัญชาติไทยและสัญชาติมาเลเซีย เพื่อสะดวกกับการทำประมงและการขนน้ำมัน ดังเช่น เรือประมงส่วนใหญ่ในจังหวัดสตูลจะเดินทางไปเติมน้ำมันที่รัฐประละติในประเทศมาเลเซีย ซึ่งน้ำมันจะมีราคาถูกกว่ามาก เมื่อเติมน้ำมันแล้วเรือประมงก็จะเดินทางกลับเข้ามาฝั่งประเทศ

ไทย ส่วนเรือส่วนหนึ่งก็จะทำประมง แต่อีกส่วนหนึ่งก็จะมีการลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้ามาในประเทศไทย<sup>40</sup>

กลุ่มผู้ดำเนินการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อน โดยเรือประมงดัดแปลงดังกล่าวได้ทำการซื้อขาย ขนถ่ายน้ำมันทั้งในกลางทะเลทั้ง 2 ฝั่งของประเทศไทย คือ ด้านอ่าวไทยและด้านทะเลอันดามัน โดยมีรายชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อของกรมศุลกากรนี้เฝ้าติดตามการดำเนินการค้าน้ำมันเถื่อน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้ เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 100,000 ลิตร ได้แก่ เรือนิวตัน, เรือเนชั่น, เรือน้ำทิพย์, เรือ NISSAN, เรือ ล.มหาชน, เรือ ป.ทวีทรัพย์ 9-10; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 130,000 ลิตร ได้แก่ เรือซีไลอัน, เรือชนวิทย์, เรือธาวา, เรือนพรัตน์ 2, เรือ FAR OCEAN, เรือ FUKUTOKU, เรือภรณ์ทิพย์, เรือสงวนสิน; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 160,000 ลิตร ได้แก่ เรือ พ.เดชสมุทร; เรือพงษ์วิวัฒน์, เรือพรทิพย์; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 170,000 ลิตร ได้แก่ เรือ ก.แก้วสมุทรธรรม 7; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 190,000 ลิตร ได้แก่ เรือมณฑุติ; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 ลิตร ได้แก่ เรือเด็กกา, เรือดึกกี้, เรือโดแอน, เรือเดชสมุทร, เรือ TOYOTA MARU, เรือ TAIYO MARU, เรือ ท.ชาลิต, เรือทวิลาภ, เรือทรัพย์สุริยา, เรือเทพ 2, เรือไพลิน, เรือโรเซล, เรือลักกี้, เรือลักข์ณสมุทร, เรือลาภพูลผล, เรือโลมา, เรือวาทูลี, เรือวินัส ; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 240,000 ลิตร ได้แก่ เรือไวกิ่ง, เรือศรีพิทักษ์, เรือศรีนพรัตน์, เรือศิริวารินทร์, เรือศิริมงคล 1, เรือศิริชัยปิโตรเลียม 1-2, เรือศิริชัยอาเซียน, เรือศุภกร ; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 250,000 ลิตร ได้แก่ เรือโชคบุญมา, เรือโชค 2,3,4, เรือชาติชาย, เรือ น.สิทธิโชค, เรือนนททรัพย์, เรือนทีทอง, เรือนิธิวัฒน์; เรือบรรทุกน้ำมันขนาด 300,000 ลิตรได้แก่ เรือตัดสมุทร, เรือ ป.มณีรัตน์, เรือปราบสมุทร, เรือปาริชาติ, เรือปัดตานี, เรือ ส.นารี, เรือ ส.ธนชล 99, เรือ ส.หลังทอง, เรือสยามมาริน, เรือสยามไพบูลย์, เรือสหมงคล, เรือสร้อยขวารี 1, เรือสิงห์ทอง, เรือสินทอง, เรือสยามมาริน, เรือสยามไพบูลย์, เรือสหมงคล, เรือสร้อยขวารี 1, เรือสิงห์ทอง, เรือสินทอง, เรือหนุ่มสยาม, เรือ อ.ประกอบชัยนาวิ, เรือ อ.ไพบูลย์

<sup>40</sup>สัมภาษณ์ พ.ต.ต.ธวัชชัย ไทรกระจ่าง, สารวัตรแผนก4 กองกำกับการ2 ตำรวจน้ำจังหวัดสตูล, “น้ำมันเถื่อน,” รายการถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทัวิ, 22-23 ธันวาคม 2540.

พิพัฒน์, เรือเอกอุดมชัย, เรือเอเชีย, เรือเออร์วัล, เรือแอปเปิล, เรืออัมพร, เรืออิมพีเรียล, เรืออุดมรัตน์ 1, เรืออุดมสิน, เรือ ส.จุมพลนาวา, เรือเฮนรี, เรือฮีโร่ เป็นต้น<sup>11</sup>

สำหรับวิธีการในการสังเกตดูว่าเรือประมงลำใดเป็นเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน ทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ<sup>12</sup> ได้ให้ความเห็นว่าไม่สามารถทราบได้ทันทีกล่าวคือต้องอาศัยดูจากลักษณะที่ปรากฏซึ่งแสดงความผิดปกติออกมา อาทิเช่น ไม่มีเครื่องมือในการทำประมงหรือมีแต่เครื่องมือไม่พร้อม หรือไม่อยู่ในสภาพที่จะทำการประมงได้ ลักษณะเรือปริ่มน้ำผิดปกติ หรือมีถังน้ำมันขนาด 200 ลิตร มากจนเกินสมควร ซึ่งในการสังเกตภายนอกดังกล่าวแทบจะไม่สามารถรู้ได้เลยนอกจากการเข้าตรวจเรือประมงที่ต้องสงสัยนั้นและทำการตรวจจับในกรณีที่พบน้ำมันที่ผิดปกติ<sup>13</sup>

กล่าวโดยสรุปแล้วผู้ค้าน้ำมันรายย่อยหรือเรือประมงดัดแปลง ที่ทำการลักลอบค้าน้ำมันเดือนอยู่ในทะเลและลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทย ต่างก็มีส่วนทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีน้ำมันที่ควรจะเป็นรายได้ของรัฐเหมือนเช่นเดียวกับผู้ลักลอบค้าน้ำมันรายใหญ่เช่นกัน ซึ่งผู้ดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเดือนต่างก็มีผู้ที่อยู่เบื้องหลังเป็นบุคคลที่มีหน้ามีตาและมีชื่อเสียงอยู่ในสังคมทั้งสิ้น ซึ่งในการลักลอบค้าน้ำมันที่เกิดขึ้นในเขตทางทะเลของประเทศไทย ล้วนแต่ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ที่รัฐพึงจัดเก็บได้ตามกฎหมายเป็นจำนวนมาก ยังผลให้รัฐบาลต้องหาทางในการป้องกันและปราบปรามผู้ลักลอบค้าน้ำมันเดือนในเขตทางทะเลของประเทศไทยต่อไป

<sup>11</sup>รายงานการจับกุมน้ำมันดีเซลหมุนเร็วของกรมศุลกากร กองทัพเรือ กรมตำรวจ ตั้งแต่ปี 2535-2539; “เปิดโปง 50 แก๊งน้ำมันเถื่อนพัวพันผู้ค้ารายใหญ่,” ฐานอาทิตย์วิเคราะห์, หน้า 2.

<sup>12</sup>สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>13</sup>สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539

### 2.3.2 ผู้รับน้ำมันเดือน

ในวงจรรธุรกิจลักลอบค้าน้ำมันเดือนนอกจากจะมีผู้ที่เป็นผู้ค้าน้ำมันเดือนซึ่งได้แก่ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ (เรือบรรทุกน้ำมัน) และผู้ค้าน้ำมันรายย่อย (เรือประมงดัดแปลง) แล้ว สิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงต่อไป คือใครบ้างที่เป็นผู้รับน้ำมันที่เกิดจากการดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเดือน จากปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันจำนวนมากที่ผ่านมาการลักลอบนำเข้าน้ำมันดังกล่าวที่สามารถดำเนินการได้ก็ต้องอาศัยผู้รับน้ำมันลักลอบเป็นตัวแปรอีกตัวหนึ่งที่ทำให้รัฐสูญเสียรายได้ที่รัฐพึงจัดเก็บได้ตามกฎหมายอันเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้ของรัฐ หากพิจารณาถึงแผนภูมิที่แสดงให้เห็นถึงขบวนการการลักลอบค้าน้ำมันเดือนในเบื้องต้นแล้ว เราจะพบผู้ที่รับน้ำมันที่เกิดจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันได้ 3 ประเภทดังนี้คือ 1) คลังน้ำมัน 2) ปิมน้ำมันชายฝั่ง 3) เรือประมง

#### 2.3.2.1 คลังน้ำมันชายฝั่ง

คลังน้ำมันเป็นสถานที่ที่มีไว้เพื่อการจัดเก็บซึ่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมต่าง ๆ ตามกฎหมาย คลังน้ำมันที่ว่านี้มีทั้งคลังน้ำมันที่มีการนำเข้าน้ำมันอยู่แล้วตามปกติกล่าวคือเป็นคลังที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย และคลังน้ำมันซึ่งปกติเอาไว้รองรับน้ำมันภายในประเทศไม่มีการนำเข้าน้ำมัน กล่าวคือเป็นคลังที่ไม่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ใช้คลังน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 หมายถึง ผู้ค้าน้ำมันที่มียอดการขายน้ำมันถึงประมาณ 120 ล้านลิตรต่อปี และจะต้องสำรองน้ำมันตามกฎหมายด้วย ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 นี้ สามารถแยกพิจารณาได้ 2 ประเภท คือ 1) ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ หรือ เมเจอร์ออยล์ (Major Oil) อันได้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด บริษัทเอสโซ่แอสตันดาร์ดประเทศไทย จำกัด บริษัทน้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด บริษัทบางจากปิโตรเลียมจำกัด (มหาชน) 2) ผู้ค้าน้ำมันระดับรอง อันได้แก่ บริษัทไทยออยล์ จำกัด บริษัทคอสโม จำกัด บริษัทเจริญมั่นคง จำกัด บริษัทภาคใต้เชื้อเพลิง จำกัด บริษัทโมบิลออยส์ไทยแลนด์ จำกัด บริษัทพี.ซี.สยามปิโตรเลียมจำกัด บริษัทสุโขทัยปิโตรเลียม จำกัด บริษัทเอ็มพี ปิโตรเลียมจำกัด เป็นต้น

คลังน้ำมันของบริษัทต่าง ๆ เหล่านี้ ถูกตั้งข้อสงสัยเหตุว่ามีส่วนร่วมกับขบวนการการลักลอบนำเข้าน้ำมัน โดยถูกมองว่าเป็นสถานที่ที่รองรับน้ำมันลักลอบดังกล่าว หรือไม่ก็อาศัยช่องทางจากการเป็นคลังที่มีการนำเข้าน้ำมัน โดยใช้วิธีปกปิดหรือฉ้อฉล ในการแสดงปริมาณแท้จริงจากการนำเข้าน้ำมัน เพื่อหลีกเลี่ยงการจ่ายค่าภาษีอากรให้แก่รัฐ คลังน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันซึ่งเป็น



คลังขนาดใหญ่ จะสามารถรองรับปริมาณน้ำมันได้ถึง 20 ล้านลิตร บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ก็เป็นอีกกลุ่มหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปราบปรามเชื่อว่าน่าจะมีส่วนพัวพันกับการค้าน้ำมันเถื่อน” ซึ่งหากพิจารณาถึงสถิติการนำเข้าน้ำมันดีเซล ปี 2537 จากผู้นำเข้าทั้งสิ้น 17 ราย ปี ยอดการนำเข้า 4,877.098 ล้านลิตร โดยปี 2538 เพิ่มขึ้นเป็น 5,842.436 ล้านลิตร

ตารางแสดงการนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในปี 2537- ปี 2538

หน่วย : ล้านลิตร

ชื่อผู้นำเข้า	การนำเข้า	การนำเข้า	การเติบโต(%)
	(ม.ค.-ธ.ค.) 2537	(ม.ค.-ธ.ค.) 2538	(ม.ค.-ธ.ค.)2537/ (ม.ค.-ธ.ค.)2538
การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	357,654	1,128,444	215,513
บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	893,397	1,093,002	22,342
บริษัทเอสโซ่แอสตันดาร์ด(ไทย) จำกัด	1,020,443	160,910	-84,231
บริษัทคาลเท็กซ์(ไทย) จำกัด	156,296	292,949	87,432
บริษัทบางจากปิโตรเลียม จำกัด	84,625	19,486	131,003
บริษัทอุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด	290,467	256,507	-11,692
บริษัทสยามสหบริการ จำกัด	199,963	152,386	-23,793
บริษัทเวสต์ปิโตรเลียม จำกัด	-	24,547	100,000
บริษัทคอสมอ จำกัด	442,160	598,861	35,440
บริษัทเจริญมั่นคง จำกัด	463,796	659,710	42,241
บริษัทภาคใต้เชื้อเพลิง จำกัด	647,103	919,388	42,078
บริษัทโมบิลออยส์ไทยแลนด์ จำกัด	-	-	-
บริษัท พี.ซี.สยามปิโตรเลียม จำกัด	246,986	231,702	-6,188
บริษัทสุโขทัยปิโตรเลียม จำกัด	74,208	45,075	-39,259
บริษัททีปโก้แอสฟัลท์ จำกัด	-	6,212	100,000
บริษัทอุตสาหกรรม ปิโตรเคมีกลไทย จำกัด	-	21,828	100,000
บริษัทคูเวตปิโตรเลียม (ประเทศไทย) จำกัด	-	55,429	100,000
รวม	4,877,098	5,842,436	19,793 เพิ่มขึ้น 965.34 ล้านลิตร

ที่มา: กรมศุลกากร

“สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539; สัมภาษณ์ ร.ต.อ.เฉลิมพล พิกุล, รองสารวัตรงานตำรวจน้ำ ปรานบุรี กองกำกับการ 1 ตำรวจน้ำ กรมตำรวจ, 8 ตุลาคม 2540.

ส่วนในการผลิตน้ำมันดีเซลที่ผลิตได้ภายในประเทศในปี 2537 ผลิตได้ (รวม)  
7,970.84 ล้านลิตร โดยในปี 2538 เพิ่มขึ้นเป็น 8,723.98 ล้านลิตร

ตารางแสดงยอดการผลิตน้ำมันดีเซล ในปี 2537 - ปี 2538

หน่วย : ล้านลิตร

เดือน	ยอดการผลิต ปี 2537	ยอดการผลิต ปี 2538	การเติบโต (%) ปี 2537/2538
มกราคม	670,765,179.00	697,718,751.00	4.018
กุมภาพันธ์	681,153,542.00	733,986,139.00	7.756
มีนาคม	757,353,160.00	764,382,510.00	0.928
เมษายน	669,117,701.00	685,818,982.00	2.496
พฤษภาคม	629,342,951.00	747,086,175.00	18.709
มิถุนายน	567,800,230.00	547,023,692.00	-3.659
กรกฎาคม	677,051,040.00	831,643,471.00	22.833
สิงหาคม	773,196,363.00	721,035,058.00	-6.746
กันยายน	622,761,753.00	698,710,842.00	12.196
ตุลาคม	618,106,667.34	709,285,420.00	14.751
พฤศจิกายน	660,877,780.00	745,988,306.00	12.878
ธันวาคม	643,312,573.98	841,294,175.83	30.775
รวม	7,970,838,940.32	8,723,973,521.83	9.449 เพิ่มขึ้น 753,134,581.51 ลิตร

ที่มา : กรมสรรพสามิต

สำหรับการพิจารณาปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลจากบริษัทผู้ค้าน้ำมัน  
ดีเซลจำนวน 19 ราย จะพบว่าในปี 2537 จะมียอดจำหน่ายรวม 13,197.426 ล้านลิตร โดยใน  
ปี 2538 เพิ่มขึ้นเป็น 15,429.249 ล้านลิตร

ตารางแสดงยอดการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ในปี 2537 - ปี 2538

หน่วย : ล้านลิตร

ชื่อผู้นำเข้า	การจำหน่าย	การจำหน่าย	การเติบโต(%)
	(ม.ค.-ธ.ค.) 2537	(ม.ค.-ธ.ค.) 2538	(ม.ค.-ธ.ค.)2537/ (ม.ค.-ธ.ค.)2538
การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย	3,227,404	4,184,981	29.670
บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	2,748,008	2,842,393	3.435
บริษัทเอสโซ่แอสตมดาร์ต(ไทย) จำกัด	2,539,755	2,817,461	10.934
บริษัทคาลเท็กซ์(ไทย) จำกัด	1,336,737	1,326,881	-0.737
บริษัทบางจากปิโตรเลียม จำกัด	634,527	738,098	23.414
บริษัทไทยออยล์ จำกัด	70,670	64,734	-6.400
บริษัทอุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด	227,238	180,530	-20.555
บริษัทสยามสหบริการ จำกัด	212,961	204,314	-4.060
บริษัทเวลดปิโตรเลียม จำกัด	108,623	118,765	9.337
บริษัทคอสมอ จำกัด	355,207	554,891	56.216
บริษัทเจริญมั่นคง จำกัด	513,238	123,227	-75.990
บริษัทภาคใต้เชื้อเพลิง จำกัด	686,349	908,279	32.335
บริษัทโมบิลออยส์ไทยแลนด์ จำกัด	110,631	143,151	29.395
บริษัท พี.ซี.สยามปิโตรเลียม จำกัด	243,755	247,669	1.606
บริษัทสุโขทัยปิโตรเลียม จำกัด	116,866	159,311	36.319
บริษัทเอ็ม.พี.ปิโตรเลียม จำกัด	58,248	557,360	856.874
บริษัทปิโก้แอสฟัลท์ จำกัด	7,209	50,591	601.776
บริษัทอุตสาหกรรม ปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด	-	124,950	100.000
บริษัทคูเวตปิโตรเลียม (ประเทศไทย) จำกัด	-	36,663	100.000
รวม	13,197,426	15,429,249	16.911
			เพิ่มขึ้น 2,231.82 ล้านลิตร

ที่มา: กรมทะเบียนการค้า

จากการพิจารณาสถิติการนำเข้าน้ำมัน การผลิตน้ำมันและยอดการจำหน่ายน้ำมันดีเซลของบริษัทผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 จะพบว่าเฉพาะในปี 2538 มีบางบริษัท มียอดขายจำหน่ายน้ำมันดีเซลสูงกว่ายอดการนำเข้าน้ำมันดีเซลของบริษัทผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ดังกล่าว อาทิเช่น บริษัทสยามสหบริการจำกัด บริษัทเวลด์ปิโตรเลียม จำกัด บริษัท พี.ซี. สยามปิโตรเลียม จำกัด บริษัทสุโขทัยปิโตรเลียม จำกัด บริษัททิปโก้แอสฟัลท์ จำกัด บริษัทอุตสาหกรรม ปิโตรเคมี กัลไทย จำกัด จึงมีปัญหาที่แสดงให้เห็นถึงว่ายอดการจำหน่ายน้ำมันที่เกินนั้นมาจากที่ไหน กรณีปัญหาดังกล่าวสามารถตั้งข้อสังเกตได้ดังนี้ 1) เหตุที่ยอดการนำเข้าน้ำมันน้อยกว่ายอดการจำหน่ายน้ำมันนั้น เนื่องมาจากส่วนต่างน้ำมันที่เกิดขึ้นอาจจะสั่งซื้อจากผู้ผลิตภายในประเทศมาจำหน่ายในส่วนที่เกินได้ 2) ส่วนต่างของปริมาณน้ำมันที่เกิดขึ้นอาจมาจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลเดือนเข้ามาจำหน่าย ซึ่งทำให้ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันที่สูงกว่าปริมาณการนำเข้าน้ำมันได้ ดังนั้น ยอดการจำหน่ายน้ำมันที่สูงกว่ายอดการนำเข้าก็อาจจะหมายถึงว่า ปริมาณน้ำมันในส่วนที่เกินดังกล่าวอาจเกิดจากการกระทำการที่ผิดกฎหมายคือการลักลอบนำเข้าน้ำมันเดือนมาจำหน่าย หรืออาจเกิดจากการกระทำที่ถูกต้องตามกฎหมายโดยการรับน้ำมันจากผู้ผลิตภายในประเทศมาจำหน่ายก็ได้ อย่างไรก็ตามบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ หรือเมเจอร์ออยล์ (Major Oil) ก็ปรากฏว่ามีปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเช่นเดียวกับบริษัทที่กล่าวถึงในเบื้องต้น แต่โดยส่วนใหญ่แล้วบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่หรือเมเจอร์ออยล์ จะเป็นผู้ที่สามารถดำเนินการผลิตน้ำมันดีเซลเพื่อจำหน่ายได้เอง ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการจำหน่ายน้ำมันที่สูงกว่าปริมาณการนำเข้าน้ำมันก็ตาม อย่างไรก็ตามจากข้อมูลปริมาณการจำหน่ายน้ำมันที่สูงเกินกว่าปริมาณการนำเข้าของบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ที่แสดงให้เห็นมิใช่เกิดจากการผลิตน้ำมันได้เองทั้งหมด แต่อาจเกิดจากการนำน้ำมันนอกระบบเข้ามาจำหน่ายภายในประเทศก็ได้

จากสภาพการแข่งขันในตลาดค้าน้ำมันทั้งในระบบและนอกระบบต่างก็มีการแข่งขันที่รุนแรงเพื่อแย่งส่วนแบ่งการตลาดค้าน้ำมันให้ได้มากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดการค้าน้ำมันนอกระบบที่มีราคาต่ำกว่าผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตมาก ทำให้การแข่งขันยอมทำได้ลำบาก ผู้ค้าน้ำมันที่สุจริตบางรายจึงได้อาศัยช่องทางที่ตนมีคลังน้ำมันอยู่ไม่ว่าจะเป็นคลังที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันหรือไม่ก็ตาม ต่างอาศัยคลังดังกล่าวเป็นที่รองรับน้ำมันลักลอบนำเข้าจกเรือบรรทุกทุกน้ำมันของตนเอง โดยวิธีการแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง และรองรับน้ำมันที่ลักลอบนำเข้ามาจากเรือประมงดัดแปลงเพื่อลักลอบขนถ่ายเข้าสู่คลังน้ำมันดังกล่าวด้วย เนื่องจากภาวะการแข่งขันในตลาดที่ค่อนข้างรุนแรงประกอบภาวะราคาต้นทุนน้ำมันมี

ราคาสูงกว่า อีกทั้งยังมีคู่แข่งที่ค้าขายน้ำมันเดือนอยู่ใกล้ ๆ กัน เพื่อความอยู่รอดของผู้ค้าน้ำมัน จึงต้องมีการรับน้ำมันเดือนที่มีราคาต่ำกว่ามาขายบ้าง โดยการนำน้ำมันเดือนผสมไปกับน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อลดต้นทุนที่มีราคาสูงกว่าให้ได้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น<sup>15</sup> ซึ่งลักษณะคั่งน้ำมันที่กระทำการเช่นว่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการรับช่วง หรือผู้แทนจำหน่ายน้ำมันในภาคใต้บางรายที่กระทำการรับน้ำมันลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศ เพื่อให้สามารถทำการแข่งขันในตลาดน้ำมันที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรงได้

อย่างไรก็ตามจากสภาพปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเดือนที่เกิดขึ้น หน่วยเฉพาะกิจปราบปรามน้ำมันเดือนของกรมตำรวจที่มี พล.ต.ท.อรุณพล แชมสุวรรณวงศ์ ผู้บัญชาการสอบสวนกลางเป็นหัวหน้าชุดได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ชุดดังกล่าวไปเฝ้าคลังน้ำมันที่ต้องสงสัย 2 แห่ง คือ คลังน้ำมันคอสมออยล์ ที่ประแส อำเภอกองกลาง จังหวัดระยอง ซึ่งคลังน้ำมันแห่งนี้กรมสรรพสามิตได้นำมิเตอร์ไปติดตั้งไว้ เพื่อการตรวจสอบปริมาณการเข้าของน้ำมัน พร้อมกันนี้ที่คลัง พีซี. สยามปิโตรเลียม ที่อำเภอบางปะกงจังหวัดฉะเชิงเทรา เนื่องจากจากคลังน้ำมันทั้ง 2 แห่งพบว่ามี การขนถ่ายน้ำมันเข้าและออกจากคลังน้ำมันดังกล่าวอย่างผิดปกติ<sup>16</sup>

อนึ่ง ในการติดตามแก้ปัญหาเกี่ยวกับการตัดช่องทางการลักลอบขนถ่ายน้ำมันเดือนเข้าสู่คลังน้ำมันดังกล่าว ได้มีการติดตั้งมิเตอร์ Automatic Level Gauge ที่คลังน้ำมันที่ต้องสงสัยและคลังน้ำมันที่มีสถานที่ตั้งใกล้ชายฝั่งทะเลหมดแล้ว ซึ่งคลังน้ำมันบางแห่งจะเป็นคลังที่กรมศุลกากรและกรมสรรพสามิตดูแลร่วมกัน กล่าวคือ เป็นคลังที่อยู่ในพื้นที่เดียวกันสำหรับรองรับน้ำมันนำเข้าและน้ำมันที่ผลิตได้ภายในประเทศ ดังนั้น ในการดูแลการรับจ่ายน้ำมันจะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่สรรพสามิตที่ดูแลมิเตอร์ควบคุมน้ำมันดังกล่าว จึงเป็นการกระทำที่ตัดปัญหาการลักลอบขนถ่ายน้ำมันเดือนเข้าคลังได้อย่างสิ้นเชิง เนื่องจากการเปิดปิดมิเตอร์สั่งจ่ายน้ำมันต้องกระทำผ่านคอมพิวเตอร์ของกรมสรรพสามิต โดยเจ้าหน้าที่สรรพสามิตและเจ้าหน้าที่ศุลกากร ถ้าหากยังไม่มีการเปิดวาล์วน้ำมันโดยคอมพิวเตอร์แล้ว การขนถ่ายน้ำมัน

<sup>15</sup>สัมภาษณ์ ไซวัฒน์ ลินสุวรรณ, อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง, “น้ำมันเดือน,” วิทยากรอดอร์หัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทัวิ, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>16</sup>“มาเพียน้ำมันเดือนเขี้ยวรัฐ,” ฐานเศรษฐกิจ 16 (31 มกราคม - 2 กุมภาพันธ์ 2539): 2.



ยอมไม่สามารถกระทำได้อ<sup>17</sup> ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานก็เห็นว่า เมื่อทำการติดตั้งมิเตอร์คลังน้ำมัน ทุกแห่งแล้ว การลักลอบค้าน้ำมันเดือนที่แอบลักลอบขนถ่ายเข้าสู่คลังน้ำมันยอมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ทำให้รัฐบาลสามารถตัดปัญหาเกี่ยวกับสถานที่รองรับน้ำมันเดือนได้ในจุดหนึ่ง<sup>18</sup>

### 2.3.2.2 ปิมน้ำมันชายฝั่ง

ปิมน้ำมันชายฝั่งเป็นอีกแหล่งหนึ่งที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินการรับ น้ำมันเดือน ซึ่งนอกเหนือจากคลังน้ำมันแล้ว ลักษณะของปิมน้ำมันชายฝั่งส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่ใน บริเวณท่าเรือประมงที่เรือเข้ามาจอดเพื่อนำปลาเข้ามาส่ง หรือสะพานปลา โดยปิมน้ำมันชายฝั่งจะ ขายน้ำมันให้กับเรือประมงส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งก็จะทำการจำหน่ายให้บุคคลทั่วไปที่เข้ามา เติมน้ำมันจากปิมน้ำมันชายฝั่ง โดยส่วนใหญ่ปิมน้ำมันดังกล่าว จะมีถังเก็บน้ำมันซึ่งมีความจุไม่ เกินประมาณ 40,000 ลิตร ที่ใช้ในการเก็บน้ำมัน ปิมน้ำมันชายฝั่งเป็นสิ่งที่น่าสังเกตอย่างหนึ่งว่า เป็นสถานที่ที่เรือประมงดัดแปลงลักลอบขนน้ำมันเดือนเข้าสู่ฝั่งโดยใช้ปิมน้ำมันชายฝั่งเป็นสถานที่ กักเก็บน้ำมันเพื่อการเตรียมจำหน่าย และขนส่งภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย

อนึ่ง ปิมน้ำมันชายฝั่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นของเจ้าของแพปลาหรือเจ้าของสะพาน ปลาในพื้นที่ ในบางครั้งก็จะมีถังเก็บน้ำมันที่ยังอยู่ใต้ดินบ้าง หรืออยู่บนดินบ้าง และไม่จำเป็นที่ ถังเก็บน้ำมันดังกล่าวจะอยู่ติดชายฝั่งเสมอไป แต่อาจจะตั้งอยู่ในสถานที่ค่อนข้างมิดชิด หรือภายในโกดังที่มีการทำขึ้นมาเพื่อปกปิดถังกักเก็บน้ำมันดังกล่าว ในการขนถ่ายก็จะใช้วิธีการต่อท่อฝั่ง มาทางใต้ดินที่ชายฝั่งทะเล เมื่อเรือประมงดัดแปลงเข้ามาเทียบท่าก็จะทำการสูบน้ำเข้าเก็บยังถัง น้ำมันนั้นต่อไป ในการสังเกตถึงการลักลอบนำเข้าน้ำมันของปิมน้ำมันชายฝั่งนี้สามารถสังเกตได้ จากถังเก็บน้ำมันมักจะมีคราบน้ำมันหกอยู่รอบ ๆ ถังน้ำมัน โดยตั้งอยู่ในสถานที่มิดชิดและไม่มี มิเตอร์หัวจ่ายน้ำมัน ซึ่งอาจสันนิษฐานได้ว่า ในพื้นที่ดังกล่าวมีการลักลอบนำเข้าน้ำมันเดือนเข้า มาบนบก โดยปิมน้ำมันชายฝั่ง

<sup>17</sup> สัมภาษณ์ เรณู รื่นกลิ่น, รองอธิบดีกรมสรรพสามิต, “น้ำมันเดือน,” รายการถอด รัหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอเทวี, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>18</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกัน และปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539.

ถึงแม้ว่าปั๊มน้ำมันชายฝั่งจะเป็นสถานที่หนึ่งซึ่งมีการกักเก็บน้ำมันที่มีการลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทยสถานที่หนึ่ง แต่ในบางครั้งการลักลอบนำเข้าน้ำมันจำนวนไม่มากมายเท่าใดอาจเพียงแค่ 20,000-60,000 ลิตร อาจจะไม่ต้องใช้การกักเก็บไว้ในถังน้ำมันของปั๊มน้ำมันชายฝั่งแต่อย่างใด โดยอาจจะใช้วิธีการสูบน้ำมันที่มาจากเรือ ซึ่งรถน้ำมัน 1 คันสามารถรองรับการขนถ่ายน้ำมันได้ถึง 15,000 ลิตร ถ้าเป็นชนิดรถพ่วงจะได้ถึง 30,000 ลิตร โดยใช้สถานที่ของปั๊มน้ำมันชายฝั่งที่ตั้งอยู่เป็นสถานที่ขนถ่ายต่อให้รถบรรทุกน้ำมันที่มาจากเรือซึ่งบ่อยครั้งที่มีการตรวจจับโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งการเข้าตรวจจะไม่พบใบขนส่งน้ำมันตามกฎหมาย เนื่องจากเป็นน้ำมันที่มีการลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทย ในบางครั้งการลักลอบดังกล่าวอาจจะใช้ถังน้ำมันที่มีขนาด 200 ลิตรเป็นภาชนะสำหรับกักเก็บน้ำมัน และขนถ่ายใส่รถบรรทุกขนาดเล็กเพื่อนำไปส่งยังลูกค้าที่ต้องการน้ำมันราคาถูกได้เช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสะพานปลาในเขตบ้านแสมสาร อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี จากการสังเกตจะพบที่มีการลักลอบขนถ่ายน้ำมันโดยใช้ถังน้ำมันขนาด 200 ลิตร ทำการขนถ่ายขึ้นจากเรือประมงที่เข้ามาเทียบท่ายังสะพานปลา และทำการขนถ่ายขึ้นรถบรรทุกขนาดเล็กและรถกระบะ ซึ่งเวลาส่วนใหญ่ที่มีการขนถ่ายถังน้ำมันดังกล่าวมักจะเป็นเวลา 23.00 น. เป็นต้นไปจนถึงช่วงเวลา 1.00 น. ของวันใหม่<sup>49</sup>

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าปั๊มน้ำมันชายฝั่งจะเป็นสถานที่ที่ถูกตั้งข้อสังเกตว่า เป็นสถานที่เป็นตัวการสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมัน แต่หากพิจารณาถึงสภาพและลักษณะของปั๊มน้ำมันชายฝั่งแล้วจะเห็นได้ว่าไม่สามารถรองรับน้ำมันเดือนได้อย่างมากมายในช่วงเวลาขณะเดียวกันเนื่องจากความสามารถในการจัดเก็บน้ำมันมีอย่างจำกัด<sup>50</sup> ดังนั้นจึงมีแนวโน้มจะใช้ตัวการสำคัญที่เป็นสถานที่ที่รองรับและนำเข้าน้ำมันเดือนจำนวนมากดังที่มีการกล่าวอ้างถึงแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามก็ยังถือได้ว่าปั๊มน้ำมันชายฝั่งก็เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บค่าภาษีอากรที่ควรจะได้เช่นกัน

<sup>49</sup>จากการเดินทางเก็บข้อมูล ณ บ้านแสมสาร อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี, เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2539.

<sup>50</sup>สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.

### 2.3.2.3 เรือประมง

ในการประกอบกิจการประมงนั้น ต้นทุนโดยส่วนใหญ่ในการทำประมงจะอยู่ที่น้ำมันดีเซล โดยเฉพาะในการทำประมงแบบอวนลาก ซึ่งมีต้นทุนในการทำประมงประมาณร้อยละ 40 ของทั้งหมดจะตกเป็นค่าใช้จ่ายทางด้านน้ำมัน ในขณะที่การทำประมงแบบอวนล้อมจับและอวนลอย จะมีต้นทุนในการทำประมง เป็นค่าน้ำมันเพียงร้อยละ 12 และ ร้อยละ 10 ตามลำดับ<sup>51</sup> ดังนั้นผลของราคาน้ำมันจะมีผลกระทบโดยตรงกับต้นทุนและผลกำไรในการทำประมง ราคาน้ำมันที่ได้ซื้อจากปั้มน้ำมันชายฝั่งที่ชายน้ำมันดีเซลที่ถูกต้องตามกฎหมายจะตกอยู่ในราคาประมาณลิตรละ 7.80 บาท แต่ในขณะที่ราคาน้ำมันที่ซื้อจากผู้ลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในทะเลจะสามารถซื้อน้ำมันได้ในราคาที่ถูกลงกว่าโดยเฉลี่ยแล้วจะตกอยู่ในระหว่างราคาลิตรละ 4.50-5.00 บาท<sup>52</sup> ซึ่งจะมีราคาถูกกว่าน้ำมันที่ซื้อจากปั้มน้ำมันชายฝั่งประมาณ 2.80-3.30 บาทต่อลิตร จะเห็นได้ว่าส่วนต่างในราคาน้ำมันดังกล่าวจะมีค่อนข้างสูงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุน และผลกำไรในการทำประมงอันเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการจูงใจให้ผู้ประกอบกิจการประมงพยายามเสาะหาน้ำมันที่มีราคาที่ถูกที่สุดเพื่อนำมาใช้ในการทำประมง

เรือประมงที่ได้ซื้อว่าเป็นผู้ซื้อน้ำมันเถื่อนเพื่อใช้ในกิจการประมงก็เนื่องจากความจำเป็นทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับต้นทุนการทำประมงที่ขึ้นอยู่กับราคาน้ำมัน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องแสวงหาน้ำมันราคาถูกมาใช้ โดยส่วนใหญ่ชาวประมงจะซื้อจากผู้ค่าน้ำมันเถื่อนในทะเล ณ จุดนัดพบทั้งสองแห่ง ทั้งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ความจำเป็นที่จะต้องใช้น้ำมันเถื่อนเนื่องมาจากเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่จะใช้เวลาในการทำประมงแต่ละครั้งใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 60 วันจึงจะคุ้มทุน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเติมน้ำมันในทะเลมากกว่าการเดินทางกลับเข้าฝั่งเพื่อมาเติมน้ำมัน โดยเรือประมงส่วนใหญ่จะใช้วิธีไปเติมน้ำมันจากผู้ค่าน้ำมันเถื่อนกลางทะเลและออกไปหาปลา พอได้ปลาจะมีเรือมารับปลาและเอาน้ำแข็งมาส่งแทน หลังจากนั้นก็จะออกไปล่าปลาอีกเมื่อน้ำมันหมดก็จะไปเติมน้ำมันอีก จะหมุนเปลี่ยนวนเวียนเช่นนี้เรื่อย ๆ ไป นอกจากนี้เรือประมงส่วนใหญ่จะเป็นเรือประมงที่จดทะเบียนเรือ 2

<sup>51</sup>โครงสร้างและต้นทุนในการทำประมง ปี 2537 กองเศรษฐกิจการประมง กรมประมง.

<sup>52</sup>สัมภาษณ์ มงคล ทองคำดี, ผู้ประกอบกิจการประมงจังหวัดปัตตานี, 29 พฤษภาคม 2539. สัมภาษณ์ เหว้า พลายชุมพล, ผู้ประกอบกิจการประมงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 30 มีนาคม 2540.

สัญญาชาติ คือจดทะเบียนเรือสัญชาติไทยและสัญชาติมาเลเซีย นอกจากจะเติมน้ำมันในทะเลของผู้ค้าน้ำมันเดือนแล้ว ในบางครั้งก็จะแอบไปเติมน้ำมันที่รัฐประสิทธิ์ ในประเทศมาเลเซียซึ่งน้ำมันมีราคาถูกกว่าราคาน้ำมันในประเทศไทยมาก ซึ่งบางครั้งในการเดินทางกลับเข้าฝั่งก็มีการเอาน้ำมันมาขายบนฝั่งอีกด้วย<sup>58</sup>

อย่างไรก็ตามการที่เรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่เป็นผู้รับซื้อน้ำมันเดือนในทะเลเพื่อเหตุผลในทางเศรษฐกิจ โดยส่วนใหญ่เรือประมงดังกล่าวจะมีจุดซื้อน้ำมันที่จุดนัดพบในทะเลซึ่งอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ซึ่งเป็นจุดที่อยู่นอกเหนือเขตอำนาจของกฎหมายเกี่ยวกับการศุลกากร และอยู่ภายนอกขอบเขตอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันเดือนแล้ว การลักลอบค้าน้ำมันดังกล่าวโดยเรือประมงดัดแปลงและเรือบรรทุกน้ำมันยังระบอบเข้ามาสู่ภายในบริเวณทะเลอาณาเขตของประเทศไทย เพื่อทำการขายน้ำมันเดือนให้กับเรือประมงขนาดเล็กและเรือประมงชายฝั่ง ตลอดจนลักลอบนำเข้าสู่บนฝั่งของประเทศไทยด้วย เนื่องจากเรือประมงขนาดเล็กและเรือประมงชายฝั่งไม่สามารถขับเรือออกไปไกลจากฝั่งได้มากนักเพื่อไปซื้อน้ำมัน เนื่องจากในทะเลมีคลื่นลมแรงอันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายได้ เรือลักลอบค้าน้ำมันเดือนจึงพยายามแอบลักลอบเข้ามาในบริเวณทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเพื่อลักลอบขายน้ำมันให้กับเรือประมงขนาดเล็กและเรือประมงชายฝั่งด้วย<sup>59</sup> ซึ่งเรือประมงเหล่านี้ก็จะซื้อน้ำมันเดือนเช่นกัน เนื่องจากมีราคาถูกกว่าบนฝั่งถึงลิตรละ 1.50-2.00 บาท ซึ่งมีส่วนช่วยให้ต้นทุนการทำประมงลดลง นั่นก็หมายถึงผลตอบแทนที่ได้มากขึ้น จึงทำให้บรรดาเรือประมงที่เป็นผู้ซื้อน้ำมันมีความนิยมที่จะใช้น้ำมันเดือนมากกว่าใช้

<sup>58</sup> สัมภาษณ์ พ.ต.ต.ธวัชชัย ไทรกระจำง, สารวัตรแผนก 4 กองกำกับการ 2 ตำรวจน้ำจังหวัดสตูล, “น้ำมันเดือน,” รายงานกรณีศึกษา, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอเทวี, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>59</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539.; สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2540; สัมภาษณ์ รตอ.เฉลิมพล พิกุล, รองสารวัตรงานตำรวจน้ำปราณบุรี กองกำกับการ 1 ตำรวจน้ำ กรมตำรวจ, 8 ตุลาคม 2540.

น้ำมันจากปืมน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ผู้ประกอบการประมง<sup>55</sup> ได้กล่าวยืนยันถึงความจำเป็นที่จะต้องใช้น้ำมันเดือนในการทำประมง เนื่องจากเป็นไปไม่ได้ที่จะไม่ใช้น้ำมันเดือน มิฉะนั้นภาวะความเป็นอยู่ของเรือต้องเลิกประกอบกิจการหมด เนื่องจากเมื่อหาปลาไม่ได้ แต่ราคาปลาที่มีในตลาดกลับขายได้ราคาถูก อาทิเช่น ราคาปลาป่นใน จ.สตูล มีราคาซื้อ ได้แก่ กิโลกรัมละ 3.50 บาท เท่านั้น ถึงแม้ว่าจะเป็นปลาอวนดำก็ตาม จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้น้ำมันเดือนเพื่อเป็นการลดต้นทุนของการทำประมงที่ขึ้นอยู่กับราคาน้ำมัน และเพื่อให้การประกอบกิจการประมงสามารถทำการอยู่ได้โดยไม่เป็นการขาดทุน

จากเหตุผลในเบื้องต้นทำให้ผู้ประกอบการประมงไม่ว่าจะเป็นเรือประมงขนาดใหญ่ เรือประมงขนาดกลาง เรือประมงขนาดเล็ก หรือแม้แต่เรือประมงชายฝั่ง พยายามหาแหล่งน้ำมันราคาถูกเพื่อเป็นการลดต้นทุนในการทำประมง ซึ่งเรือประมงดังกล่าวหากได้ประกอบกิจการประมงโดยมีต้นทุนในการทำประมงลดลง ก็จะทำให้ทรัพยากรในทะเลที่จับมาได้มีราคาถูก และเป็นประโยชน์กับผู้บริโภคที่สุด แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการประมงก็ยังได้ชื่อว่าเป็นหนึ่งในวงจรธุรกิจการค้าน้ำมันเดือน โดยเป็นผู้รับน้ำมันลกลอบนำเข้าเพื่อใช้ในกิจการประมงโดยมิได้มีส่วนลกลอบนำเข้าประเทศไทย ซึ่งรัฐบาลเองก็รับรู้และยอมรับได้ในระดับหนึ่งในฐานะที่เป็นผู้ใช้้ำมันในทะเลเท่านั้น แต่หากผู้ประกอบการประมงลกลอบนำเข้ามาในประเทศ รัฐก็จำต้องหาทางป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดดังกล่าว ซึ่งอาจถือได้ว่าเรือประมงก็เป็นตัวแปรประการหนึ่งที่ทำให้วงจรธุรกิจค้าน้ำมันเดือนยังคงสามารถดำเนินการได้ต่อไป

## 2.4 กระบวนการลักลอบค้าน้ำมันเดือน

ในการดำเนินธุรกิจลักลอบค้าน้ำมันเดือนนั้น ราคาขายน้ำมันถือว่าเป็นปัจจัยให้เกิดการค้าค้าน้ำมันเดือน เนื่องมาจากผลกำไรจากการดำเนินธุรกิจดังกล่าวที่เป็นสิ่งที่ดึงดูดผู้ค้าน้ำมันเดือน ให้ทำการค้าที่เสี่ยงต่อความผิดตามกฎหมาย การที่ธุรกิจการลักลอบค้าน้ำมันเดือนเฟื่องฟูมาก ก็เนื่องมาจากการที่ใช้เงินลงทุนต่ำ แต่ให้ผลตอบแทนสูง โดยทำการติดต่อซื้อน้ำมันเดือนจากเทรดเดอร์รายใหญ่ 3 ราย ที่ประเทศสิงคโปร์ที่พร้อมให้บริการเช่าเรือบรรทุกน้ำมัน

<sup>55</sup> สัมภาษณ์ นิคม อินทपाल, นายกสมาคมเรือประมงจังหวัดสตูล, “น้ำมันเดือน,” วิทยากรถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอเทวี, 22-23 ธันวาคม 2540.



(Tanker) และจัดหาที่กักเก็บเรือให้ด้วยจากนั้นก็จะมีมาลอยลำขายน้ำมันนอกเขต 12 ไมล์ทะเล เพื่อขายน้ำมันให้กับเรือประมงและเรือประมงตัดแปลง ขบวนการลักลอบค่าน้ำมันเดือนมีการดำเนินการอยู่หลายวิธีตามแต่สถานการณ์จะเอื้ออำนวย ซึ่งส่วนใหญ่การลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทย จะถูกนำเข้ามาทางทะเลโดยเรือบรรทุกน้ำมันและเรือประมงตัดแปลง ส่วนวิธีการลักลอบโดยการขนส่งทางชายแดนนั้นซึ่งเป็นวิธีการวิธีหนึ่งเช่นกัน ในการลักลอบโดยการขนส่งทางชายแดนนั้นผู้เขียนจะไม่กล่าวถึงเนื่องจากมีข้อจำกัดอุปสรรคในการศึกษาของวิทยานิพนธ์ในเรื่องนี้

#### 2.4.1 วิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือน

วิธีการในการลักลอบค่าน้ำมันเดือนในเขตทางทะเลของประเทศไทย ตลอดจนการลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทย ที่กระทำโดยเรือบรรทุกน้ำมันและเรือประมงตัดแปลงต่าง ๆ ก็มีวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนที่แตกต่างกันไปตามแต่ละวิธีที่ตนจะทำได้ ในการลักลอบค่าน้ำมันเดือนนั้นมี 2 ลักษณะคือ 1) การลักลอบค่าน้ำมันเดือนในทะเล และ 2) การลักลอบค่าน้ำมันเดือนเพื่อนำเข้าในประเทศไทย ในการค่าน้ำมันเดือนที่มีวัตถุประสงค์ที่ต่างกันของสถานที่ทั้งสองอย่างนี้ ย่อมมีวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนที่ต่างกันออกไป ซึ่งสามารถแบ่งแยกเกี่ยวกับวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนได้ดังนี้ 1) การแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง 2) การขนถ่ายจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่ 3) การลักลอบจำหน่ายก่อนนำส่ง 4) การลักลอบนำเข้าน้ำมันมาในประเทศไทย จากทางทะเล โดยเรือประมงตัดแปลง ซึ่งในแต่ละวิธีการย่อมมีวัตถุประสงค์ในการขายตลอดจนสถานที่ขายที่แตกต่างกัน ดังนั้น ในแต่ละวิธีการลักลอบย่อมมีฐานความผิดตามกฎหมายที่แตกต่างกันด้วย ซึ่งขึ้นอยู่กับสถานที่และวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนที่ผู้ลักลอบค่าน้ำมันเดือนได้ใช้ตามแต่ละวิธี ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

##### 2.4.1.1 การแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงโดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่

ในการขนถ่ายน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันเข้าสู่คลังน้ำมันนั้นจะต้องมีการแจ้งถึงปริมาณน้ำมันที่ขนถ่าย ในการแจ้งถึงปริมาณน้ำมันที่ว่ามี ผู้เขียนจะขอแยกหัวข้อเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเป็น 2 หัวข้อดังนี้ คือ

---

เพื่อให้เกิดความเข้าใจในวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนโดยแท้จริง โปรดดูแผนภาพแสดงขบวนการลักลอบค่าน้ำมันเดือน หน้า 33 ประกอบ

- 1) การแจ้งปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง และ
- 2) การแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง

### 1) การแจ้งปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง

ปริมาณนำเข้าน้ำมันจะถูกแจ้งในใบส่งสินค้าหรือใบ Invoice จากต้นทางคือ บริษัทที่ทำการค้าน้ำมันว่าปริมาณในการนำเข้าน้ำมันมีจำนวนเท่าใด ในการแจ้งปริมาณน้ำมันในใบ Invoice นี้เองที่เป็นช่องทางให้ผู้ดำเนินการลักลอบค้าน้ำมันเดือน อาศัยเป็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงภาษี โดยวิธีการดังกล่าวนี้ผู้ที่ลักลอบค้าน้ำมันเดือนจะเป็นผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ (Major Oil) และผู้ค้าน้ำมันระดับรองลงมาที่ประกอบธุรกิจการค้าน้ำมันที่คลังน้ำมันของตนโดยปกติจะมีการนำเข้าน้ำมัน กล่าวคือเป็นคลังน้ำมันที่ได้รับการอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย โดยผู้ค้าน้ำมันจะซื้อน้ำมันจากประเทศสิงคโปร์และขนส่งมาทางเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ขนาด 3-10 ล้านลิตร และเดินทางเข้ามายังประเทศไทย โดยนำน้ำมันมาส่งยังคลังน้ำมันที่มีการนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย แต่ในการนำเข้าน้ำมันจะมีการแจ้งในใบส่งสินค้าหรือใบ Invoice เกี่ยวกับปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง<sup>56</sup> เช่น ซื้อน้ำมันมาจากประเทศสิงคโปร์เป็นจำนวน 5 ล้านลิตร แต่แจ้งปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าปริมาณการนำเข้าน้ำมันจริง โดยอาจแจ้งว่าปริมาณการนำเข้าน้ำมันมีแค่เพียง 2 ล้านลิตรเท่านั้น หรืออาจดำเนินการโดยปกปิดไม่แจ้งถึงปริมาณการนำเข้าน้ำมันเลยก็ได้ หลังจากนั้นก็จะทำการขนถ่ายจากคลังน้ำมันไปสู่ปั๊มน้ำมันต่าง ๆ จนถึงผู้ใช้ น้ำมันโดยทั่วไป<sup>57</sup>

<sup>56</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, “การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและมาตรการแก้ไข,” เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนบนบก, หน้า 6.; สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเถื่อน, หน้า 2.

<sup>57</sup>“เปิดชุมชนเส้นทางน้ำมันเถื่อนสยายปีกขบวนการครอบทั่วประเทศ,” มติชน (16 พฤศจิกายน 2535): 2; สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539.; สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.; สัมภาษณ์ นภาศิริ สิริสาตี, หัวหน้าธุรกิจปิโตรเลียม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 4 เมษายน 2539.; สัมภาษณ์ น.อ.ไพฑูรย์ พยอมหอม, ผู้อำนวยการกองกำลังพล กองเรือป้องกันฝั่งกองทัพเรือ, 12 มกราคม 2539.; สัมภาษณ์ พ.ต.ท.วิสูตร เกษมณี, รองผู้กำกับการ 5 กองกำกับการตำรวจน้ำ กรมตำรวจ, 7 มกราคม 2539.

อนึ่งสำหรับวิธีการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน โดยวิธีการแจ้งปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงนี้ มีข้อที่น่าสังเกตคือ การจะแจ้งถึงการนำเข้าน้ำมันตามกฎหมายได้ดังนั้นจะต้องเป็นผู้นำเข้าซึ่งสินค้าคือน้ำมันที่มีหน้าที่ต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบถึงการนำเข้าน้ำมันดังกล่าวเท่านั้น ผู้ที่นำเข้าน้ำมันที่จะนำเข้ามาในประเทศไทยในกรณีนี้คือผู้ค้าน้ำมันตามกฎหมายที่มีคลังน้ำมันที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย เป็นผู้มีหน้าที่ในการแจ้งถึงปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ได้นำเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งในการแจ้งดังกล่าวมักจะเป็นการสำแดงเท็จซึ่งเอกสารโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงการเสียค่าภาษีอากรตามกฎหมายศุลกากร การแจ้งปริมาณน้ำมันจึงไม่ตรงกับความเป็นจริงแต่จะแจ้งถึงปริมาณน้ำมันที่น้อยกว่าการนำเข้าจริง นอกจากนั้นยังมีวิธีการเพื่อกระทำการที่ผิดกฎหมายในส่วนของ การนำเข้าโดยการใช่ใบกำกับภาษีที่แจ้งไม่ตรงกับ การนำเข้าน้ำมันจริง อีกทั้งการใช่ใบกำกับภาษีดังกล่าวอาจมีการใช้ในลักษณะหมุนเวียนกัน โดยที่ใบกำกับภาษีที่ใช้กับเรือบรรทุกน้ำมันนำเข้าจากต่างประเทศอย่างถูกวิธีใบหนึ่ง อาจมีการใช้เวียนกับเรือบรรทุกน้ำมันลำอื่น ๆ อีกหลายลำที่เดินทางเข้ามาจอดเทียบท่าในวันเดียวกันด้วย<sup>58</sup>

อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่าท่าเรือของคลังน้ำมันดังกล่าว ไม่สามารถรับน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ได้ น่าจะมีการลักลอบเข้ามาทางเรือประมงดัดแปลงเท่านั้น ในส่วนดังกล่าวนี้ปัจจุบันได้มีคณะทำงานตรวจสอบควบคุมการนำเข้าอยู่และสามารถปฏิบัติงานได้ผลเป็นอย่างดี ทางฝ่ายผู้ปฏิบัติงาน (เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร) เห็นว่าการลักลอบการนำเข้าโดยวิธีนี้ ไม่มีอีกแล้ว<sup>59</sup>

## 2) การแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง

ในการขนถ่ายน้ำมันจากคลังน้ำมันที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังน้ำมันที่มีการนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย เพื่อนำส่งไปยังคลังน้ำมันอีกประเภทหนึ่งคือ คลังน้ำมันที่โดยปกติจะไม่ใช่คลังน้ำมันที่มีการนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย กล่าวคือเป็นคลังน้ำมันที่

<sup>58</sup>“น้ำมันเถื่อน,” รายการถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถาบันโทรทัศน์สีไอทีวี, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>59</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, ปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและแนวทางแก้ไข, (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2539), หน้า 2. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

ไม่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่คลังน้ำมันดังกล่าวจะไม่ใช่คลังน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 คลังน้ำมันประเภทนี้จะเป็นคลังที่ใช้ในการจัดเก็บน้ำมันที่ได้จากการจัดซื้อภายในประเทศ ในการขนถ่ายน้ำมันดังกล่าวจึงเป็นช่องทางในการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนได้โดยวิธีดังนี้คือ ผู้ที่ลักลอบนำเข้าน้ำมันจะจัดซื้อน้ำมันที่มีอยู่ในประเทศ ไม่ว่าจะบริษัทใดบริษัทหนึ่งก็ตาม หลังจากนั้นก็จะทำการขนถ่ายน้ำมันใส่เรือบรรทุกน้ำมันแต่ในการจัดซื้อน้ำมันดังกล่าวจะซื้อน้ำมันแต่เพียงเล็กน้อยหลังจากนั้นเมื่อเดินทางเพื่อจะมาส่งยังคลังน้ำมันที่มิได้เป็นคลังนำเข้าน้ำมัน ผู้ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนก็จะทำการซื้อน้ำมันในทะเลจากเรือบรรทุกน้ำมันต่าง ๆ<sup>60</sup> เมื่อเดินทางมาถึงยังคลังน้ำมันปลายทางก็จะแสดงและแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงและทำการขนถ่ายสู่คลังน้ำมันเพื่อที่จะทำการลักลอบขนส่งไปยังภาคต่าง ๆ และผู้ใช้น้ำมันโดยทั่วไปต่อไป<sup>61</sup>

อนึ่ง สำหรับวิธีการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยวิธีการแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง มีข้อที่น่าสังเกตคือ การแจ้งถึงปริมาณน้ำมันที่ขนถ่ายนั้น ผู้ที่ค้าน้ำมันหรือตัวแทนจำหน่ายน้ำมันจะเป็นผู้ดำเนินการจัดซื้อน้ำมันพร้อมกับแจ้งถึงปริมาณการขนถ่ายน้ำมันจากคลังน้ำมันแห่งหนึ่งไปยังคลังน้ำมันอีกแห่งหนึ่ง แต่การแจ้งถึงปริมาณน้ำมันดังกล่าวมักจะแจ้งในปริมาณที่ต่ำกว่าการขนถ่ายน้ำมันในครั้งนั้น ๆ เนื่องจากผู้ค้าน้ำมันดังกล่าวได้ไปซื้อน้ำมันเถื่อนมาผสมจนได้ปริมาณที่มากตามความต้องการ ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ค้าน้ำมันส่วนนี้มักจะเป็นผู้ค้าน้ำมันที่สุจริต แต่ในตลาดการค้าน้ำมันมีการแข่งขันที่รุนแรงประกอบกับในการแข่งขันบริเวณใกล้เคียงมีการค้าขายน้ำมันเถื่อนกันมาก เพื่อให้การแข่งขันสามารถทำได้จึงจำเป็นต้องซื้อน้ำมันเถื่อนมาผสมกับน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้สามารถทำการแข่งขันและสามารถทำการค้าไปได้ อย่างไรก็ตามวิธีการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในการแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง เท่ากับเป็นการสำแดงเท็จซึ่งเอกสารโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงการเสียค่าภาษีอากรตามกฎหมายศุลกากร การแจ้งปริมาณน้ำมันจึงต่ำกว่าความเป็นจริง

<sup>60</sup>วิลาวัณย์ วิวัฒนาภินันต์, “ดีเซลเถื่อนโรคระบาดบนเส้นทางใหม่,” ผู้จัดการ (มีนาคม 2536): 87.

<sup>61</sup>สัมพันธ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.

สำหรับฐานความผิดตามกฎหมายศุลกากรเกี่ยวกับการแจ้งปริมาณการขนถ่ายน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงก็ดี การแจ้งปริมาณการนำเข้าน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงก็ดี ต่างก็มีความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 เกี่ยวกับความผิดฐานหลีกเลี่ยงค่าภาษีอากร ตามมาตรา 27 และความผิดฐานสำแดงเอกสารอันเป็นเท็จ ตามมาตรา 99 ประกอบกับเป็นความผิดมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 ซึ่งมีโทษตามกฎหมายฐานหลีกเลี่ยงค่าภาษีอากร ตามมาตรา 27 คือปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ ประกอบกับความผิดฐานสำแดงเท็จ ตามมาตรา 99 มีโทษปรับเป็นเงินไม่เกิน 50,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

#### 2.4.1.2 การขนถ่ายจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่ในเขตทางทะเลของประเทศไทย

การขนถ่ายน้ำมันจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่เป็นอีกวิธีการหนึ่งในขบวนการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน วิธีการดังกล่าวนี้ผู้ค้าน้ำมันจะกระทำโดยการจัดซื้อน้ำมันมาจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากโรงกลั่นน้ำมันในประเทศสิงคโปร์ และจัดการขนส่งโดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ที่มีขนาดบรรทุกตั้งแต่ 0.5-5 ล้านลิตร และมาจอดลอยลำอยู่กลางอ่าวไทย ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้านหนึ่ง หรือมาจอดลอยลำอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะในฝั่งทะเลอันดามันอีกด้านหนึ่ง เพื่อที่จะทำการจำหน่ายให้แก่เรือประมงที่ต้องการเติมน้ำมันในทะเลส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งก็จะทำการจำหน่ายให้กับเรือประมงซึ่งดัดแปลงสภาพเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 3 หมื่น - 1 แสนลิตร เพื่อทำการลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้าสู่ประเทศ โดยนำน้ำมันลักลอบดังกล่าวขึ้นมาส่งยังคลังน้ำมันที่ปกติมิได้เป็นคลังน้ำมันนำเข้าบ้าง หรือนำเข้ามาส่งยังปั้มน้ำมันชายฝั่งที่มีอยู่ตามสะพานปลาต่าง ๆ โดยทำการสูบถ่ายขึ้นรถบรรทุกน้ำมันหรือบรรทุกใส่ถังน้ำมันขนาด 30 ลิตร เพื่อทำการส่งไปจำหน่ายยังสถานีบริการน้ำมันในหลาย ๆ ที่ รวมทั้งผู้ใช้ น้ำมันต่าง ๆ ในพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้ฝ่ายผู้ปฏิบัติงาน (เจ้าหน้าที่ศุลกากร) ได้ให้ความเห็นว่าการลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนน่าจะใช้วิธีการดังกล่าวนี้มากที่สุด<sup>๑๒</sup>

อย่างไรก็ตาม ได้มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาในกรณีดังกล่าวไว้ โดยได้มีการตั้งข้อสังเกตไว้ว่า จากปริมาณการลักลอบนำเข้าจำนวนมากที่ปรากฏอยู่ย่อมแสดงให้เห็น

<sup>๑๒</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, ปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและแนวทางแก้ไข, หน้า 2.



เห็นสภาพการณ์แล้วว่า ปัญหาหลักลอบนำเข้าน้ำมันจำนวนมากนั้นน่าจะเกิดจากการแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริงโดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เป็นหลัก มากกว่าการลักลอบนำเข้าน้ำมันที่เกิดจากการขนถ่ายจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่ และขนถ่ายสู่เรือประมงดัดแปลงเพื่อลักลอบนำเข้าสู่ชายฝั่งตั้งความคิดเห็นที่กรมศุลกากรได้แสดงความคิดเห็นไว้ในเบื้องต้น<sup>๑๓</sup>

อนึ่งสำหรับวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนโดยวิธีการขนถ่ายจ่ายเรือน้ำมันขนาดใหญ่ มีข้อที่น่าสังเกตคือ การลักลอบค่าน้ำมันดังกล่าวมักจะเป็นการกระทำโดยผู้ประกอบการค่าน้ำมันเถื่อนที่มีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เป็นของตนเอง หรือมีการเช่าเรือบรรทุกน้ำมันจากนายทุนต่างประเทศ เข้ามาจอดลอยลำขายน้ำมันเถื่อนที่จุดนัดพบในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะทั้งในด่านอ่าวไทย และทะเลอันดามันโดยการจอดลอยลำเพื่อขายน้ำมันดังกล่าวมักจะมีเป้าหมายเพื่อขายน้ำมันให้กับเรือประมงดัดแปลงและเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่เท่านั้น แต่จะไม่เดินทางลักลอบน้ำมันเข้ามาส่งยังบนฝั่งของประเทศไทย เนื่องจากเรือที่ขายน้ำมันเถื่อนดังกล่าวมักจะเป็นเรือน้ำมันที่ผิดกฎหมาย กล่าวคือเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่ไม่มีไว้เพื่อทำการขนส่งน้ำมันมายังคลังน้ำมันที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าวมักจะมีธงของประเทศปานามาและธงของประเทศซอนดัวร์สในการลอยลำยังจุดประจำเพื่อขายน้ำมันเถื่อนให้กับเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่และเรือประมงดัดแปลงเท่านั้น ซึ่งในการขนถ่ายจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะกระทำโดยเรือประมงและเรือประมงดัดแปลงจะเข้ามาลอยลำเทียบกับเรือบรรทุกน้ำมันหลังจากนั้นก็จะมี การสูบถ่ายน้ำมันไปยังเรือประมงดัดแปลงตามปริมาณที่ต้องการซื้อในราคาที่มีการตกลงซื้อกันไว้ล่วงหน้า<sup>๑๔</sup>

สำหรับฐานความผิดตามกฎหมายศุลกากรเกี่ยวกับการขนถ่ายจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่ นั้น จะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ได้นั้น และเป็นความผิดที่เกี่ยวกับความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ตามมาตรา 27 ประกอบกับมาตรา 16 แห่งพระราช

<sup>๑๓</sup> สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539. (รายละเอียดในความคิดเห็นดังกล่าวโปรดดูหน้า 40)

<sup>๑๔</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปรามกรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539; สัมภาษณ์ น.อ.ไพฑูรย์ พยอมหอม, ผู้อำนวยการกองกำลังพล กองเรือป้องกันฝั่ง กองทัพเรือ, 12 มกราคม 2539.; สัมภาษณ์ พตท.วิสูตร เกษมณี, รองผู้กำกับการ 5 กองกำกับการตำรวจน้ำ กรมตำรวจ, 7 มกราคม 2539.

บัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 ต้องปรากฏข้อเท็จจริงว่า การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนโดยการขนถ่ายจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่ จะต้องเป็นการกระทำการขนถ่ายในบริเวณทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น แต่ถ้าหากการกระทำการขนถ่ายน้ำมันจากเรือน้ำมันขนาดใหญ่ภายในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย การกระทำความผิดยังไม่อาจปรับให้เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ได้ อันเนื่องมาจากข้อจำกัดทางด้านขอบเขตของการบังคับใช้กฎหมายที่จำกัดอยู่เฉพาะภายในดินแดนและทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเท่านั้น สำหรับความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรดังกล่าวตามมาตรา 27 มีโทษปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

#### 2.4.1.3 การลักลอบจำหน่ายน้ำมันก่อนการนำส่งไปยังคลังน้ำมันที่กำหนดไว้

การลักลอบจำหน่ายน้ำมันก่อนที่จะมีการนำส่งน้ำมันมายังคลังน้ำมันที่ปกติเป็นคลังน้ำมันที่มีการนำเข้า โดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่นั้น นับได้ว่าเป็นอีกวิธีหนึ่งที่ผู้ลักลอบนำเข้าน้ำมันใช้ ซึ่งโดยวิธีการดังกล่าวผู้ค้าน้ำมันเถื่อนจะทำโดยวิธีการคล้าย ๆ กับการประกอบกิจการโดยปกติ กล่าวคือจัดซื้อน้ำมันจากต่างประเทศโดยเฉพาะจากโรงกลั่นน้ำมันในสิงคโปร์ และมีการออกใบแจ้งปริมาณน้ำมันในใบ INVOICE อย่างปกติหลังจากนั้นก็ทำการขนส่งโดยเรือบรรทุกน้ำมันที่มีขนาดตั้งแต่ 3-5 ล้านลิตร และทำการขนส่งมายังประเทศไทย แต่ในขณะที่มีการเดินทางเพื่อขนส่งน้ำมันดังกล่าว ผู้ค้าน้ำมันก็จะแอบลักลอบจำหน่าย หรือขนถ่ายน้ำมันให้กับเรือประมงดัดแปลงขนาด 3 หมื่น - 1 แสนลิตรบ้าง หรือจำหน่ายให้กับเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่ในทะเลซึ่งอยู่ภายนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทย หรือแม้แต่ลักลอบนำมาส่งยังคลังน้ำมันที่ปกติมิได้เป็นคลังที่มีการนำเข้าน้ำมัน กล่าวคือ เป็นคลังน้ำมันที่ไม่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย ซึ่งผู้ค้าน้ำมันดังกล่าวเมื่อได้ซื้อน้ำมันมาจากประเทศสิงคโปร์ และทำการขนส่งน้ำมันมาทางทะเลโดยเรือบรรทุกน้ำมันที่มีจุดหมายปลายทางที่ประเทศไทย แต่ก็แอบลักลอบขนถ่ายให้กับคลังน้ำมันเช่นว่านี้ก่อน หลังจากนั้นผู้ค้าน้ำมันเถื่อนก็จะนำเรือบรรทุกน้ำมันลำดังกล่าวเดินทางกลับไปยังประเทศสิงคโปร์เพื่อดำเนินการจัดซื้อน้ำมันจากประเทศสิงคโปร์อีกครั้งหนึ่ง เมื่อได้ปริมาณน้ำมันครบถ้วนตามใบ INVOICE ในเบื้องต้นแล้ว ผู้ค้าน้ำมันเถื่อนก็จะเดินทางกลับมายังประเทศไทยเพื่อขนส่งน้ำมันมายังคลังน้ำมันที่กำหนดไว้ตามเดิม<sup>65</sup> และทำการแจ้งถึงปริมาณการนำเข้าน้ำมันจำนวนครั้งแรกที่ปรากฏในใบ

<sup>65</sup>“เปิดชุมชนเส้นทางน้ำมันเถื่อนสยายปีกขบวนการครอบทั่วประเทศ,” มติชน : 2.

INVOICE หรืออาจแจ้งถึงปริมาณการนำเข้าน้ำมันในครั้งหลังที่นำส่งเข้ามายังคลังน้ำมันในประเทศไทย ซึ่งเป็นปริมาณน้ำมันที่ตรงกับ INVOICE แต่ในทางความเป็นจริงแล้วได้มีการลักลอบจำหน่ายน้ำมันไปก่อนหน้าการนำส่งน้ำมันตามกฎหมายแล้ว อย่างไรก็ตามวิธีการลักลอบจำหน่ายน้ำมัน ก่อนการนำส่งไปยังคลังน้ำมันที่กำหนดไว้ โดยมีการนำส่งไปยังคลังน้ำมันที่ไม่ได้รับอนุมัติจากศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมายนั้น ทางฝ่ายพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน (เจ้าหน้าที่ศุลกากร) ให้ความเห็นว่าอาจจะมีการลักลอบนำเข้าน้ำมันโดยวิธีนี้ได้เช่นกัน<sup>66</sup> แต่ในปัจจุบันที่มีการติดตั้งมิเตอร์ Automatic Level Gauge ไว้จนครบถ้วนแล้วสำหรับคลังน้ำมันที่ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเล ทำให้ปัญหาการลักลอบดังกล่าวหมดไป<sup>67</sup>

อนึ่ง สำหรับวิธีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนโดยวิธีการลักลอบจำหน่ายน้ำมันก่อนการนำส่งไปยังคลังน้ำมันที่กำหนดไว้ มีข้อที่น่าสังเกตคือ การลักลอบค่าน้ำมันเดือนดังกล่าวมักจะเป็นการกระทำโดยผู้ประกอบการค่าน้ำมันรายใหญ่ที่มีเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เป็นของตนเอง ในการสั่งซื้อน้ำมันมาจากประเทศสิงคโปร์ และขนส่งไปยังคลังน้ำมันของตนที่เป็นคลังนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร โดยการลักลอบค่าน้ำมันเดือนโดยวิธีการลักลอบจำหน่ายก่อนการนำส่งดังกล่าว มีเป้าหมายในการขายน้ำมันดังกล่าวให้กับเรือประมง เรือประมงดัดแปลง และคลังน้ำมันที่มีได้เป็นคลังอนุมัติจากศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันตามกฎหมาย ซึ่งในการลักลอบค่าน้ำมันเดือนดังกล่าวมักจะมีการกระทำกันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และในทะเลอาณาเขต เพื่อการจำหน่ายน้ำมันให้กับเรือประมง และเรือประมงดัดแปลง รวมถึงการกระทำบริเวณชายฝั่งที่คลังน้ำมันตั้งอยู่สำหรับการจำหน่ายให้กับคลังน้ำมันดังกล่าว

<sup>66</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, ปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและแนวทางแก้ไข, หน้า 2.; “เปิดชุมชนเส้นทางน้ำมันเดือนขยายปีกขบวนการครอบทั่วประเทศ”, มติชน: 2.; สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเดือน, หน้า 2.; สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, “การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและมาตรการแก้ไข”, เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเดือนทางบก, หน้า 6.; วิลาวัณย์ วิวัฒนากันตัง, “ดีเซลเดือนโรคระบาดบนเส้นทางใหม่”, ผู้จัดการ: 88.

<sup>67</sup>สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539, สัมภาษณ์ เรณู รื่นกลิ่น, รองอธิบดีกรมสรรพสามิต, “น้ำมันเดือน”, รายการถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทั้ว, 22-23 ธันวาคม 2540.

สำหรับฐานความผิดตามกฎหมายศุลกากรเกี่ยวกับการลักลอบจำหน่ายน้ำมัน ก่อนการนำส่งไปยังคลังน้ำมันที่กำหนดไว้ ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายให้กับเรือประมง เรือประมง ดัดแปลงหรือแม้แต่คลังน้ำมัน ถ้าหากเป็นการลักลอบจำหน่ายที่ได้กระทำภายในบริเวณติดชายฝั่งทะเลและทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ก็จะมี ความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เกี่ยวกับความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ตามมาตรา 27 ประกอบกับมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 แต่ถ้าหากการลักลอบจำหน่ายก่อนการนำส่งโดยจำหน่ายน้ำมันให้กับเรือประมงและเรือประมงดัดแปลงภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว ยังไม่สามารถปรับให้เป็นความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรได้เนื่องมาจากการมีข้อจำกัดของขอบเขต การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรและการบังคับใช้กฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่สามารถบังคับ ใช้ได้เฉพาะแต่ภายในดินแดน และทะเลอาณาเขตเท่านั้น สำหรับความผิดฐานลักลอบหนี ศุลกากรนี้มีโทษปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคาของซึ่งได้รวมอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.4.1.4 การลักลอบนำเข้าน้ำมันมาในประเทศไทย โดยเรือประมงดัดแปลง การลักลอบนำน้ำมันเถื่อนเพื่อเข้ามาจำหน่ายบนฝั่งในประเทศไทย โดยเรือ ประมงดัดแปลงนั้น นับว่าเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่ทำให้น้ำมันเถื่อนสามารถเข้ามาจำหน่ายได้ใน ประเทศไทย โดยวิธีการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนดังกล่าวจะกระทำโดยกลุ่มเรือประมงที่ลงทุน ดัดแปลงเรือประมงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน<sup>๑๑</sup> โดยมีขนาดบรรจุน้ำมันอยู่ที่ 3 หมื่น - 3 แสนลิตร ซึ่งเรือประมงดัดแปลงดังกล่าวมักจะเป็นเรือที่จอดทะเบียนเรือ 2 สัญชาติ ได้แก่ จดทะเบียนเรือ สัญชาติไทยและจดทะเบียนเรือสัญชาติมาเลเซีย ในบางครั้งนอกจากจะทำการซื้อน้ำมันเถื่อนกับ เรือบรรทุกน้ำมันแล้วยังเดินทางไปซื้อน้ำมันที่รัฐประสิทธิประเทศมาเลเซียด้วยเนื่องจากราคาน้ำมันมีราคาที่ถูกลงกว่าราคาน้ำมันในประเทศ<sup>๑๒</sup> แต่โดยส่วนใหญ่แล้วเรือประมงดัดแปลงเหล่านี้มัก จะติดต่อซื้อขายน้ำมันกับเรือบรรทุกน้ำมันเถื่อนโดยตรงที่จุดนัดพบในบริเวณเขตเศรษฐกิจ

<sup>๑๑</sup> สัมภาษณ์ นภาศิริ สิริสาธิต, หัวหน้าธุรกิจปิโตรเลียม, สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายพลังงานแห่งชาติ, 4 เมษายน 2539; สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 13 พฤษภาคม 2539.

<sup>๑๒</sup> สัมภาษณ์ พ.ต.ต.ธวัชชัย ไทรกระจ่าง, สารวัตรแผนก 4 กองกำกับการ 2 ตำรวจน้ำ จังหวัดสตูล, "น้ำมันเถื่อน," วิทยากรอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทั้ว, 22-23 ธันวาคม 2540.

จำเพาะของประเทศไทย แล้วเดินทางกลับเข้ามายังชายฝั่งทะเลเพื่อสูบน้ำมันให้กับคลังน้ำมันที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมัน คลังน้ำมันที่ไม่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นคลังนำเข้าน้ำมันให้กับปั๊มน้ำมันชายฝั่ง รวมทั้งจำหน่ายให้กับเรือประมงขนาดเล็กและเรือประมงชายฝั่งด้วย<sup>70</sup> ซึ่งในการลักลอบนำเข้าน้ำมันมายังประเทศไทยในแต่ละครั้งมักจะกระทำการโดยวิธีสูบน้ำมันให้กับผู้ที่ต้องการซื้อน้ำมันเถื่อน โดยเฉพาะที่แปปลาหรือสะพานปลา และปั๊มน้ำมันชายฝั่ง มักจะสูบน้ำมันไปกักเก็บไว้ที่ถังน้ำมันที่อยู่ในสถานที่มืดชิด<sup>71</sup> หรือแม้แต่ใส่ภาชนะเป็นถังน้ำมันขนาด 200 ลิตร เพื่อจำหน่ายให้กับลูกค้าที่มารอ โดยสามารถขนถ่ายใส่รถบรรทุกขนาดเล็กหรือรถกระบะได้ทันที รวมทั้งการสูบน้ำมันใส่รถบรรทุกน้ำมันที่มาจอดรอเพื่อทำการขนส่งน้ำมันไปยังภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยต่อไป<sup>72</sup>

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาโดยทั่ว ๆ ไปถึงลักษณะว่าเรือประมงลำใดเป็นเรือประมงดัดแปลงที่แอบลักลอบถังก้ำมันเถื่อนนั้น ทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน<sup>73</sup> ได้ให้ความเห็นว่าไม่สามารถทราบได้ทันที กล่าวคือ ต้องอาศัยดูจากลักษณะที่ปรากฏซึ่งแสดงถึงความผิดปกติออกมา อาทิเช่น การไม่มีเครื่องมือในการทำประมง หรือมีแต่เครื่องมือไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะทำประมง หรือว่าเรือมีลักษณะปริมน้ำผิดปกติ หรือมีถังน้ำมันขนาด 200 ลิตร มากจนเกินสมควร ซึ่งในการสังเกตดูภายนอกดังกล่าวแทบจะไม่สามารถรู้ได้เลยว่าเป็นเรือประมงดัดแปลงที่ลักลอบถังก้ำมันเถื่อน<sup>74</sup> นอกจากนี้จะเข้าตรวจเรือประมงดัดแปลงลำดังกล่าวและทำการตรวจจับในกรณีที่พบน้ำมันที่ผิดกฎหมาย

<sup>70</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปรามกรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>71</sup> สัมภาษณ์ น.อ.ไพฑูรย์ พยอมหอม, ผู้อำนวยการกองกำลังพล กองเรือป้องกันฝั่ง กองทัพเรือ, 12 มกราคม 2539.; สัมภาษณ์ ร.ต.อ.เฉลิมพล พิกุล, รองสารวัตรงานตำรวจน้ำ ปราณบุรี กองกำกับการ 1 ตำรวจน้ำ กรมตำรวจ, 8 ตุลาคม 2540.

<sup>72</sup> สัมภาษณ์ เรณู รื่นกลิ่น, รองอธิบดีกรมสรรพสามิต, “น้ำมันเถื่อน,” รายการถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทั้ว, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>73</sup> สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 12 พฤษภาคม 2539.

<sup>74</sup> สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.



อนึ่ง สำหรับวิธีการลักลอบค้าน้ำมันโดยการลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทยโดยเรือประมงดัดแปลงนั้น มีข้อที่น่าสังเกตคือ การลักลอบนำเข้าน้ำมันดังกล่าวจะต้องเป็นการกระทำโดยเรือประมงดัดแปลงที่มีขนาด 3 หมื่น - 3 แสนลิตร โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำน้ำมันเดือนเข้ามาในประเทศไทยเพื่อจำหน่าย ให้กับเรือประมงขนาดเล็ก และเรือประมงชายฝั่งในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย รวมทั้งแอบลักลอบขนถ่ายขึ้นสู่ฝั่งของประเทศไทยในสถานที่รองรับน้ำมันเดือนต่าง ๆ กัน โดยมีจุดซื้อน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ที่จุดนัดพบในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ทั้งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ซึ่งเรือประมงดัดแปลงเหล่านี้ถือได้ว่าทำการค้าน้ำมันเดือนโดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจงในการนำน้ำมันเดือนนำเข้ามาจำหน่ายภายในดินแดนและทะเลอาณาเขตของประเทศไทยโดยเฉพาะเท่านั้น

สำหรับฐานความผิดตามกฎหมายศุลกากรเกี่ยวกับการลักลอบนำเข้าน้ำมันมาในประเทศไทยจากทางทะเลโดยเรือประมงดัดแปลง ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายให้กับเรือประมงชายฝั่งหรือเรือประมงขนาดเล็ก หรือการลักลอบนำน้ำมันเดือนเข้าสู่ชายฝั่งทะเล ได้กระทำในบริเวณดินแดนและทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ก็จะมีฐานความผิดตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เกี่ยวกับความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ตามมาตรา 27 ประกอบกับมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 แต่หากการลักลอบนำเข้าน้ำมันโดยเรือประมงดัดแปลง ได้ทำการจำหน่ายน้ำมันเดือนให้กับเรือประมงที่อยู่นอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ก็ยังไม่สามารถปรับให้เป็นความผิดตามกฎหมายศุลกากรได้ เนื่องจากข้อจำกัดของขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายและอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ไม่อาจใช้บังคับได้ภายนอกทะเลอาณาเขต สำหรับความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรนี้มีโทษปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคาของซึ่งได้รวมค่าอากรเข้าด้วยแล้ว หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ตามจากวิธีการลักลอบนำเข้าน้ำมันโดยกระบวนการวิธีการต่าง ๆ ข้างต้นเราจะพบว่าการลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้าสู่ประเทศไทยนั้น น้ำมันเดือนที่ลักลอบนำเข้าเมื่อขึ้นสู่ฝั่งแล้วน้ำมันดังกล่าวได้กระจาย หรือถูกจำหน่ายไปยังที่ใดบ้างของประเทศไทย เนื่องจากเมื่อทำการพิจารณาปริมาณน้ำมันที่คาดว่าจะมีการลักลอบนำเข้าโดยกรมศุลกากร โดยเฉพาะในปี 2539 มีจำนวนประมาณ 2,971.3 ล้านลิตรต่อปีแล้ว สามารถตั้งข้อสังเกตได้ว่าปริมาณน้ำมันที่คาดการณ์ว่ามีการลักลอบนำเข้าดังกล่าวถูกจำหน่ายไปที่ใดบ้างนั้น เราจะสังเกตได้ว่าน้ำมันดีเซลเดือนที่ถูกนำขึ้นจากทางภาคใต้ ไม่ว่าจะเป็นจังหวัด สงขลา พังงา สุราษฎร์ธานี ระนองฯ ก็จะ

หมุนเวียนในตลาดที่มีการจำหน่ายกันภายในตลาดภาคใต้เอง แต่น้ำมันดีเซลที่มีการตัดราคาขายกันอย่างรุนแรงนั้นจะมีอยู่ทางภาคอีสาน เนื่องจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันที่มีการนำน้ำมันเถื่อนขึ้นฝั่งที่สมุทรสาครหรือที่อำเภอบางประกงแล้ว ขบวนการลักลอบดังกล่าวจะขนส่งน้ำมันต่อโดยการไ้รถบรรทุกน้ำมันในการขนส่งไปยังภาคอีสานต่อไป อาทิเช่น ถ้าขบวนการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนได้นำเข้าน้ำมันที่บริเวณอำเภอบางประกง ก็จะอาศัยตามเส้นทางสายกบินทร์บุรี ไปทางภาคอีสาน ไม่ว่าจะเป็นจังหวัดใหญ่ ๆ อย่าง จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดหนองคายฯ นอกจากนั้นน้ำมันเถื่อนดังกล่าวยังมีระบาศขึ้นไปยังภาคเหนือตามถนนสายต่าง ๆ เช่น ถนนสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดในภาคกลางไปสู่จังหวัดนครสวรรค์ ไปสู่ภาคเหนือจนสิ้นสุดถึงที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่<sup>75</sup>

จากข้อสังเกตถึงเส้นทางการลักลอบขนส่งน้ำมันที่สามารถเดินทางไปยังภาคอีสานและภาคเหนือได้นั้น หากพิจารณาตามเส้นทางดังกล่าวจะพบสิ่งที่น่าสนใจอย่างหนึ่งคือสถานที่น่าจะเป็นแหล่งรองรับน้ำมันเถื่อนได้อย่างดีเยี่ยม ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าสนใจเป็นพิเศษ ในการจับตามองขบวนการลักลอบนำเข้าน้ำมันก็คือ ปิมน้ำมันขนาดเล็ก หรือปิมน้ำมันที่มีลักษณะเป็นปิมน้ำมันที่ขายน้ำมันดีเซลเป็นหลัก ลักษณะของปิมนดังกล่าวคือ จะมีถังน้ำมันขนาดบรรจุประมาณ 20,000-40,000 ลิตรอยู่จำนวน 1-2 ถัง และมีตัวปิมนสำหรับเติมน้ำมันหรือมิเตอร์หัวจ่ายน้ำมันอยู่ประมาณ 1-2 ตัวลักษณะปิมนที่เปิดให้บริการจะไม่มีมาตรฐานเพียงพอ กล่าวคือ พื้นจะไม่ค่อยมีการพิถีพิถันเท่าที่ควร อาทิเช่น ไม่มีการเทปูนให้มีลักษณะเป็นปิมน้ำมันถาวร หรืออาจจะกล่าวได้ว่าเป็นปิมน้ำมันที่ไม่มีการเปิดให้บริการในลักษณะที่มีมาตรฐานของปิมน้ำมันที่ให้บริการโดยทั่ว ๆ ไป

จากการเดินทางเก็บข้อมูลเพื่อใช้ประกอบกับข้อสังเกตเบื้องต้นจะพบว่าเส้นทางจากทางแยกต่างระดับบางประกงอิน สู่เส้นทางจังหวัดสระบุรี และสู่เส้นทางไปจังหวัดนครราชสีมา จนสิ้นสุดที่อำเภอจักราช จังหวัดนครราชสีมา เป็นระยะทางทั้งสิ้น 250 กิโลเมตร จะพบปิมน้ำมัน 2 ประเภท คือ ปิมน้ำมันขนาดเล็กในเบื้องต้น และปิมน้ำมันที่ให้บริการโดยทั่ว ๆ ไป ซึ่งจากการเก็บข้อมูลจะพบว่ามีปิมน้ำมันขนาดเล็กดังกล่าวที่ไม่มีหื้อหรือเครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ค้า

<sup>75</sup>วิลาวัณย์ วิวัฒนาภักดิ์, “ดีเซลเถื่อนโรคระบาดบนเส้นทางใหม่,” ผู้จัดการ: 88-89.

น้ำมันโตเลยถึงจำนวน 58 บี้มและเป็นบี้มน้ำมันขนาดเล็กที่มีเครื่องหมายการค้าติดอยู่ที่ตัวบี้ม มิเตอร์หัวจ่ายน้ำมันดังนี้ เป็นของ ปตท. 10 บี้ม ของเชลล์ 1 บี้ม ของคอสโมออยล์ 4 บี้ม ของ สุโขทัยปิโตรเลียม 4 บี้ม รวมจำนวนบี้มน้ำมันขนาดเล็กทั้งสิ้น 77 บี้ม ซึ่งแต่ละบี้มก็จะมีการติดป้ายโฆษณาชวนเชื่อและเพื่อจงใจให้ลูกค้าสนใจน้ำมันที่ถูกกว่าปกติดังนี้ “โซล่าราคาพิเศษ”, “น้ำมันราคาถูก”, “น้ำมันเติมแล้วรวย”, “ดีเซลราคาพิเศษคุณภาพเท่าคลัง”, “ดีเซลราคาต่ำเพื่อเกษตรกร” ฯลฯ ซึ่งราคาน้ำมันที่ดังราคาขายนั้นจะมีหลายราคาตั้งแต่ 7.05 บาท, 7.14 บาท, 7.60 บาท, 7.62, 7.69, 7.80, 7.95, 8.00, เป็นต้น ในขณะที่บี้มน้ำมันซึ่งให้บริการโดยทั่ว ๆ ไปซึ่งเป็นบี้มน้ำมันในสังกัดของผู้ค้าน้ำมันหลาย ๆ รายดังนี้คือ เป็นของ ปตท.19 บี้ม ของ บางจาก 8 บี้ม ของพีทีปิโตรเลียม(PT) 5 บี้ม ของคาลเท็กซ์ 13 บี้ม ของโมบิล 9 บี้ม ของปิโตร เอเชีย(PA) 3 บี้ม ของเจ็ท (Jet) 3 บี้ม ของเอสโซ่ 20 บี้ม ของคิวเอ็ก (Q8) 5 บี้ม ของสุโขทัยปิโตรเลียม 1 บี้ม ของเอ็มพีทีปิโตรเลียม(MP) 2 บี้ม ของทีพีไอ (TPI) 1 บี้ม ของคอสโมออยล์ (Cosmo) 2 บี้ม ของภูระหงปิโตรเลียม 1 บี้ม ของบีพี(BP) 3 บี้ม ของซัสโก้ (Susco) 1 บี้ม รวมจำนวนทั้งสิ้น 109 บี้ม ซึ่งเป็นบี้มน้ำมันที่เรพบเห็นโดยทั่วไป และมีราคาจำหน่ายน้ำมันอยู่ที่ราคาตั้งแต่ 8.19 บาท, 8.24 บาท, 8.25 บาท, 8.39 บาท, 8.40 บาท, 8.45 บาท, 8.48 บาท, 8.49 บาท, 8.54 บาท, 8.60 บาท, 9.17 บาท, 9.20 บาท เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแม้แต่เส้นทางถนนสายเอเชียก็เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่สามารถเดินทางสู่จังหวัดในภาคเหนือได้ และก็เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่น่าสนใจว่าจะเป็นแหล่งรองรับน้ำมันเถื่อนด้วยเช่นกัน จากการเดินทางเก็บข้อมูลจากทางแยกต่างระดับบางปะอิน มุ่งหน้าไปตามถนนเอเชียจนถึงอำเภอเมืองจังหวัดนครสวรรค์ รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 234 กิโลเมตร จะพบลักษณะบี้มน้ำมันทั้ง 2 ประเภทในเบื้องต้นเช่นกัน กล่าวคือ บี้มน้ำมันขนาดเล็กที่ไม่มีชื่อหรือเครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ค้าน้ำมันถึง 20 บี้ม และเป็นบี้มน้ำมันขนาดเล็กที่มีเครื่องหมายการค้าซึ่งเป็นของปตท. 3 บี้ม ของคอสโมออยล์ 1 บี้ม ของเชลล์ 1 บี้ม รวมจำนวนบี้มขนาดเล็กทั้งสิ้น 25 บี้ม และมีการติดป้ายโฆษณาชวนเชื่อและเพื่อจงใจให้ลูกค้าสนใจน้ำมันราคาถูกกว่าปกติดังนี้ “ดีเซลเติมดีมีกำไร”, “ด้วยคุณภาพเทียบเท่าPTT.”, “คุณภาพจากคลัง”,

---

จากการเดินทางเก็บข้อมูล เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2539 จากทางแยกต่างระดับบางปะอิน ผ่านจังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา และสิ้นสุดที่อำเภอจักราช จังหวัดนครราชสีมา รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 250 กิโลเมตร

“โซลาร์ราคาถูกที่สุดจากคลัง”, “โซลาร์ราคาพิเศษเพื่อเกษตรกร” ฯลฯ ซึ่งราคาขายน้ำมันที่ติดราคาขายนั้นจะมีหลายราคาตั้งแต่ 7.89 บาท, 7.90 บาท, 7.98 บาท, 7.99 บาท, 8.09 บาท เป็นต้น ในขณะที่มีปั้มน้ำมันซึ่งให้บริการโดยทั่วไปซึ่งเป็นปั้มน้ำมันในสังกัดของผู้ค้าน้ำมันหลายรายดังนี้ คือ ของปตท. 19 ปั้ม ของซัสโก้ (Susco) 3 ปั้ม ของปิโตรเอเชีย (PA) 2 ปั้ม ของบีพี (BP) 1 ปั้ม ของเชลล์ 11 ปั้ม ของเอสโซ่ 12 ปั้ม ของบางจาก 10 ปั้ม ของคิวเอ็ท (Q8) 2 ปั้ม ของคาลเท็กซ์ 6 ปั้ม ของเอ็มพี (MP) 2ปั้ม ของโมบิล 2 ปั้ม ของพีที (PT) 1 ปั้ม รวมจำนวนทั้งสิ้น 71 ปั้ม และมีราคาจำหน่ายน้ำมันอยู่ที่ราคาตั้งแต่ 8.33 บาท, 8.44 บาท, 8.45 บาท, 8.48 บาท, 8.50 บาท, 8.51 บาท, 8.53 บาท, 8.59 บาท เป็นต้น

จากจำนวนปั้มน้ำมันขนาดเล็กดังกล่าวที่ตั้งสถานที่จำหน่ายน้ำมันดีเซลทั้งสองเส้นทางที่มีจำนวนรวมกันถึง 102 ปั้มนั้นน่าจะเป็นสถานที่อีกแห่งหนึ่งที่เป็นสถานที่ที่รองรับน้ำมันเดือนที่ลักลอบนำเข้าและขนถ่ายสู่ภาคอีสานและภาคเหนือจำนวนไม่มากนักน้อย เนื่องจากการสังเกตจะพบรถบรรทุกน้ำมันที่มีเครื่องหมายการค้าของผู้ค้าน้ำมันต่าง ๆ เช่น ปตท. เชลล์ เป็นต้น รวมทั้งรถบรรทุกน้ำมันที่ไม่มีเครื่องหมายการค้าของผู้ค้าน้ำมันใดเลยจอดขนถ่ายน้ำมันลงสู่ถังเก็บน้ำมันที่ปั้มขนาดเล็กดังกล่าว ซึ่งจากลักษณะของสภาพปั้มน้ำมันที่ปรากฏประกอบกับราคาขายน้ำมันที่ติดราคาขายต่ำกว่าปั้มน้ำมันอื่น ๆ ที่เปิดปั้มจำหน่ายน้ำมันที่มีลักษณะมั่นคงมีมาตรฐาน โดยมีราคาขายน้ำมันที่ต่ำกว่าประมาณลิตรละ 0.24-2.15 บาท น่าจะเป็นแหล่งรับและจำหน่ายน้ำมันเดือนที่รับมาอีกทีก็ได้

แต่อย่างไรก็ตามข้อสังเกตดังกล่าวก็มิได้หมายความว่าปั้มน้ำมันขนาดเล็กทั้งที่มีเครื่องหมายการค้าของผู้ค้าน้ำมันและไม่มีเครื่องหมายการค้าใดเลยจะเป็นสถานที่รองรับและจำหน่ายน้ำมันเดือนเสมอไป อีกทั้งราคาขายน้ำมันที่ต่ำกว่าปั้มน้ำมันที่ให้บริการแบบมีมาตรฐานถึงลิตรละประมาณ 0.24-2.15 บาท ก็อาจจะมีสาเหตุอันเนื่องมาจากการมีต้นทุนในการแข่งขันทางการตลาด รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ อีกทั้งการลงทุนในการก่อสร้างสถานีจำหน่ายน้ำมันรวมทั้งค่าจ้างพนักงานจำนวนน้อย ทำให้มีต้นทุนในการลงทุนที่ต่ำกว่าปั้มน้ำมันที่มีมาตรฐานอย่างมาก

---

จากการเดินทางเก็บข้อมูล เมื่อวันที่ 10 มิ.ย.39 จากทางแยกต่างระดับบางปะอิน ผ่านจังหวัดอ่างทอง จังหวัดสิงห์บุรี และสิ้นสุดที่ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 234 กิโลเมตร

จึงสามารถขายน้ำมันได้ในราคาสูงกว่าปกติ ซึ่งอาจจะมีผลตอบแทนเพียงลิตรละไม่กี่สตางค์จากการขายน้ำมันดังกล่าวแต่อาศัยว่าขายน้ำมันราคาให้ถูกเป็นพิเศษ แต่ให้ขายให้ได้จำนวนมากเพื่อที่จะให้สามารถดำเนินการแข่งขันกับผู้ค้าน้ำมันที่มีปั้มน้ำมันที่ให้บริการที่มีมาตรฐานได้ ในทางตรงกันข้ามปั้มน้ำมันที่มีเครื่องหมายการค้าและเปิดให้บริการแบบมาตรฐานอาจจะเป็นสถานที่รับน้ำมันเดือนก็ได้ ถึงกระนั้นก็ตามปั้มน้ำมันขนาดเล็กย่อมเป็นที่น่าสนใจมากกว่าปั้มน้ำมันที่ให้บริการในลักษณะที่มีมาตรฐาน เนื่องจากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้นย่อมเป็นสิ่งที่น่าจะจับตามองถึงลักษณะที่น่าจะเป็นสถานที่ที่รองรับและจำหน่ายน้ำมันเดือนได้ ซึ่งจะทราบหรือไม่ว่าเป็นน้ำมันเดือนคงต้องอาศัยจากการจับตามองความเคลื่อนไหวและการเข้าตรวจการรับจ่ายน้ำมันของปั้มน้ำมันขนาดเล็กดังกล่าวโดยเจ้าหน้าที่ ที่มีอำนาจของหน่วยงานที่รับผิดชอบของรัฐโดยตรง

#### 2.4.2 วิธีการติดต่อในการซื้อขายน้ำมันเดือน

ในการติดต่อซื้อขายน้ำมันเดือนนั้นเป็นการติดต่อที่อาศัยความรู้ความเข้าใจเฉพาะกลุ่มระหว่างผู้ค้าน้ำมันเดือนและผู้รับน้ำมันเดือน เนื่องมาจากลักษณะธุรกิจลกลอบค้าน้ำมันที่กระทำกันอยู่ในปัจจุบันถือได้ว่าเป็นธุรกิจที่ผิดกฎหมาย ในการที่จะติดต่อกันแต่ละครั้งจึงต้องกระทำในลักษณะที่เป็นความลับ มีลักษณะเฉพาะตัวเพื่อหลีกเลี่ยงการหาข่าวของพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐและการติดตามจับกุม ในการติดต่อเพื่อจะซื้อน้ำมันเดือนนั้นการติดต่อจะใช้รหัสที่ติดต่อทางคลื่นวิทยุ ซึ่งเป็นรหัสเฉพาะที่รู้จักในกลุ่มผู้ค้าน้ำมันเดือนและผู้รับน้ำมันเดือน อาทิเช่นกรณีของเรือประมงที่ต้องการซื้อน้ำมันเดือนจะใช้การติดต่อด้วยรหัสที่ว่า “ไปเติมนม”<sup>76</sup> ไปซื้อนม ไปกินนม หิวนม ซึ่งก็เป็นรหัสที่รู้จักในกลุ่มผู้ประกอบการว่าหมายถึงการจะไปซื้อน้ำมันเดือนจากผู้ค้าน้ำมันเดือนนั่นเอง

นอกจากรหัสที่ใช้แทนคำพูดในการซื้อน้ำมันเดือนแล้วการติดต่อกับผู้ค้าน้ำมันเดือนเพื่อให้ทราบถึงว่าเรือลำใดบ้างต้องการซื้อน้ำมันเดือน การติดต่อดังกล่าวจะมีการใช้รหัสเรือเฉพาะแต่ละลำต่างกันออกไปซึ่งอาจจะใช้เป็นชื่อผลไม้ เช่น เซอรี สตอเบอร์รี่ แอปเปิ้ล หรือ

<sup>76</sup> สัมภาษณ์ มงคล ทองคำดี, ผู้ประกอบกิจการประมงจังหวัดปัตตานี, 29 พฤษภาคม 2539, สัมภาษณ์ เหว่า พลายชุมพล ผู้ประกอบกิจการประมงในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 30 มีนาคม 2540.



สมิทธา เป็นต้น<sup>77</sup> และมีการใช้รหัสที่บอกให้ทราบถึงการซื้อขายกันซึ่งอาจจะใช้ชื่อเรือเป็นหลัก และมีการตั้งรหัสที่ทราบกันดีในโครงข่ายการซื้อขายน้ำมันเดือน เช่น มดดำ, มดแดง, บัวหลวง, ปินหลา, จอร์แดน, เฟลซ์บอย เป็นต้น<sup>78</sup>

อนึ่งสำหรับวิธีในการติดต่อซื้อน้ำมันเดือนจากผู้ถือค่าน้ำมันเดือนนั้น นอกจากจะต้องอาศัยการติดต่อโดยใช้รหัสแทนคำพูดและชื่อเรือแล้ว ในการติดต่อซื้อขายน้ำมันเดือนยังต้องกระทำกันอย่างรัดกุม โดยการติดต่อซื้อน้ำมันเดือนกลางทะเลจะต้องอาศัยวิทยุสื่อสารในการนัดหมายบอกพิถี และจุดจอดของเรือน้ำมันเดือน และโดยส่วนใหญ่จะต้องเป็นเรือที่มีการติดต่อซื้อขายกันเป็นประจำเท่านั้น โดยส่วนใหญ่เรือประมงจะเป็นลูกค้าประจำที่ซื้อน้ำมันเดือนจากเรือถือค่าน้ำมันเดือน ตัวอย่างการติดต่อเพื่อซื้อน้ำมันเดือน ได้แก่ “ไปกินนมที่ 20 องศาใต้ หลังเกาะกระดาน” เป็นต้น<sup>79</sup> เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันเดือนได้เต็มน้ำมันเสร็จสิ้นแล้วก็จะมีการจดรายชื่อของลูกค้าไว้ และจำนวนน้ำมันที่เติมไปในแต่ละครั้ง ซึ่งเรือประมงที่เติมน้ำมันเดือนนอกจากจะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าถึงครึ่งหนึ่งแล้ว การจ่ายเงินก็ไม่ต้องจ่ายเงินสดกัน โดยส่วนใหญ่จะใช้วิธีจดชื่อเรือและปริมาณน้ำมันที่เติมไป โดยมีหลักฐานการใช้จ่ายก็คือใบเสร็จค่าใช้จ่ายซึ่งผู้ถือค่าน้ำมันเดือนจะส่งมาเก็บเงินในภายหลังจนถึงกำหนดสิ้นเดือน โดยมีการระบุชื่อและสถานที่จ่ายเงิน โดยส่วนใหญ่จะใช้วิธีการโอนเงินผ่านบัญชีธนาคารให้กันมากกว่าการจ่ายเงินสด<sup>80</sup> ซึ่งผู้ที่ทำการโอนเงินค่าซื้อน้ำมันเดือนนี้ โดยส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือประมงเท่านั้น บรรดาลูกเรือหรือไต๋ก๋งเรือประมงเพียงแต่มีหน้าที่ในการออกหาปลา และไปเติมน้ำมันกลางทะเลเท่านั้น แต่ไม่ต้องรับรู้ถึงเรื่องการจ่ายเงินแต่อย่างใด<sup>81</sup>

<sup>77</sup>วิลาวัณย์ วิวัฒนาภักดิ์. “ดิเซลเดือนโรคระบาดบนเส้นทางใหม่,” ผู้จัดการ: 88.

<sup>78</sup>“เปิดชุมขายเส้นทางน้ำมันเดือนขยายปีกขบวนการครอบทั่วประเทศ,” มติชน: 2.

<sup>79</sup>สัมภาษณ์ เท็ดศักดิ์ อาบีย๊ะ, ผู้ประกอบกิจการเดินเรือในจังหวัดตรัง, 30 มีนาคม 2540.

<sup>80</sup>“น้ำมันเดือน,” รายงานถอดรหัส, กรุงเทพมหานคร: สถานีโทรทัศน์สีกอทัตวิ, 22-23 ธันวาคม 2540.

<sup>81</sup>สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539.

สำหรับการติดต่อซื้อขายน้ำมันเดือนในทะเลนั้น การติดต่อกันต้องอาศัยคลื่นวิทยุ ซึ่งคลื่นวิทยุที่ใช้ในทะเลจะเป็นคลื่นวิทยุระบบ เอเอ็ม และเอฟเอ็ม ซึ่งมีจำนวนคลื่นถึง 480 ช่อง ซึ่งสารวัตรศุลกากร สมพร ทิพย์โสตนิยม หัวหน้าฝ่ายปราบปรามทางทะเลสมุทรปราการ ได้เคยกล่าวไว้ถึงการจับกุมเรือน้ำมันเดือนว่าได้ค้นพบเจอสมุดจดคลื่นวิทยุไว้เพื่อใช้ในการติดต่อซื้อขายน้ำมันกัน ซึ่งคลื่นที่พบมีทั้งคลื่นระยะสั้นและคลื่นระยะยาวที่สามารถส่งได้ไกลถึงประเทศสิงคโปร์ อาทิเช่น กลุ่มรหัสกระหิงแดงจะอยู่นอกน่านน้ำ จะเรียกให้เรือประมงดัดแปลงไปรับน้ำมันจะใช้คลื่นวิทยุที่เรียกว่าซิงเกิลไซด์แบนด์ หรือเอสเอสบี โดยคลื่นจะมีเลข 5 ตัวคือ 89160 รหัสโอเล่ จะใช้ 85150 ส่งคลื่นและรับคลื่นด้วย 88778 ลมโซยใช้คลื่น 76790 เป็นต้น ส่วนเรือประมงดัดแปลงเมื่อรับน้ำมันมาแล้วก็จะใช้คลื่นสั้น หรือที่เรียกว่า มดดำ เป็นคลื่นเอเอ็ม เอฟเอ็ม เช่น เรือนำโชค ใช้คลื่น 26 ซี, เรือแม่กลองใช้คลื่น 19 อี, เรือโชคชัยใช้คลื่น 9, เรือสินสงครามใช้คลื่น 14 ดี, เรือโชคมงคลใช้คลื่น 30 อี เป็นต้น<sup>32</sup>

ส่วนการหาข่าวของทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่มักจะหาข่าวจากเรือประมงมากกว่าแต่ก็เป็นที่ยากที่จะมีการเปิดเผยถึงการค้ำน้ำมันเดือน แต่การหาข่าวจากการสุมดักฟังจากคลื่นวิทยุที่ใช้ในการติดต่อซื้อขายนั้นไม่สามารถทำได้ง่าย เนื่องจากจำนวนคลื่นวิทยุที่ใช้ในทะเลเป็นคลื่น เอเอ็ม เอฟเอ็ม ซึ่งมีจำนวนคลื่นถึง 480 ช่อง การหาข่าวจากคลื่นวิทยุมิใช่ทำได้ง่าย ๆ ต้องอาศัยการหมุนหาคลื่นไปเรื่อย ๆ การจะหาข่าวจากคลื่นวิทยุทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจะหาข่าวบ้างเป็นครั้งคราว เพราะคลื่นวิทยุจะมีการเปลี่ยนแปลงเรื่อย ๆ และรู้กันในกลุ่มเฉพาะของผู้ค้ำน้ำมันเดือนเท่านั้น<sup>33</sup>

<sup>32</sup>“ปฏิบัติการลับ 200 ไมล์ทะเลเสาะหาขบวนการค้ำน้ำมันเดือน,” ฐานเศรษฐกิจ: 33.

<sup>33</sup>สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539.

## 2.5 ผลกระทบต่อประเทศไทยจากปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

ปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทยนั้น นับได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งดังจะเห็นได้จากความพยายามของรัฐในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ได้ผลสำเร็จมากที่สุด ความสำคัญในปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อสภาพโดยรวมทั้งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจค้าน้ำมันโดยตรงและมีได้เกี่ยวพันกับการดำเนินธุรกิจค้าน้ำมันโดยตรง ซึ่งจากธุรกิจลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนดังกล่าวได้ส่งผลกระทบในหลาย ๆ ด้าน อาทิเช่น ผลกระทบที่มีต่อภาวะทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ ผลกระทบที่มีต่อความมั่นคงของประเทศ ผลกระทบที่มีต่อสังคมโดยรวม ซึ่งจากผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

### 2.5.1 ผลกระทบต่อภาวะทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ

ปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น อันเนื่องมาจากปัจจัยทางด้านราคาน้ำมันที่มีราคาต่ำกว่าราคาน้ำมันโดยทั่วไป มีส่วนทำให้เป็นปัจจัยสนับสนุนหรือเพิ่มโอกาสให้การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนเข้ามาขายให้กับผู้บริโภคทั้งรายใหญ่และรายย่อยภายในประเทศมากขึ้น และผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงย่อมหนีไม่พ้นผู้ค้าน้ำมันโดยสุจริตที่เสียผลประโยชน์ทางการค้าเป็นจำนวนมากให้แก่บรรดาผู้ขายน้ำมันเถื่อน และประการที่สำคัญรัฐยังต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีในแต่ละปี เป็นจำนวนมากหลายพันล้านบาท อัตราส่วนที่เสียไปดังกล่าวทำให้รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีน้ำมันซึ่งถือได้ว่าเป็นรายได้หลักของประเทศอีกทางหนึ่งไปโดยเปล่าประโยชน์

อย่างไรก็ตามผลกระทบต่อภาวะทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศนั้นหากพิจารณาถึงผลที่เกิดขึ้นแล้ว เราจะพบข้อพิจารณาที่เกิดขึ้นใน 2 ลักษณะดังนี้คือ 1) ผลที่เกิดกับภาครัฐ 2) ผลที่เกิดกับภาคเอกชน

#### 2.5.1.1 ผลกระทบที่เกิดกับภาครัฐ

อาจจะกล่าวได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นกับภาครัฐนี้นับได้ว่าเป็นผลกระทบที่สำคัญอย่างยิ่ง เนื่องมาจากปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันทางทะเลซึ่งมีปริมาณเพิ่มสูงมากขึ้นและมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตลอดทุกปี ซึ่งมีผลต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐที่ต้องสูญเสียไปเพราะมีการค้า

น้ำมันนอกระบบ จากการประมาณการเกี่ยวกับปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ที่ผ่านมามาตั้งแต่ปี พ.ศ.2533-2540 มีดังต่อไปนี้

ปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว<sup>๕๔</sup>

ปี	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540
ปริมาณลักลอบนำเข้า (ล้านลิตร)	54	924	1,701	1,513	2,075	2,682.4	2,971.3	+3,000

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ

จากปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็วดังกล่าวเราจะพบว่าตั้งแต่ปี 2533 เป็นต้นมาปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากดังจะเห็นได้จากปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในปี 2539 มีปริมาณสูงถึง 2,971.3 ล้านลิตร ซึ่งต่างจากปี 2533 ถึง 2,917.3 ล้านลิตร อย่างไรก็ตามปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันโดยเฉพาในปี 2537 ที่มีปริมาณถึง 2,075 ล้านลิตร ซึ่งปริมาณการโดยบริษัทเอสโซ่ (ไทยแลนด์) (มหาชน) จำกัด<sup>๕๕</sup> นั้น ทางฝ่ายเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน<sup>๕๖</sup> ได้แสดงความเห็นว่ ปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันดังกล่าวมีจำนวนสูงมากเกินไป โดยให้เหตุผลว่า จากการพิจารณาปริมาณการใช้น้ำมันของเรือประมงนอกน่านน้ำที่ได้มีการจดทะเบียนเรือไว้ประกอบกับการประมาณการเกี่ยวกับตัวเลขการเติมน้ำมันดีเซลหมุนเร็วของเรือประมงของผู้ประกอบการประมงจังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งได้แสดงไว้ดังตารางดังต่อไปนี้

<sup>๕๔</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเดือน, หน้า 14.

<sup>๕๕</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, “การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและมาตรการแก้ไข,” เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนบนบก, หน้า 28.

<sup>๕๖</sup>สัมภาษณ์ นิพัทธ์ นวาระสุทธิกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายปราบปรามทางทะเล กองป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากร, 14 ตุลาคม 2539.

ตารางแสดงปริมาณการใช้น้ำมันของเรือประมงนอกน่านน้ำ

ขนาดของเรือ (ตันกรอสส์)	จำนวนลำ	ระยะเวลาที่ ออกทำประมง ต่อครั้ง (วัน)	ปริมาณน้ำมัน ที่เติมต่อครั้ง (ลิตร)	จำนวนครั้ง ที่เติมน้ำมัน ต่อเดือน (ครั้ง)	ปริมาณน้ำมัน ที่จะต้องใช้เฉลี่ย ต่อเดือน (ลิตร)	ปริมาณน้ำมัน น้ำมันที่จะต้องใช้ต่อเดือน (ลิตร)	ปริมาณน้ำมัน เรือประมงนอกน่านน้ำ ที่จะต้องใช้ต่อปี (ลิตร)	รวมปริมาณน้ำมัน เรือประมงนอกน่านน้ำ ที่จะต้องใช้ต่อปี (ลิตร)
< 3	5,326	3	100	10	1,000	5,326,000		
3 - 6	7,232	3	20	10	2,000	14,464,000		
6 - 10	5,323	3	300	10	3,000	15,969,000		
10 - 20	7,675	7	1,000	4	4,000	30,700,000	110,201,000	1,322,412,000
20 - 30	4,349	7	1,500	4	6,000	26,094,000		
30 - 40	2,206	7	2,000	4	8,000	17,648,000		70=925,688,400
40 - 50	1,642	15	5,000	2	10,000	16,420,000		197,040,000
50 - 60	1,729	15	10,000	2	20,000	34,580,000		414,960,000
60 - 70	1,296	15	15,000	2	30,000	38,880,000		466,560,000
80 - 100	689	15	20,000	2	40,000	27,560,000		330,720,000
100 - 200	639	30	25,000	1	25,000	15,975,000		191,700,000
200 - 400	95	30	30,000	1	30,000	2,850,000		34,200,000
> 400	16	30	35,000	1	35,000	560,000		6,720,000
รวม	38,217					247,026,000	136,825,000	1,641,900,000

1. ข้อมูลจากผู้ประกอบการประมงจังหวัดสมุทรสงคราม

2. ข้อมูลอ้างอิงจากกรมศุลกากร

รวมทั้งสิ้น 2,567,588,400



จะพบว่าจากปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซลหมุนเร็วของเรือประมงนอกน่านน้ำ เรือประมงนอกน่านน้ำดังกล่าวได้มีการเติมน้ำมันในทะเลประมาณ 1,600 ล้านลิตรต่อปี ซึ่งถ้าหากพิจารณาปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันประมาณการไว้ในปี 2537 ที่มีปริมาณ 2,075 ล้านลิตรนั้น จะเห็นได้ว่าปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันขึ้นฝั่งมีเพียงประมาณ 400 กว่า ล้านลิตรต่อปีเท่านั้น ซึ่งถ้าหากพิจารณาจากปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันจำนวน 2,075 ล้านลิตรต่อปี โดยคิดคำนวณภายใน 1 ปี หรือ 365 วันจะได้ปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันในแต่ละวันเป็นจำนวน 5,684,931.5 ล้านลิตร ซึ่งต้องใช้เรือบรรทุกน้ำมันจำนวนมากในการลักลอบนำเข้าน้ำมัน และจากการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการทั้ง 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมศุลกากร กองทัพเรือ ตำรวจน้ำ ก็ไม่พบการกระทำความผิด หรือสามารถหลุดรอดจากการปฏิบัติงานได้เลย ซึ่งโดยสรุปแล้วมีความเห็นว่าปริมาณการลักลอบไม่น่าจะสูงดังเช่นบริษัทน้ำมันนั้นได้คาดการณ์ไว้

แต่อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีความเห็นว่าปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันประมาณ 2,075 ล้านลิตรต่อปี นั้นความเป็นไปได้ของการลักลอบนำเข้าน้ำมันก่อนที่จะมีการติดตั้งมาตรวัดน้ำมันคงเหลือแบบ Automatic Level Gauge ที่คลังน้ำมันชายฝั่งทุกแห่งครบถ้วนสมบูรณ์นั้น ย่อมสามารถที่จะมีได้ เนื่องจากหากพิจารณาถึงปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันในแต่ละวันประมาณ 5 ล้านลิตรนั้นถ้าหากเป็นการกระทำโดยเรือบรรทุกน้ำมันที่แจ้งปริมาณการนำเข้าที่ต่ำกว่าความเป็นจริง แล้วนำน้ำมันลักลอบดังกล่าวเข้าสู่คลังน้ำมันย่อมมีความเป็นไปได้สูง หรือแม้แต่การลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้าสู่ฝั่งโดยเรือประมงดัดแปลงหลาย ๆ ลำ หากนำเข้าสู่ฝั่งในแต่ละวันโดยทุก ๆ ท่าหรือทุกสถานที่ที่มีการลักลอบนำเข้าน้ำมันเดือนเข้าสู่ชายฝั่งทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามันของประเทศไทย ย่อมมีความเป็นไปได้อย่างสูงมาก ซึ่งผู้ประกอบการประมง<sup>67</sup> ได้แสดงความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันจำนวนมากน่าจะเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ โดยการแจ้งการนำเข้าที่ต่ำกว่าความเป็นจริง

อย่างไรก็ตามไม่ว่าปริมาณการลักลอบนำเข้าน้ำมันจะเป็นเท่าใดก็ตามย่อมมีผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐไม่มากนักน้อย ซึ่งสามารถพิจารณาจากการประมาณการสูญเสียรายได้ของรัฐจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดังนี้

<sup>67</sup> สัมภาษณ์ วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, ประธานสมาคมประมงแห่งประเทศไทย, 13 พฤษภาคม 2539.

ประมาณการสูญเสียรายได้ภาษีสรรพสามิต และเทศบาลจากการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง<sup>๑๑</sup>

	หน่วย : ล้านบาท	
รายได้ภาษีสรรพสามิต น้ำมันเชื้อเพลิงที่เก็บได้	2536	2537
-น้ำมันเบนซิน	15,362	15,786
-น้ำมันก๊าด	358	366
-น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	25,380	27,687
-น้ำมันดีเซลหมุนช้า	399	579
-น้ำมันเตา	4,036	4,161
-LPG	2,623	3,006
รวม	48,158	51,585
รายได้ภาษีสรรพสามิตและเทศบาลที่รัฐสูญเสียจากการลักลอบนำเข้า		
-ประมาณการจากตัวเลขของบริษัทค้าน้ำมัน	3,329	4,295

จากการประมาณการสูญเสียรายได้ภาษีสรรพสามิตและเทศบาลจากปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่ผ่านมาก จะพบว่าในช่วงปี 2536 รัฐจะสูญเสียรายได้ที่พึงจัดเก็บได้เป็นจำนวนประมาณ 3,329 ล้านบาท และในปี 2537 รัฐจะสูญเสียรายได้ที่พึงจัดเก็บได้เป็นจำนวน 4,295 ล้านบาท ซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวเป็นเงินค่าภาษีที่รัฐจัดเก็บเป็นรายได้ของแผ่นดินที่นอกเหนือจากภาษีศุลกากรแล้ว ซึ่งเป็นงบประมาณในการจัดสรรในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการลงทุนในสาธารณูปโภค หรือเพื่อการจัดสรรเงินงบประมาณเพื่อการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เงินภาษีจำนวนดังกล่าวที่น่าจะตกเป็นรายได้ของแผ่นดินเพื่อใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศ<sup>๑๒</sup> กลับสูญเสียรายได้ไปเพราะมีการค้าน้ำมันนอกระบบเกิดขึ้น เงินจำนวนดังกล่าวที่จะต้องนำมาใช้ในการพัฒนาส่วนรวมกลับกลาย

<sup>๑๑</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเถื่อน, หน้า 15.

<sup>๑๒</sup>วันชัย ปุสสเด็จ, “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารงานป้องกันและปราบปรามของกรมศุลกากร,” วารสารศุลกากร 7 (มีนาคม-เมษายน 2538): 9.

ไปเป็นผลประโยชน์ของคนกลุ่มเดียวเท่านั้น ความสูญเสียดังกล่าวเป็นจำนวนปีละหลายพันล้านบาท หากปล่อยปัญหาไว้อยอมก่อให้เกิดผลเสียหายในระยะยาวอย่างที่สุด

### 2.5.1.2 ผลกระทบที่เกิดกับภาคเอกชน

#### 1) เอกชนผู้ทำการค้าน้ำมันโดยสุจริต

จากปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่กล่าวมาแล้ว ย่อมส่งผลกระทบต่อภาคเอกชนที่ทำการค้าน้ำมันโดยสุจริต ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายได้ของผู้ค้าน้ำมัน โดยประกอบไปด้วย 2 ส่วนคือ ส่วนการผลิตหรือการกลั่น และส่วนของการจำหน่ายน้ำมันหลังจากออกจากโรงกลั่นแล้ว ซึ่งรายได้ของผู้ผลิตหรือโรงกลั่น หมายถึง ค่าการกลั่น (Refining Margin) ส่วนรายได้ของการจำหน่ายน้ำมันหลังจากออกจากโรงกลั่นแล้ว หมายถึง ค่าการตลาด (Marketing Margin)

ค่าการกลั่นเป็นรายได้ของผู้ผลิตหรือโรงกลั่นน้ำมัน โดยพิจารณาจากผลต่างระหว่างราคา ณ โรงกลั่น เฉลี่ยทุกผลิตภัณฑ์ตามปริมาณการผลิตกับต้นทุนราคาน้ำมันดิบ (ราคา ณ โรงกลั่น หมายถึง ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นที่หักภาษีและกองทุนต่าง ๆ แล้ว) ส่วนค่าการตลาด คือส่วนต่างระหว่างราคาของปลีก ณ สถานีบริการและราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะเป็นส่วนที่แสดงถึงรายได้ของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการ<sup>90</sup>

ภาคเอกชนที่ทำการค้าน้ำมันโดยสุจริต หรือผู้ค้าน้ำมันต่าง ๆ ที่ลงทุนทำการค้าน้ำมันที่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยทำการค้าน้ำมันในระบบยอมถูกผลกระทบจากการดำเนินการค้าน้ำมันเถื่อนอย่างมาก เนื่องจากผู้ค้าน้ำมันต่าง ๆ ย่อมต้องอาศัยค่าการกลั่นและค่าการตลาดอันเป็นผลตอบแทนในการลงทุนในการค้าน้ำมัน ค่าการตลาดยอมถือได้ว่าเป็นส่วนผลกำไรที่เกิดจากการลงทุนค้าน้ำมัน ดังที่กล่าวในเบื้องต้นหากปริมาณการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนยิ่งสูงมากเท่าไร เท่ากับว่าการสูญเสียผลกำไรที่ผู้ค้าน้ำมันโดยสุจริต สมควรจะได้รับก็จะมากขึ้นไปด้วย จากความสูญเสียดังกล่าวสามารถพิจารณาความสูญเสียในค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมันโดยสุจริตที่สมควรจะได้รับดังต่อไปนี้

<sup>90</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, ตลาดน้ำมันหลังราคาลอยตัว: ใครได้ประโยชน์กันแน่, (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2539), หน้า 4, 8 (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

ผู้ค้าน้ำมันซึ่งลงทุนทำการค้าโดยสุจริตสูญเสียโอกาสในการทำการค้าโดยไม่เป็นธรรม<sup>91</sup>

หน่วย : ล้านบาท

ปี	2533	2534	2535	2536	2537	2538
ค่าการตลาดที่ควรได้รับ	26	564	1,293	1,347	1,934	774

จากการประมาณการที่แสดงในเบื้องต้นจะพบว่าค่าการตลาดที่ผู้ลงทุนทำการค้าน้ำมันโดยสุจริต สมควรได้รับหากไม่มีการค้าน้ำมันนอกระบบ ตั้งแต่ปี 2533 - ปี 2537 รวมมูลค่าประมาณ 5,164 ล้านบาท ผลกำไรในส่วนที่สมควรจะได้รับดังกล่าวนี้ บริษัทผู้ค้าน้ำมันโดยสุจริตต่างได้รับความเสียหายอย่างมาก หากพิจารณาถึงในทางการค้าผลกำไรดังกล่าวนี้ น่าที่จะเป็นผลตอบแทนแก่บริษัทหากน้ำมันที่ค้าขายกันอยู่ในระบบที่ถูกต้อง

2) เอกชนที่ทำการกิจการด้านอื่น ๆ

ในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้นมีความเกี่ยวพันกันอย่างระบบลูกโซ่ กล่าวคือ ในระบบเศรษฐกิจหากมีผลเสียอย่างใดเกิดขึ้นมาอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมอื่นด้วยไม่มากก็น้อย ดังเช่น เมื่อราคาน้ำมันที่ใช้ในอุตสาหกรรมหนึ่งมีราคาต่ำ ย่อมมีผลต่อดัชนีทุนการผลิตที่ต่ำลง เมื่อต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการลดลงก็จะทำให้ราคาจำหน่ายสินค้านั้นลดลงไปด้วย ซึ่งจะมีผลต่อผู้บริโภคส่วนใหญ่ที่จะได้ใช้สินค้าและบริการที่มีราคาถูกลง

อย่างไรก็ตามผลกระทบจากการดำเนินการค้าน้ำมันเดือน ย่อมส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่ต้องใช้น้ำมันอันเป็นต้นทุนในการผลิตสินค้า เป็นไปได้ว่าในอุตสาหกรรมแขนงใดแขนงหนึ่งที่ต้องใช้น้ำมันอันเป็นต้นทุนในการผลิตสินค้า และมีการใช้น้ำมัน

<sup>91</sup> เรื่องเดียวกัน, สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, น้ำมันเดือน, หน้า 16.

ลักลอบนำเข้าดังกล่าว ย่อมก่อให้เกิดผลอย่างน้อยที่สุดประการหนึ่งคือทางด้านต้นทุนการผลิตสินค้าที่ต่ำกว่าเอกชนรายอื่นที่ใช้น้ำมันในระบบ อันก่อให้เกิดผลต่อการแข่งขันไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอื่นได้<sup>๒๒</sup>

น้ำมันเชื้อเพลิงนับได้ว่าเป็นพลังงานหลักที่สำคัญที่สุดที่ใช้ภายในประเทศ โดยมีการใช้ในปี 2538 ประมาณ 636 บาเรลต่อวัน เทียบเท่ากับน้ำมันดิบหรือคิดเป็นร้อยละ 63 ของการใช้พลังงานรวมทุกชนิดภายในประเทศ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (Automotive Diesel Oil) เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการใช้สูงสุดโดยมีการใช้ในปี 2538 เท่ากับ 15,424 ล้านลิตรคิดเป็นร้อยละ 41 ของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดของประเทศ รองลงมาคือน้ำมันเตาที่ส่วนใหญ่ใช้ในอุตสาหกรรม และการผลิตไฟฟ้าเท่ากับ 9,722 ล้านลิตร คิดเป็นร้อยละ 26 และกลุ่มของน้ำมันเบนซิน ซึ่งประกอบด้วย น้ำมันเบนซินพิเศษ และเบนซินธรรมดา อีก 2,692 ล้านลิตรคิดเป็นร้อยละ 17 น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 70 จะใช้ในการคมนาคมขนส่งทั้งทางรถยนต์ รถบรรทุก รถไฟ เรือยนต์ต่าง ๆ ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้าร้อยละ 5 และใช้ในกิจการอื่น ๆ ร้อยละ 25<sup>๒๓</sup> จากการใช้น้ำมันดีเซลในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนอันส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมอื่นนั้นสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๒๒</sup>วันชัย ปุสเสด็จ, “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารงานป้องกันและปราบปรามของกรมศุลกากร,” *วารสารศุลกากร*, 7: 9.

<sup>๒๓</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, “การลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและมาตรการแก้ไข,” เอกสารประกอบการสัมมนา ความรู้เกี่ยวกับการปราบปรามน้ำมันเถื่อนบนบก, หน้า 2.



ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล ในปี 2538<sup>๑</sup>

	ล้านลิตร
- เกษตรและประมง	1,511
- ผลิตไฟฟ้า	755
- ใช้ในอุตสาหกรรม	300
- การขนส่งและอื่น ๆ	12,858
รวม	15,424
- คาดว่ามีน้ำมันเดือนทั้งหมด	2,000
รวมการใช้ทั้งสิ้น	17,424

ก) ในภาคเกษตรและประมง ราคาน้ำมันนั้นมีผลต่อการประกอบกิจการอย่างมากเนื่องจากต้นทุนที่สำคัญของการทำประมงคือ น้ำมัน กิจการประมงซึ่งมีความจำเป็นที่ต้องใช้น้ำมันดีเซลจำนวนมาก เมื่อมีการใช้น้ำมันราคาถูกย่อมส่งผลดีต่อการประกอบกิจการประมงในด้านต้นทุนการประกอบการบ้าง ในด้านการประกอบกิจการประมงนั้นเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่ามีการใช้น้ำมันเดือนกันอย่างมากภายใต้ก็ได้หมายความว่าเรือประมงทั้งหมดจะใช้น้ำมันเดือนดังกล่าว แต่มีเรือประมงขนาดเล็กเท่านั้นที่ยังใช้น้ำมันในระบบซึ่งมีราคาน้ำมันที่สูงกว่าถึงลิตรละ 1-2 บาท ย่อมแสดงให้เห็นความเหลื่อมล้ำของราคาน้ำมันอันเป็นต้นทุนของการทำประมงที่ผู้ประกอบการเรือประมงขนาดเล็กจะต้องใช้น้ำมันที่มีราคาสูงกว่า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนในการจับปลาสูงขึ้น ราคาสินค้าก็จะมีราคาแพงมากขึ้นกว่าผู้ประกอบการเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่ ทำให้การแข่งขันในตลาดของผู้ประกอบการรายเล็กเสียเปรียบอย่างมาก ส่วนด้านต้นทุนในการผลิตภาคการเกษตรอย่างอื่นมีการใช้น้ำมันไม่มากนัก จึงอาจที่จะไม่ก่อให้เกิดผลต่อภาคเกษตรอย่างอื่นเท่าใดนัก

<sup>๑</sup>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, การเพิ่มภาษีป้ายทะเบียนรถยนต์เพื่อลดเขยการลดภาษีน้ำมันดีเซล (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2539), หน้า 6. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

ข) ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ การประกอบอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะอาศัยน้ำมันเตามากกว่าน้ำมันดีเซลในการใช้ผลิตสินค้าหลาย ๆ อย่าง อาทิเช่น อุตสาหกรรมยางรถยนต์ อุตสาหกรรมกระดาษพิมพ์เขียน อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ อุตสาหกรรมเหล็กเส้น อุตสาหกรรมน้ำตาล ฯลฯ แต่ก็มีบางอุตสาหกรรมที่ใช้ น้ำมันดีเซลในการผลิตสินค้าอันถือได้ว่าเป็นต้นทุนการผลิตสินค้าอย่างหนึ่ง ในภาคอุตสาหกรรมก็เช่นเดียวกันกับภาคการประมงหากมีการใช้น้ำมัน ลักลอบในการผลิตสินค้า ย่อมมีผลต่อต้นทุนในการผลิตและราคาสินค้าที่ต่ำกว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ใช้น้ำมันอันมีต้นทุนที่สูงกว่าก่อให้เกิดการค้าที่ไม่เป็นธรรมได้

ค) ในการคมนาคมขนส่ง การคมนาคมขนส่งนั้นเป็นสาขาที่มีการใช้พลังงานมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 37.3 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดในปี 2537 พลังงานที่ใช้จะอยู่ในรูปของผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทั้งสิ้น โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลมีสัดส่วนการใช้สูงสุดและส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 เป็นการใช้น้ำมันในรูปของการขนส่งทางบก เนื่องจากปริมาณยานพาหนะที่ใช้ในท้องถนน ได้แก่ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ที่อยู่จำนวนมาก กอปรกับการเชื่อมโยงของการคมนาคมตามเส้นทางถนนทำได้ทั่วถึงครอบคลุมทั่วประเทศ<sup>55</sup> การขนส่งสินค้าย่อมต้องอาศัยพลังงานจากน้ำมันดีเซลเป็นหลัก ซึ่งต้นทุนในการประกอบการขนส่งสินค้าของรถบรรทุก 10 ล้อ จะเป็นค่าใช้จ่ายที่แปรผันไปตามปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วประมาณร้อยละ 45 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เหลือเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ อันได้แก่ ค่าแรงงาน พนักงานขับรถ ค่าบริการ ค่าประกันด้วย ค่าทะเบียนรถ<sup>56</sup> ในการขนส่งนั้นหากผู้ประกอบการรายใดได้ใช้น้ำมันเดือนเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าแข่งขันกับบริษัทขนส่งอื่นที่มีได้ใช้น้ำมันเดือน ย่อมมีผลต่อต้นทุนที่ต่ำกว่าและก่อให้เกิดการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมได้

### 2.5.2 ผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ

ความมั่นคงหรือความปลอดภัยแห่งราชอาณาจักร หมายความว่า “การให้อิทธิพลของชาติ หรือสวัสดิภาพของประชาชนอยู่ในความมั่นคงและความปลอดภัยรวมถึงการให้ประเทศ

<sup>55</sup>ธีระจิตต์ สติโรตมวงศ์, เอกสารประกอบการบรรยาย เรื่อง “การใช้พลังงานในภาคเอกชน,” เสนอที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 5 สิงหาคม 2539, หน้า 2. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

<sup>56</sup>“ผลการลดราคาน้ำมันต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย,” วารสารเศรษฐกิจ (ธนาคารกรุงเทพ จำกัด) 15 (เมษายน 2526): 222-223.

ดำรงอยู่ในการปกครองระบบประชาธิปไตย ภายใต้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย”<sup>97</sup> หรือความมั่นคงของชาติ หมายถึง “การดำรงอยู่ของชาติอย่างเสรีภาพ มีความมั่นคงปลอดภัยและมีความสมบูรณ์พูนสุข”<sup>98</sup> จากความหมายต่าง ๆ เราจะพบว่า ความมั่นคงของประเทศ เป็นสิ่งที่จำเป็นในการคงอยู่ของประเทศชาติอย่างยิ่ง ซึ่งกินความหมายรวมถึงการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจ สังคม ประชาชน ทรัพยากร ทหารและการป้องกันประเทศ ที่จะต้องมีและประกอบกันเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความมั่นคงของชาติ ดังเช่นที่พลเอกสายหยุด เกิดผล ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติไว้ดังนี้ “ความหมายที่แท้จริงของสภาวะความมั่นคงของชาติ ย่อมหมายถึงสภาพที่ก่อให้เกิดความรู้สึกในเชื่อมั่นในกิจกรรมทั้งปวงที่จะทำให้อาณาเขตดินแดนของประเทศ อำนาจอธิปไตยทางการเมือง หรือสิทธิผลประโยชน์สำคัญของชาติไทยเราปลอดภัยจากการรุกรานใด ๆ”<sup>99</sup>

จากปัญหาการดำเนินการลักลอบค่าน้ำมันเดือนในเขตทางทะเลของประเทศไทย ที่มีการลักลอบค่าน้ำมันเดือนอยู่ในขณะนี้ ถือได้ว่าก่อให้เกิดผลกระทบกับผลประโยชน์ของชาติอันสัมพันธ์ต่อความมั่นคงของประเทศในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น ทางเศรษฐกิจที่รัฐต้องสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีเพื่อใช้จ่ายในการพัฒนาประเทศดังที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น หรือแม้แต่ความมั่นคงของประเทศในทางการทหารและการป้องกันประเทศ และผลกระทบที่สืบเนื่องกันมาอันก่อให้เกิดปัญหาการค้ายาเสพติดร่วมกับปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือน ตามที่นายไชยวัณสินสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้กล่าวยืนยันถึงปัญหาดังกล่าวไว้ ในการเปิดอภิปรายไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคล เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2539 ไว้ดังนี้

<sup>97</sup> มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2495

<sup>98</sup> อนันท์ งามสะอาด, เอกสารประกอบการสอนวิชา ความมั่นคงแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พิทักษ์อักษร), หน้า 2.

<sup>99</sup> พลเอกสายหยุด เกิดผล, “ความมั่นคงของชาติ,” เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องความมั่นคงแห่งชาติในทัศนะของผู้นำไทย เสนอที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อ้างถึงในเกริกเกียรติ พิพัฒน์เสรีธรรม, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจกับความมั่นคงของชาติ,” วารสารธรรมศาสตร์ 14 (ธันวาคม 2526): 181.

“ขบวนการค้าน้ำมันเถื่อนได้แปรสภาพเป็นขบวนการค้ายาเสพติดด้วยการนำเฮโรอีน ภัยเข้าไปกับเรือเมื่อมีการขนถ่ายน้ำมันแล้ว โดยมีการจับกุมได้หนึ่งครั้งเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2538 ชื่อเรือ โชคโอฬาร ครั้งที่ 2 ไม่ได้ของกลางแต่ผู้ต้องสงสัยในเรือประโคนชัย 11 เป็นผู้ที่มีเบื้องหลังอยู่ในกลุ่มผู้ค้าน้ำมันเถื่อนกลุ่มเรือฟักทอง เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2538 นิตยสารเดอะบูลเลติน ในเครือ นิตยสารนิวส์วิคได้ตีพิมพ์รายงาน การจับกุมคดียาเฮโรอีนครั้งใหญ่ที่สุดในออสเตรเลีย ได้ตัวผู้ต้องหา 3 คน จากเรือ ป.สุทธิพงษ์ชัยสกุลนที 1 หรือบาศารี เอส 14 จากจังหวัดสมุทรสงครามได้ของกลางเป็นเฮโรอีนหนัก 120 กิโลกรัม มูลค่า 150 ล้านบาทหรือ 4,750 ล้านบาท ผู้ต้องหาประกอบด้วยนายสนั่น วังรัมย์ นายสมพล ลีวานิช, นายพรชัย ตันสกุล ซึ่งถูกตัดสินจำคุกสูงสุดตลอดชีวิต”<sup>100</sup>

จากคำกล่าวในเบื้องต้นจะเห็นได้ว่าปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนไม่ได้หยุดอยู่เพียงการลักลอบค้าน้ำมันนอกระบบเท่านั้นแต่กลับมีการลักลอบค้ายาเสพติดเพิ่มเติมจากเดิมด้วย ซึ่งการกระทำดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดผลต่อความมั่นคงของประเทศในด้านความเชื่อถือในการเมืองระหว่างประเทศต่อปัญหาการปราบปรามยาเสพติดที่เกิดปัญหาหมกมายในประเทศไทย เนื่องจากปัญหาเสพติดนั้นทั่วโลกได้ให้ความสำคัญ และต่อต้านการกระทำผิดดังกล่าวอันเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าเป็นความผิดสากล

นอกจากปัญหาเสพติดที่สืบเนื่องมาจากการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนแล้ว ปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงในด้านการทหารและการป้องกันประเทศเนื่องมาจากการขัดกันแห่งผลประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่กับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน เมื่อกลุ่มประชาชนในพื้นที่ที่มีปัญหาลักลอบการค้าน้ำมันเถื่อนเกิดความรู้สึกต่อต้านหรือเป็นคนละฝ้ายกับรัฐ เนื่องมาจากผลประโยชน์ที่ตนได้รับจงใจให้เกิดความคิดต่อต้านเจ้าหน้าที่ของรัฐแล้วย่อมก่อให้เกิดปัญหาการกระด้างกระเดื่องต่อเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งหมายรวมถึงทหารเรือด้วย

<sup>100</sup> มติชน. (10 พฤษภาคม 2539): 12.

สำหรับความหมายของความมั่นคงทางด้านการทหารและการป้องกันประเทศคือ “การมีกำลังพลที่เข้มแข็ง มีระบบการป้องกันประเทศที่ผนึกกำลังจากฐานความร่วมมือร่วมใจของประชาชนในชาติ จะก่อให้เกิดขีดความสามารถและศักยภาพสูงที่สามารถป้องกันปราบปรามและเผชิญต่อภัยคุกคามทั้งภายนอกและภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ”<sup>101</sup>

จากความหมายของความมั่นคงทางการทหารที่หมายถึงการมีกำลังพลทางการทหารในการป้องกันประเทศนั้น เมื่อประชาชนรู้สึกกระตือรือร้นและต่อต้านทหารแล้ว ย่อมส่งผลถึงการเข้ารับราชการทหารตามเกณฑ์ที่กลุ่มประชาชนดังกล่าวไม่พอใจอันกระทบต่อกำลังพลของกองทัพที่เกิดจากการผนึกกำลังมาจากฐานในความร่วมมือร่วมใจของประชาชนในชาติ ในการร่วมป้องกันปราบปรามภัยคุกคามจากที่ต่าง ๆ

นอกจากความรู้สึกในการต่อต้านทหารแล้วความกระตือรือร้นดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศในแง่ของการข่าวด้วย การข่าวถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างหนึ่งของกองทัพที่จะต้องมีการหาข่าวเพื่อตรวจสอบหาความไม่ชอบมาพากลของภยันอันตรายต่อการคุกคามประเทศที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการรุกรานของต่างชาติ เมื่อกลุ่มประชาชนในพื้นที่ที่มีปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนเกิดความรู้สึกต่อต้านและแสดงออกซึ่งความกระตือรือร้นต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ เมื่อพบเหตุอันอาจก่อให้เกิดภยันตรายได้ มักจะนิ่งเฉยไม่แจ้งต่อทางการเพื่อทราบ เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ทางทะเลมีพื้นที่กว้างไกลยากแก่การสอดส่องตรวจการได้ทั่วถึง จึงต้องอาศัยการหาข่าวจากประชาชนในพื้นที่ ที่อาจจะมีปัญหาการค่าน้ำมันเดือนอยู่ซึ่งออกทำประมงในทะเลและอาจพบเหตุภยันตรายต่าง ๆ ได้ อาทิเช่น พบเรือรบต่างชาติ หรือเรือโจรสลัดเข้าอยู่ในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย แต่ก็มิได้แจ้งข่าวให้ทางเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อให้มีการระวังป้องกันภัยอันอาจเกิดขึ้นได้ สาเหตุการเมินเฉยดังกล่าวก็อาจเกิดจากการกระทบกระทั่งในผลประโยชน์ที่เกี่ยวกับปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศในด้านต่าง ๆ เนื่องจากผลประโยชน์ที่มีอยู่ของประชาชนในพื้นที่บางส่วนมีความขัดแย้งกับรัฐอันก่อให้เกิดช่องว่างระหว่างรัฐกับประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวได้ ตลอดจนปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเดือนถ้าหากมีการลักลอบนำอาวุธสงครามและยุทธโศปกรณ์อื่น ๆ อาทิเช่น เครื่องมือสื่อสาร โดยลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทยพร้อมกับ

<sup>101</sup> อนันท์ งามสะอาด, เอกสารประกอบการสอนวิชาความมั่นคงแห่งชาติ, หน้า 5.



น้ำมันเดือนแล้ว ผลจากการกระทำดังกล่าวย่อมส่งผลกับปัญหาความมั่นคงของรัฐ ตลอดจนความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ภายในดินแดนได้โดยตรง<sup>102</sup>

### 2.5.3 ผลกระทบต่อสังคม

ปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเดือนนั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมโดยรวมไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งในปัจจุบันมีการรณรงค์เพื่อคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมกันอย่างมาก สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นที่มีแรงจูงใจทางด้านราคาน้ำมันที่ถูกกว่า แต่ราคาน้ำมันที่ถูกกว่าราคาในท้องตลาดซึ่งอาจดูเหมือนว่าผู้ใช้น้ำมันจะได้ประโยชน์มากขึ้นจากการได้ใช้น้ำมันราคาถูก แต่ในความเป็นจริงแล้วผู้ใช้น้ำมันคือผู้ที่จะต้องเสี่ยงกับการใช้น้ำมันที่ไม่มีคุณภาพและมาตรฐานเพียงพอ อันอาจมีผลกับคุณภาพของเครื่องยนต์ทำให้อายุการใช้งานสั้นลงได้ อีกทั้งปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเดือนยังมีลักษณะเป็นองค์กรอาชญากรรมแบบหนึ่ง ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นสิ่งที่รัฐบาลจะต้องให้ความสนใจและเร่งแก้ปัญหาให้หมดไปให้ได้ หรือแม้แต่ความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของประชาชนที่มีเสรีภาพในการดำรงอยู่อย่างปลอดภัยและสงบสุขปราศจากภัยอันตรายรบกวนต่าง ๆ อันเกิดจากองค์กรอาชญากรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวที่ส่งผลกระทบต่อสังคมนั้นสามารถพิจารณาได้ 2 ประการดังนี้คือ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านองค์กรอาชญากรรม

#### 2.5.3.1 การเกิดผลต่อคุณภาพของเครื่องยนต์และสิ่งแวดล้อม

อาจกล่าวได้ว่าน้ำมันเดือนที่ผู้ลักลอบค้าน้ำมันเดือนนำเข้ามาในประเทศไทยนั้นเป็นน้ำมันดีเซลที่มีคุณภาพต่ำ เนื่องมาจากการจับกุมผู้ลักลอบค้าน้ำมันเดือนที่ผ่านมาโดยหน่วยงานของรัฐทั้ง 3 หน่วยงาน คือ กรมศุลกากรตำรวจน้ำ กองทัพเรือ นั้นปรากฏจากการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันโดยฝ่ายควบคุมคุณภาพการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ป.ด.ท.) พบว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (High Speed Diesel) ทั้งหมดที่จับได้มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานที่ กระทรวงพาณิชย์ประกาศในการกำหนดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง เรื่องกำหนดคุณภาพของน้ำมันดีเซล

<sup>102</sup> วันชัย ปุสสเด็จ, “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารงานป้องกันและปราบปรามของกรมศุลกากร,” *วารสารศุลกากร*, 7: 9.

สำหรับใช้กับเครื่องขนต์หมุนเร็ว โดยอาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติ น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2521<sup>108</sup>

จากการดำเนินการจับกุมผู้ลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน น้ำมันดีเซลที่จับได้และได้ผ่านการตรวจวิเคราะห์แล้วพบว่าน้ำมันดังกล่าวไม่มีมาตรฐานเพียงพอที่เหมาะสมในการใช้กับเครื่องขนต์ดีเซลหมุนเร็ว ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากตัวอย่าง รายงานการจับกุมและรายงานผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันได้ดังนี้

(1) เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2536 กรมศุลกากรได้จับกุมเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน ชื่อเรือ “อ.ประกอบชัยนารี 9” พบน้ำมันดีเซลจำนวน 94,437 ลิตร ได้ที่บริเวณปากอ่าวมหาชัย จ.สมุทรสาคร ภายหลังการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันพบว่า น้ำมันดังกล่าวมีคุณสมบัติการกลั่นที่ 90% ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือสูงกว่า 357°C ที่จุดกำหนดสูงสุดถึง 13°C คือที่ 370°C และพบว่าค่าดัชนีซีเทน ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคือต่ำกว่า 47 ที่จุดกำหนดต่ำสุด ถึง 1 คือที่ 46

(2) เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2537 กรมศุลกากรได้จับกุมเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันชื่อเรือ “พรสมุทร” หรือ “เพทาย” พบน้ำมันดีเซลจำนวน 22,000 ลิตร ได้ที่บริเวณเกาะไผ่ เกาะเหลื่อมจังหวัดชลบุรี ภายหลังการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันพบว่า น้ำมันดังกล่าวมีคุณสมบัติการกลั่นที่ 90% ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือสูงกว่า 357°C ที่จุดกำหนดสูงสุดถึง 7°C คือที่ 364°C

(3) เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2537 กรมศุลกากรได้จับกุมเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน ชื่อเรือ “บ.เกียรติสมุทร” พบน้ำมันดีเซลจำนวน 15,962 ลิตร ได้ที่บริเวณอ่าวมหาชัย จ.สมุทรสาคร ภายหลังการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันพบว่า น้ำมันดังกล่าวมีคุณสมบัติการกลั่นที่ 90% ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคือสูงกว่า 357°C ที่จุดกำหนดสูงสุดถึง 12°C คือที่ 369°C

<sup>108</sup>มาตรา 13 “รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใด ๆ ได้ตามที่เห็นสมควรโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

“วันเริ่มมีผลใช้บังคับประกาศตามวรรคหนึ่งให้นำเอาความในมาตรา 10 มาใช้บังคับโดยอนุโลมเมื่อถึงวันกำหนดวันใช้บังคับประกาศของรัฐมนตรีตามวรรคสองแล้ว ห้ามมิให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพต่ำกว่าคุณภาพที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เว้นแต่รัฐมนตรีจะผ่อนผันให้เป็นการชั่วคราว”

และพบว่าค่าความชื้นไสแบบดินเนแมติก @40°C และไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าในช่วงระหว่าง 1.8-4.1 คือที่ 4.6

(4) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2537 กรมศุลกากรได้จับกุมเรือประมงดัดแปลง เป็นเรือบรรทุกน้ำมันชื่อเรือ “อวยพรโชคชัย” พบน้ำมันดีเซลจำนวน 10,035 ลิตร ได้ที่บริเวณ ห่างฝั่งประมาณ 50 ไมล์ ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ภายหลังจากตรวจสอบคุณภาพน้ำมันพบว่า น้ำมันดังกล่าวมีคุณสมบัติการกลั่นที่ 90% ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือสูงกว่า 357°C ที่จุด กำหนดสูงสุดถึง 6°C คือที่ 363°C และพบว่าปริมาณกำมะถัน (% โดยน้ำหนัก) ไม่อยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานที่กำหนดคือสูงกว่า 0.5 ที่จุดกำหนดสูงสุดถึง 0.01 คือที่ 0.51

(5) เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2537 กรมศุลกากรได้จับกุมเรือประมงดัดแปลง เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน ชื่อเรือ “แจ่มใส” พบน้ำมันดีเซลจำนวน 56,796 ลิตร ได้ที่บริเวณห่างจาก บ้านบางแก้วทางทิศตะวันออก จ.เพชรบุรี ประมาณ 13 ไมล์ทะเล ภายหลังจากตรวจสอบ คุณภาพน้ำมันพบว่าน้ำมันดังกล่าว มีคุณสมบัติการกลั่นที่ 90% ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คือสูง กว่า 357°C ที่จุดกำหนดสูงสุดถึง 9°C คือที่ 366°C

จากตัวอย่างรายงานการจับกุมของกรมศุลกากรประกอบกับตัวอย่างรายงานการ ตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบคุณภาพน้ำมัน ของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) จะพบว่าคุณภาพของน้ำมันที่ผู้ค้าน้ำมันเถื่อน ลักลอบนำเข้ามาในประเทศไทยนั้น เป็นน้ำมันที่ไม่มี คุณภาพเพียงพอตามมาตรฐานที่กำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์ หรือเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพต่ำ ไม่ สมควรที่จะนำมาใช้กับเครื่องยนต์ดีเซลหมุนเร็วต่างๆ เนื่องจากจะก่อให้เกิดผลกับตัวเครื่องยนต์ เองที่จะเกิดการสึกหรออายุการใช้งานสั้นลง และยังก่อให้เกิดมลพิษต่อสภาวะแวดล้อมโดยทั่วไป อีกด้วย หากพิจารณาตัวอย่างน้ำมันที่กรมศุลกากรจับได้จะพบว่าจะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ก) คุณสมบัติการกลั่นที่ 90% ต้องอยู่ในเกณฑ์ไม่เกิน 357°C เนื่องจาก ความสามารถในการระเหย ของน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลนั้นวัดได้โดยการกลั่น ความสามารถในการ ระเหยนั้นมีผลต่อการทำงานของเครื่องยนต์ดีเซล โดยเฉพาะในเครื่องยนต์รอบปานกลางและ รอบสูง น้ำมันลักลอบที่กรมศุลกากรจับได้นั้น พบว่าคุณสมบัติการกลั่นที่ 90% มีค่าสูงกว่าเกณฑ์ มาตรฐานกำหนดที่ 357°C ทั้งหมดซึ่งมีผลทำให้เกิดแก๊สคาร์บอนและก่อให้เกิดความสกปรกของ

น้ำมันเครื่องยนต์<sup>104</sup> กล่าวโดยทั่วไปแล้วช่วงการกลั่นของน้ำมันที่ดีควรจะต่ำที่สุดแต่ไม่ทำให้คุณสมบัติทางด้านจุดวาบไฟ การลุกติดไฟ ค่าความร้อน ตลอดจนความชื้นเสียดหายไป น้ำมันล็กกลอบที่จับได้นั้นทั้งหมดมีจุดกลั่นสูงทำให้น้ำมันดีเซลนั้นระเหยยาก ส่งผลให้น้ำมันฉีดเป็นฝอยไม่ดี ผลที่ตามมาคือ กำลังและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ดีเซลตก<sup>105</sup> รวมทั้งการใช้งานเครื่องยนต์ไม่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังทำให้เครื่องยนต์สาดาดติดยาก และยังก่อให้เกิดเขม่าควันจากท่อไอเสียจำนวนมาก เครื่องยนต์ไม่มีกำลังและยังกินน้ำมันมากขึ้นด้วย จะเห็นได้ว่านอกจากเครื่องยนต์จะไม่มีกำลังแล้วยังก่อให้เกิดการสึกหรอของเครื่องยนต์เนื่องมาจากความสกปรกของน้ำมันเครื่องยนต์ และแก๊สคาร์บอนที่เกิดจากน้ำมันที่มีจุดกลั่นที่ไม่ได้คุณภาพ

ข) ค่าดัชนีซีเทน คือค่าที่ใช้วัดคุณภาพของน้ำมันดีเซลในด้านคุณสมบัติในการติดไฟ ค่าซีเทนของน้ำมันดีเซลยิ่งสูงจะมีผลต่อการควบคุมการเผาไหม้ในห้องเครื่องให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น จากการดำเนินการจับกุมน้ำมันล็กกลอบนำเข้าของกรมศุลกากรจะพบว่าส่วนใหญ่ค่าดัชนีซีเทน ของน้ำมันดีเซลจะมีค่าต่ำกว่ามาตรฐานมีค่าดัชนีซีเทนที่ต่ำเมื่อกำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีผลต่อการเผาไหม้ในห้องเครื่อง เนื่องมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ฉีดเข้าไปในห้องเครื่องของเครื่องยนต์ดีเซลนั้น จะต้องใช้เวลาเล็กน้อยในการระเหยและผสมเข้ากับอากาศในห้องเผาไหม้ก่อนจะเกิดการเผาไหม้ด้วยตัวเอง ช่วงเวลานี้เรียกว่า Ignition delay ทำให้ช่วงนี้มีการสะสมของน้ำมันเชื้อเพลิงในห้องเผาไหม้<sup>106</sup> เมื่อมีการสะสมของน้ำมันมากขึ้นจนถึงช่วงเวลาที่เกิดการลุกไหม้อย่างรุนแรงพร้อมกันทีเดียว ทำให้มีแรงกดอย่างรุนแรงมาก จึงเกิดเสียงดังและเกิดแรงอัดกระแทกลงบนหัวลูกสูบอย่างรุนแรง โดยมีสาเหตุมาจากการใช้น้ำมันดีเซลที่มีค่าดัชนีซีเทนที่ต่ำเกินไป เมื่อน้ำมันจำนวนแรกฉีดออกไปในห้องเผาไหม้แล้ว แต่จะต้องเสียเวลาในการอุ่นตัวนาน น้ำมันจำนวนต่อไปจึงฉีดออกมาเรื่อยๆ จนเกิดการสะสมของน้ำมันไว้เป็นจำนวนมาก เมื่อมีการสะสมของน้ำมันเป็นจำนวนมาก ๆ ในห้องเผาไหม้ เมื่อถึงเวลาที่มีการลุกไหม้ก็จะลุก

<sup>104</sup> ประเสริฐ เทียนนิมิตร, ขวัญชัย สันทิพย์สมบูรณ์ และปานเพชร ชินินทร, เชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น (กรุงเทพมหานคร: เม็ดทรายพริ้นติ้ง, 2539), หน้า 164.

<sup>105</sup> อ่างง โชติมังสะ และ สุจิตต์ สอนองคุณ, เชื้อเพลิงและวัสดุหล่อลื่น (กรุงเทพมหานคร: เม็ดทรายพริ้นติ้ง), หน้า 185.

<sup>106</sup> ประเสริฐ เทียนนิมิตร ขวัญชัย สันทิพย์สมบูรณ์ และปานเพชร ชินินทร, เชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น, หน้า 159.

ไหม้พร้อมกัน ซึ่งมีผลทำให้เครื่องยนต์เกิดอาการน็อคได้<sup>107</sup> จากตัวอย่างน้ำมันคุณภาพต่ำที่กรมศุลกากรจับได้นั้น ค่าซีเทนของน้ำมันดังกล่าวที่ต่ำกว่ามาตรฐานนั้นจะก่อให้เกิดปัญหาเครื่องยนต์สตาร์ทติดยาก เครื่องยนต์เดินไม่เรียบ ก่อให้เกิดควันและเขม่ามาก กินน้ำมันมากกว่าที่ควร และยังก่อให้เกิดปัญหาเครื่องยนต์น็อค อันเนื่องมาจากค่าดัชนีซีเทนที่ต่ำ ทำให้การควบคุมการเผาไหม้ทำได้ไม่ดี เป็นผลให้ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ต่ำลงและอายุการใช้งานสั้นลงกว่าที่ควรจะเป็น

ค) ความหนาแน่นและความชื้นไฮของน้ำมันดีเซล คือแรงต้านทานภายในตัวของน้ำมันต่อการไหล น้ำมันใสจะไหลได้ง่ายส่วนน้ำมันที่ชื้นจะไหลได้ช้า ความหนืดต้องมีความเหมาะสมเพื่อให้ระบบการฉีดน้ำมันฉีดเป็นฝอยได้ละเอียด ในขณะที่เดียวกันก็จะช่วยในการหล่อลื่นปั๊ม น้ำมันเชื้อเพลิงแรงดันสูงด้วย ถ้าน้ำมันชื้นเกินไปก็จะไม่มีการกระจายเป็นฝอยได้ดีเท่าที่ควร แต่ถ้าน้ำมันใสเกินไปก็จะทำให้การหล่อลื่นไม่ดีพอ จากการดำเนินการจับกุมผู้ลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนจะพบว่า น้ำมันลักลอบดังกล่าวมีค่าความชื้นไฮของน้ำมันดีเซลที่สูงกว่ามาตรฐานที่ประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีผลต่อรูปร่างของละอองน้ำมันที่ฉีดออกไปจากหัวฉีดซึ่งความชื้นสูงจะทำให้การฉีดน้ำมันของหัวฉีดน้ำมันไม่เป็นฝอยละอองที่ดี กล่าวคือ ละอองน้ำมันจะมีขนาดใหญ่และน้ำมันพุ่งไปไม่ไกลนอกจากนี้ น้ำมันจะพุ่งเป็นสายแทนที่จะเป็นละอองเล็ก ๆ ผลก็คือ น้ำมันไม่สามารถที่จะรวมตัวกับอากาศได้ดีเท่าที่ควร ซึ่งมีผลทำให้การสันดาบของเครื่องยนต์ไม่สมบูรณ์ เครื่องยนต์ไม่มีกำลังและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ตก และถ้าหากเป็นเครื่องยนต์ขนาดเล็กแล้ว น้ำมันอาจพุ่งไปกระทบกระบอกสูบทำให้เกิดการชะล้างฟิล์มน้ำมันหล่อลื่นไหลลงสู่กันอ่าง ซึ่งมีผลทำให้เครื่องยนต์เกิดการสึกหรออย่างมาก และน้ำมันเครื่องเกิดการสกปรก<sup>108</sup>

ง) ปริมาณกำมะถัน ในน้ำมันดีเซลปริมาณกำมะถันที่มีเป็นจำนวนที่สูง เป็นสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล เนื่องจากปริมาณกำมะถันจำนวนมากจะก่อให้เกิดการกัดกร่อนปริมาณกำมะถันที่มีอยู่ในน้ำมันดีเซล จากการดำเนินการจับกุมผู้ลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนเครื่องยนต์จากน้ำมันดีเซลที่จับได้โดยส่วนใหญ่จะมีปริมาณกำมะถันที่สูงกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งปริมาณกำมะถันที่สูงมากเกินไปจะก่อให้เกิดผลเสีย

<sup>107</sup> อารง โชตะมังสะ และ สุจิตต์ สนองคุณ, เชื้อเพลิงและวัสดุหล่อลื่น, หน้า 180.

<sup>108</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 183.



ต่อเครื่องชนิดคือ ปริมาณกำมะถันที่สูงเกินไปเมื่อเผาไหม้จะกลายเป็นซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ( $\text{SO}_2$ ) และไทรออกไซด์ ( $\text{SO}_3$ ) ซึ่งสารเคมีทั้งสองชนิดจะทำปฏิกิริยากับน้ำหรือความชื้นกลายเป็นกรดกำมะถัน และเกิดการกัดกร่อนชิ้นส่วนต่าง ๆ ในเครื่องยนต์ นอกจากนี้ยังทำให้น้ำมันเครื่องเกิดขี้ตะกอน (Sludge) ซึ่งมีผลทำให้น้ำมันเครื่องทำหน้าที่หล่อลื่นเครื่องยนต์ได้ไม่ดี และเครื่องยนต์เกิดความสกปรก การกัดกร่อนของกำมะถันจะมีสองลักษณะคือ ลักษณะแรกเกิดจากการกัดกร่อนของสารประกอบที่เกิดจากการสันดาบของกำมะถันเมื่อรวมกับน้ำเกิดเป็นสารละลายที่มีฤทธิ์เป็นกรดซึ่งจะกัดกร่อนชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ที่เป็นโลหะอย่างรุนแรง ส่วนลักษณะที่สองเกิดจากการกระทำของกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรง คือน้ำมันจะกัดกร่อนชิ้นส่วนของระบบหัวฉีดเครื่องยนต์ดีเซล<sup>109</sup> ทำให้หัวฉีดน้ำมันดังกล่าวเกิดความเสียหายโดยตรงและมีอาการพุพองอายุการใช้งานก็สั้นลง ส่งผลให้ระบบจ่ายน้ำมันทำได้ไม่ดี น้ำมันไม่สามารถฉีดละอองเป็นฝอยได้ ซึ่งมีผลกับเครื่องยนต์ ทำให้เครื่องยนต์เดินไม่เรียบ และเดินสะดุดได้

กล่าวโดยสรุปแล้วน้ำมันล็กกลอบนำเข้าที่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจับกุมได้ หรือจับกุมไม่ได้ก็ตาม ต่างก็เป็นน้ำมันดีเซลที่ไม่มีคุณภาพมาตรฐานที่เพียงพอซึ่งก่อให้เกิดผลเสียต่อเครื่องยนต์โดยตรง และมีผลต่ออายุการใช้งานของเครื่องยนต์ ทำให้เครื่องยนต์เกิดการสึกหรอเสียหายเร็วกว่าที่ควรจะเป็น จนต้องมีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่แทน อันเป็นผลให้ต้องเสียดุลการค้ากับต่างประเทศที่ต้องซื้อหรือนำเข้าเครื่องยนต์จากต่างประเทศด้วย อีกทั้งน้ำมันล็กกลอบดังกล่าวยังก่อให้เกิดปัญหามลพิษในอากาศ จากเขม่า คว้น สารพิษ จากกำมะถันหรือจากการสันดาบของเครื่องยนต์ดีเซล<sup>110</sup> ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะยังไม่สามารถประเมินได้ว่า น้ำมันล็กกลอบนำเข้านั้นได้ก่อให้เกิดปัญหาทางสภาวะแวดล้อมและก่อให้เกิดมลพิษในอากาศเท่าใด แต่อย่างน้อยที่สุดน้ำมันที่ไม่มีคุณภาพดังกล่าว ก็ก่อให้เกิดมลพิษมากกว่าน้ำมันที่มีคุณภาพมาตรฐานอย่างแน่นอนอย่างน้อยที่สุดก็อาจกล่าวได้ว่าน้ำมันเดือนก็เป็นสาเหตุอย่างหนึ่งที่เป็นตัวเร่งให้เกิดปฏิกิริยาเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศของโลก อันมีผลต่อสภาวะแวดล้อมของโลกโดยตรงและทำให้อากาศมีความร้อนสูงมากขึ้นเนื่องจากสารพิษจากคาร์บอนมอนนอกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์

<sup>109</sup> ประเสริฐ เทียนนิมิตร, ขวัญชัย สินทร์พัสสมบุรณ์ และ ปานเพชร ชินินทร, เชื้อเพลิงและสารหล่อลื่น, หน้า 170.

<sup>110</sup> สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, ตลาดน้ำมันหลังวิกฤตลอยตัว: ใครได้ประโยชน์กันแน่, หน้า 15.

ไทรออกไซด์ และกำมะถัน ตลอดจนสารพิษจากเขม่าควันพิษต่าง ๆ ที่ปล่อยจากเครื่องยนต์ที่ใช้ น้ำมันเดือนซึ่งมีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด ต่างก็เป็นสารพิษที่มีผลทำลายชั้นบรรยากาศของโลกหรือโอโซนให้เกิดช่องโหว่จนไม่สามารถกรองรังสีอุลตราไวโอเลตไว้ได้ ทำให้บรรยากาศในโลกร้อนขึ้นอย่างมาก ดังที่ปรากฏในปัจจุบัน

### 2.5.3.2 การเกิดองค์การอาชญากรรม

การดำเนินการลักลอบค่าน้ำมันเดือนนั้นถือได้ว่าเป็นการประกอบอาชญากรรมทางเศรษฐกิจประเภทหนึ่ง หากพิจารณาความหมายตามที่นักอาชญวิทยาที่มีชื่อเสียงท่านหนึ่งคือ Edwin H. Sutherland โดยให้คำนิยามของอาชญากรรมทางเศรษฐกิจไว้ว่า "เป็นการกระทำความผิดทางอาญา โดยบุคคลที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจ ผู้กระทำได้มีความรู้ความเชี่ยวชาญที่ตนมีอยู่มาเป็นส่วนสำคัญในการกระทำความผิดนั้น"<sup>111</sup> จะเห็นได้ว่าผู้ลักลอบค่าน้ำมันเดือนเป็นผู้ที่มีความสามารถและมีความเชี่ยวชาญในการดำเนินการค่าน้ำมันอยู่แล้ว (กรณีการแจ้งปริมาณน้ำมันที่ต่ำกว่าความเป็นจริง) หรือแม้แต่อาศัยโอกาสที่มีอยู่แล้วตามปกติในการรองรับและการเดินเรือเข้าออกจากชายฝั่งหรือท่าเรือเป็นประจำ (กรณีของเรือประมงดัดแปลง) ซึ่งกลุ่มผู้ค่าน้ำมันเดือนดังกล่าวต่างก็มีความพร้อมในทางเศรษฐกิจในการลงทุนเกี่ยวกับการกระทำความผิดอยู่แล้ว

นอกจากคำนิยามในเบื้องต้นแล้ว การลักลอบค่าน้ำมันเดือนนั้นถือได้ว่าเป็นอาชญากรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างหนึ่งเนื่องมาจากกรณีโอกาสในการกระทำความผิดที่มีการเตรียมการไว้ก่อนล่วงหน้าอีกทั้งการได้รับผลตอบแทนเป็นมูลค่ามหาศาล การมีผู้ร่วมกระทำความผิดหลาย ๆ คนหรือเป็นไปในรูปแบบขององค์การอาชญากรรม ผู้กระทำความผิดมีความเชี่ยวชาญในการกระทำความผิด ความรู้สึกของประชาชนที่เป็นปรปักษ์ต่อการประกอบอาชญากรรมมีน้อย สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ต่างก็เป็นองค์ประกอบหลัก ๆ ที่สำคัญของการประกอบอาชญากรรมทางเศรษฐกิจทั้งสิ้น อีกทั้งการลักลอบค่าน้ำมันเดือนก็เป็นการกระทำความผิดที่เกี่ยวกับการมีเจตนาฉ้อค่าภาษีของรัฐ อันได้แก่ ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพากร และภาษีสรรพสามิต เป็นต้น

<sup>111</sup> วีระพงษ์ บุญไญยภาส, อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2537), หน้า 15.

คดีอาชญากรรมทางเศรษฐกิจอย่างกรณีการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนมักจะปรากฏว่ามีผู้เข้ามาเกี่ยวข้อ หรือให้ความร่วมมือในการกระทำความผิดเป็นจำนวนมาก บางครั้งอาจกล่าวได้ว่าเป็นองค์กรหรือขบวนการเลยทีเดียว นับตั้งแต่การคบคิด การดำเนินการ การจัดฉาก ซึ่งต้องอาศัยการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ โดยมีช่องว่างหรือทิ้งหลักฐานไว้น้อยที่สุด ลักษณะของการดำเนินงานในรูปแบบนี้เองที่ก่อให้เกิดความยากลำบากแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันและปราบปรามต่อการกระทำความผิด หรืออาจกล่าวได้เลยว่าคดีลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนถึงแม้ว่าจะมีการจับกุมผู้กระทำความผิดไว้ได้ แต่ก็ยังเป็นเพียงผู้กระทำความผิดชั้นปลายแถวในองค์กรอาชญากรรมดังกล่าว และไม่เคยมีผู้ถูกจับกุมคนใดได้ให้การขัดทอดไปจนถึงหัวหน้าขององค์กรอาชญากรรมดังกล่าว

ผลประโยชน์มูลค่ามหาศาลที่ได้รับจากการประกอบอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ (ค้ำน้ำมันเถื่อน) นั้นเงินที่ได้รับส่วนหนึ่งมักจะไปอุดหนุนจุนเจืออาชญากรรมประเภทอื่น ๆ ตามลักษณะของวงจรองค์กรอาชญากรรม<sup>112</sup> ซึ่งก็ปรากฏเห็นได้ชัดจากคำกล่าวของนายไชยวัติน สุนสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมในการอภิปรายไม่ไว้วางใจรัฐมนตรี เป็นรายบุคคล เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ.2539 ได้แสดงให้เห็นว่าปัจจุบันองค์กรอาชญากรรมได้พัฒนาตนเองไปอีกขั้นหนึ่ง กล่าวคือนอกจากการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนแล้วยังมีการลักลอบค้ายาเสพติดด้วย จะเห็นได้ว่าองค์กรอาชญากรรมดังกล่าวได้เริ่มขยายฐานการประกอบอาชญากรรมออกไปอีก ซึ่งจะก่อให้เกิดผลเสียอย่างมากต่อประเทศไทยเอง การลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนจะต้องมีการกระทำกันเป็นขบวนการขนาดใหญ่ ประกอบด้วยผู้มีอิทธิพลในพื้นที่และผู้ที่ทำตัวเป็นผู้ทรงอิทธิพลในพื้นที่ เช่น นักเลง เจ้าถิ่น เป็นต้น ตลอดจนนักการเมืองท้องถิ่น นักการเมืองระดับชาติ บางคนต่างก็มีส่วนร่วมในขบวนการการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนด้วยกันทั้งสิ้นไม่มากนักก็น้อย ภายหลังจากที่ได้มีการประกอบอาชญากรรมทางเศรษฐกิจแล้ว มักจะมีอาชญากรรมประเภทอื่น ๆ เกิดขึ้นตามมาด้วย ส่วนใหญ่จะเป็นอาชญากรรมต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน อันได้แก่ กรณีที่มีการขัดกันแห่งผลประโยชน์หรือมีการเปิดเผยความลับ อาทิเช่น บัญชีรายชื่อของลูกค้ำและผู้ค้ำน้ำมันเถื่อนเพื่อเป็นการแก้แค้นหรือปกปิดพยานหลักฐาน หรือมีการให้สินบนต่อเจ้าพนักงาน

<sup>112</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 22.

โปรดดูรายละเอียดคำกล่าวของนายไชยวัติน สุนสุวรรณ, รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2539, หน้า 84.

อาจกล่าวได้เลยว่าเมื่อมีองค์กรอาชญากรรมเกิดขึ้นในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งแล้ว ย่อมนำมาซึ่งความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว เพราะองค์กรอาชญากรรมดังกล่าวมักมีผู้ทรงอิทธิพลในพื้นที่ควบคุมอยู่และมักจะมีสิ่งที่เกิดกฎหมายต่าง ๆ เช่น เรื่องอาวุธยุทโธปกรณ์ ยาเสพติด และสิ่งผิดกฎหมายหลาย ๆ อย่าง<sup>113</sup> อีกทั้งในพื้นที่ที่ล่อแหลมต่อการเกิดอาชญากรรมดังกล่าวก็อาจจะกระทบกับเสรีภาพ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว และย่อมไม่เป็นที่พึงปรารถนาของประชาชนอย่างแน่นอนที่อยู่ภายในบริเวณที่มีองค์กรอาชญากรรมดังกล่าวตั้งอยู่ (ที่มีการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อน) และอาจกล่าวได้เลยว่า ไม่เคยมีขบวนการหรือองค์กรอาชญากรรมใดที่ทำการลักลอบค้ำของเถื่อนต่าง ๆ มากมายรวมทั้งสิ่งผิดกฎหมายต่าง ๆ ที่ตั้งเป็นองค์กรที่มีลักษณะว่าเป็นองค์กรที่ให้ความรู้สึกปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแก่ประชาชนเลย

## 2.6 นโยบายของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหากลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย

ปัญหากลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตน่านน้ำไทยถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งเนื่องมาจากผลจากการดำเนินการค้ำน้ำมันเถื่อนของบุคคลหลาย ๆ กลุ่มได้สร้างปัญหาอย่างมากมายให้กับภาครัฐ ภาคเอกชน ในประเทศไทยโดยได้รับผลกระทบจากการก่อปัญหาดังกล่าวไม่มากนักน้อย อย่างไรก็ตามรัฐบาลก็ไม่ได้นิ่งนอนใจในทางตรงกันข้ามกลับพยายามหาแนวทางการป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนที่เกิดขึ้นให้ได้ผลอย่างจริงจัง ซึ่งความพยายามต่าง ๆ ของรัฐบาลนั้นได้ปรากฏออกมาเป็นนโยบายที่กำหนดหลักเกณฑ์ตลอดจนวิธีปฏิบัติเพื่อให้การแก้ไขปัญหามาตรับบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่รัฐได้กำหนดนโยบายไว้ ซึ่งนโยบายต่าง ๆ ที่รัฐบาลออกมาในหลาย ๆ ครั้ง และหลาย ๆ วิธีซึ่งส่วนใหญ่จะได้ผลในทางปฏิบัติพอสมควร อย่างไรก็ตามนโยบายของรัฐบาลที่ออกตั้งแต่เริ่มแรกที่เกิดปัญหากลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนจนกระทั่งถึงในปัจจุบันสามารถพิจารณาได้ ดังนี้

<sup>113</sup>วันชัย ปุสเสด็จ, “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารงานการป้องกันและปราบปราม,” *วารสารตุลาการ*, 7: 9.

คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 ได้มีมติอนุมัติตามมติ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2538 (ครั้งที่ 49) เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2538 ให้มีมาตรการในการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

- 1) เห็นชอบให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดไว้แล้วต่อไปนี้ ดังนี้
  - (1) ให้มีการตรวจสอบเรือขนส่งของ ปตท. และ กฟผ. เช่นเดียวกับผู้ค้าน้ำมันอื่น
  - (2) ให้กรมเจ้าท่าตรวจสอบการตัดแปลงเรือประมงอย่างใกล้ชิดและเข้มงวด
  - (3) ให้มีคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบการลักลอบนำเข้าน้ำมัน โดยให้กรม ศุลกากรเป็นเจ้าของเรื่องและประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
  - (4) ให้การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีใบกำกับกับการขนส่งของกรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์กำกับไปกับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทุกครั้ง
  
- 2) เห็นชอบให้กำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มเติม ดังนี้
  - (1) ให้กรมสรรพสามิตกำหนดให้มีการติดตั้งมาตรวัดน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าออก จากคลังและมาตรวัดน้ำมันคงเหลือ แบบ Automatic Level Gauge ในคลังน้ำมันชายฝั่งทุกแห่ง และให้มีการปิดผนึกมิให้เปิดเครื่องเข้าไปแก้ไขสัญญาณได้
  - (2) ให้มีการตรวจการณ์การขนส่งน้ำมันในทะเล และเฝ้าตรวจสอบพฤติกรรมการขนส่งน้ำมันทางบก ดังนี้
    - ให้กองทัพเรือ กรมศุลกากร และกรมตำรวจ จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตรวจลาดตระเวนการขนส่งน้ำมันในทะเล
    - ให้กรมศุลกากรและกรมตำรวจ จัดหาสายสืบเฝ้าตรวจสอบพฤติกรรมการขนส่งน้ำมันทางบกของคลังน้ำมันชายฝั่งทุกแห่ง ทั้งคลังที่ได้รับอนุมัติให้นำเข้าและคลังที่ไม่ได้รับอนุมัติให้นำเข้า
  - (3) ให้เพิ่มการตรวจสอบการจับกุมบนบกอย่างเข้มงวด โดยให้กรมตำรวจจัดตั้งด่านตรวจสอบรถบรรทุกน้ำมันต้องมีเอกสารใบกำกับกับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงติดไปกับรถบรรทุกน้ำมันทุกครั้งโดยก่อนทำการตรวจสอบให้มีการชี้แจงทำความเข้าใจถึงวัตถุประสงค์การตรวจสอบแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานก่อน



(4) ให้กรมสรรพากรส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มของคลังน้ำมันชายฝั่งทุกแห่ง ทั้งคลังที่ได้รับอนุมัติให้นำเข้าและคลังที่ไม่ได้รับอนุมัติให้นำเข้า รวมถึงสถานีบริการ โดยเฉพาะสถานีบริการขนาดเล็กหรือสถานีบริการประเภทถังลอยด้วย

(5) การแจ้งการนำเข้า

- ให้กระทรวงพาณิชย์ (กรมทะเบียนการค้าและกรมการค้าต่างประเทศ) ขอความร่วมมือจากบริษัทน้ำมันที่มีโรงกลั่นในสิงคโปร์ให้แจ้งรายละเอียดของเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) ที่รับน้ำมันจากโรงกลั่นในสิงคโปร์และมีจุดหมายปลายทางมายังประเทศไทยให้ สพช. เพื่อให้ตรวจสอบได้ว่าการนำเข้าและเสียภาษีโดยถูกต้องทุกลำหรือไม่

- ให้กระทรวงพาณิชย์ (กรมทะเบียนการค้าและกรมการค้าต่างประเทศ) กำหนดเงื่อนไขการนำเข้า ให้ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 6 ทุกรายต้องแจ้งรายละเอียดการนำเข้า น้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่เรือเดินทางออกจากประเทศสิงคโปร์

- ภายหลังจากที่มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้ว ให้กรมศุลกากรดำเนินการตรวจสอบเรือนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงทุกลำอย่างเข้มงวด เป็นเวลา 1 เดือน นับแต่วันที่ ได้เริ่มดำเนินการเพื่อดูว่าการกำหนดมาตรการดังกล่าวประสบผลสำเร็จเพียงใด

(6) ให้กรมศุลกากรดำเนินการปรับปรุงแนวทางการดำเนินคดีของกรมศุลกากรให้รัดกุมยิ่งขึ้น โดยให้กรมศุลกากรดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้ให้ครบถ้วน และจัดทำเป็นคู่มือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ดังนี้

- ให้ศึกษารายละเอียดในสัญญาเช่าเรือและพยานแวดล้อมต่าง ๆ เพื่อค้นข้อมูลที่แสดงให้เห็นได้ว่าเป็นการนำเรือไปใช้ผิดประเภทหรือผิดสัญญาหรือเป็นการเช่ากันจริงหรือไม่

- กรณีที่มีการดัดแปลงเรือ ต้องจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญ เช่น กรมเจ้าท่า ให้แสดงความเห็นว่ามี การดัดแปลงเรือเพื่อบรรทุกน้ำมันจนไม่สามารถนำเรือไปใช้จับปลาได้แล้ว และกัการดัดแปลงเกิดขึ้นก่อนหรือหลังการให้เช่า ถ้าผู้ต้องหาต่อสู้ว่าน้ำมันมิใช่ใช้กับเครื่องยนต์เรือ ควรพิจารณาขนาดของถังเก็บน้ำมันเปรียบเทียบกับเรือขนาดเดียวกันว่ามีขนาดใหญ่ผิดปกติหรือไม่

- การรับเรือ ให้กรมศุลกากรขอความร่วมมือกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในทุกขั้นตอน เช่น กรมเจ้าท่า กรมตำรวจ เพื่อให้มีการรับเรือของผู้กระทำผิดหรือทำให้ใช้เรือไม่ได้ เช่น การเพิกถอนทะเบียนเรือ เป็นต้น

- กรณีที่ผู้ถูกจับกุมอ้างว่าซื้อน้ำมันจากในประเทศ ให้กรมศุลกากร พิสูจน์หลักฐานการซื้อขายโดยตรวจสอบข้อเท็จจริงว่ามีผู้ขายจริงหรือไม่ และให้กรมทะเบียนการค้า นำตัวอย่างน้ำมันไปตรวจสอบสารเติมแต่ง (Additive) เพื่อพิสูจน์ว่าเป็นน้ำมันลักลอบนำเข้าหรือไม่ และน้ำมันนั้นมีคุณภาพถูกต้องตามที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศกำหนดหรือไม่ หากปรากฏว่าน้ำมันมีคุณภาพต่ำกว่าที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศกำหนดให้กรมศุลกากรประสานงานกับกรมทะเบียนการค้าเพื่อดำเนินคดีผู้ถูกจับกุมและผู้ขายด้วย นอกจากนี้ให้กรมศุลกากรประสานงานกับกรมสรรพากรเพื่อตรวจสอบภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้ขายน้ำมันด้วย ทั้งนี้เพื่อไม่ให้มีผู้ร่วมเมื่อรับเป็นผู้ขายหากกรมศุลกากรดำเนินการตามแนวทางข้างต้นไปแล้ว ปรากฏว่าการตรวจสอบสารเติมแต่งยังไม่ชัดเจนพอที่จะใช้เป็นหลักฐานพิสูจน์ว่าเป็นน้ำมันที่ลักลอบนำเข้าหรือเจ้าหน้าที่กรมทะเบียนการค้าไม่สามารถที่จะยืนยันได้ ให้กรมศุลกากรเสนอรัฐบาลใช้มาตรการอื่น ๆ ที่เตรียมไว้ออกมาดำเนินการ เช่น การเติมสาร Marker ในน้ำมันที่ผลิตได้ในประเทศไทยนำเข้ามาในประเทศ

- การติดตามผลคดีในชั้นสอบสวนให้กรมศุลกากรติดตามสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่เสมอและในชั้นการพิจารณาของพนักงานอัยการให้กรมศุลกากรจัดส่งข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับคดีที่รวบรวมไว้แต่ต้นให้แก่พนักงานอัยการเพื่อใช้เปรียบเทียบกับสำนวนการสอบสวนของตำรวจ

- เพื่อให้การปรับปรุงแนวทางการดำเนินคดีของกรมศุลกากรมีผลครอบคลุมไปถึงการดำเนินคดีของหน่วยงานอื่น ๆ ด้วย เช่น ตำรวจน้ำ จึงควรเสนอให้หน่วยงานอื่นที่มีการดำเนินคดีผู้ลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงต้องแจ้งให้กรมศุลกากรทราบเพื่อประสานงานให้การดำเนินคดีเป็นไปในแนวทางข้างต้นทุกราย

- ให้ปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรี ในการประชุมเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2536 ซึ่งกำหนดให้กรมศุลกากรดำเนินคดีกับผู้ต้องหาลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงให้ถึงที่สุดทุกราย และมีให้ทำความตกลงระงับคดีโดยให้มีข้อยกเว้นไม่ต้องดำเนินคดีได้ ในกรณีที่กรมศุลกากรเห็นว่า ผู้กระทำผิดรายใดมีหลักฐานอ่อนและอาจมีปัญหาในการดำเนินคดีให้ถึงที่สุด โดยมีแนวทางปฏิบัติให้กรมศุลกากรเสนอต่อคณะกรรมการเปรียบเทียบระงับคดี ซึ่งมีผู้แทนกรมตำรวจและผู้แทนกระทรวงการคลังร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย และในการระงับคดีจะต้องทำการริบเรือด้วย เว้นแต่จะมีเหตุว่าขัดข้องต่อความเป็นธรรม ทั้งนี้ ให้เป็นดุลยพินิจของคณะกรรมการเปรียบเทียบฯ ที่จะพิจารณาความเหมาะสมในการเปรียบเทียบความผิด แต่หากไม่ริบเรือ ให้เจ้าของเรือทำหนังสือยืนยันต่อกรมศุลกากร เป็นเอกสารประกอบการระงับคดีว่าจะไม่นำเรือ ดังกล่าวไปใช้ใน

การกระทำความผิด หรือให้ผู้อื่นเข้าไปใช้ในการกระทำความผิด หากกระทำความผิดซ้ำยินยอมให้ปรับ  
เรือ

(7) เพื่อให้การพิจารณาในชั้นของพนักงานอัยการเป็นไปอย่างรัดกุมยิ่งขึ้น ให้  
สำนักงานอัยการสูงสุดถือว่าคดีลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นคดีสำคัญ รัฐบาลมีนโยบายที่จะ  
ปราบปรามเป็นกรณีพิเศษ หากพนักงานอัยการมีความเห็นควรสั่งไม่ฟ้องทุกข้อหา บางข้อหา หรือ  
สั่งไม่ปรับของกลาง ก่อนมีความเห็นและคำสั่งให้บันทึกความเป็นเสนออัยการสูงสุดก่อนมีคำสั่ง

(8) ให้มีการขยายเขตน่านน้ำจากปัจจุบัน 12 ไมล์ทะเล เป็น 24 ไมล์ทะเล โดย  
จัดตั้งคณะอนุกรรมการฯ ขึ้นชุดหนึ่ง เพื่อพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.  
2469 เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีอำนาจปฏิบัติการใน "เขตต่อเนื่อง" ระหว่าง 12-24 ไมล์ทะเล  
ได้

(9) มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมไปหารือกับบริษัทผู้ค้าน้ำมันต่าง ๆ  
เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลหรือเบาะแสที่แท้จริงในการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ที่จะเป็นประโยชน์  
และช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3) ให้กระทรวงมหาดไทย (กรมตำรวจ) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร กรม  
สรรพสามิต และกรมสรรพากร) กระทรวงพาณิชย์ (กรมทะเบียนการค้า และกรมการค้าต่าง  
ประเทศ) สำนักงานอัยการสูงสุด กองทัพอากาศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กระทรวงการต่าง  
ประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) กระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า) สพช. และหน่วยงาน  
อื่นที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวข้าง  
ต้นโดยด่วนอย่างเคร่งครัด และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่ง  
ชาติในการประชุมทุกครั้ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย