

ผลกระทบของราคาน้ำมันกับเศรษฐกิจไทย

ศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจ

มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

โทรศัพท์ 0-2697-6340-1

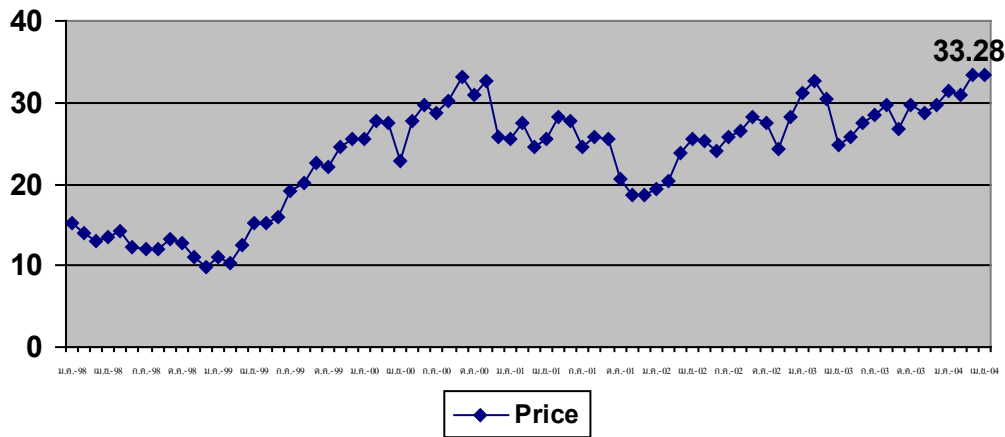
โทรสาร 0-2697-6342

จากภาวะราคาน้ำมันที่ทรงตัวในระดับที่สูงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปลายปีที่ผ่านมา ทำให้รัฐบาลตัดสินใจออกมาตรการตรึงราคาน้ำมันเพื่อป้องกันปัญหาการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้า ซึ่งจะเป็นอุปสรรคสำคัญต่ออัตราการเจริญเติบโตของประเทศ ทั้งนี้ มาตรการการชดเชยราคาน้ำมันของรัฐบาล ที่เริ่มตรึงราคาน้ำมันตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2547 ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 105 วัน (ณ วันที่ 23 เม.ย.2547) รัฐบาลได้ใช้งบประมาณในการตรึงราคาน้ำมันไปแล้วทั้งสิ้น 6,290.82 ล้านบาท โดยแยกเป็นงบประมาณที่ใช้ในการตรึงน้ำมันเบนซิน 95 มูลค่า 1,184.78 ล้านบาท ดีเซล 91 มูลค่า 1,901.11 ล้านบาท และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว มูลค่า 3,204.93 ล้านบาท โดยปัจจุบันรัฐบาลต้องใช้งบประมาณในการตรึงราคาน้ำมันเฉลี่ยวันละ 59.91 ล้านบาท ปัจจัยที่กระทบต่อการปรับตัวของราคาน้ำมันในปัจจุบัน

สถานการณ์ที่ราคาน้ำมันทรงตัวอยู่ในระดับสูงนี้ เป็นสิ่งที่นอกเหนือความคาดหมายโดยสิ้นเชิง ทั้งนี้เพราะว่า โดยปกติแล้ว ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมักจะสูงขึ้นในช่วงปลายปีจนถึงไตรมาสที่หนึ่งของปีถัดไป และจะเริ่มลดลงในไตรมาสที่สอง ซึ่งเป็นข้อสมมติฐานของรัฐบาลเช่นเดียวกันกับการตรึงราคาน้ำมันในครั้งที่ผ่านมามีเมื่อปี 2546 แต่ในการตรึงราคาน้ำมันในครั้งนี้ ได้ยืดยาวมาจนถึงปัจจุบัน (105 วัน) และคาดว่าราคาน้ำมันจะทรงตัวอยู่ในระดับที่สูงจนถึงปลายปีนี้สอดคล้องกับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่คาดว่าจะทรงตัวที่ระดับ 32-33 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลจนถึงสิ้นปี 2547 ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

แผนภาพที่ 1 การเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันดิบ Brent

\$/บาร์เรล



1. แนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันของโลกที่สูงขึ้น ในปัจจุบัน ปริมาณความต้องการน้ำมันของโลกอยู่ที่ประมาณวันละ 78.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน (เฉลี่ยในปี 2546) โดยที่สหรัฐอเมริกาการมีกาใช้น้ำมันเป็นอันดับที่หนึ่งของโลกในปริมาณวันละ 20.07 ล้านบาร์เรล แนวโน้มความต้องการน้ำมันในตลาดโลกนั้นเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 0.2 ต่อปีในปี 2545 เป็นร้อยละ 2.1 ในปี 2546 และคาดว่าความต้องการดังกล่าวยังคงสูงต่อเนื่องในปี 2547 ในอัตราร้อยละ 2.1 เช่นกัน สาเหตุสำคัญที่ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันของโลกปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากคือความต้องการที่มาจากประเทศจีนที่มีถึง 5 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2545 เป็น 5.49 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2546 โดยมีการขยายตัวกว่าร้อยละ 11 และคาดว่า ความต้องการน้ำมันของจีนจะมีอัตราการเจริญเติบโตกว่าร้อยละ 12 ในปีนี้เช่นกัน จากปริมาณความต้องการดังกล่าว ทำให้จีนก้าวขึ้นมาเป็นประเทศที่มีความต้องการน้ำมันมากเป็นอันดับสองแทนที่ประเทศญี่ปุ่นในปีี้ ภาวะอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรุนแรงเช่นนี้ ย่อมส่งผลต่อราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
2. สถานการณ์ตึงเครียดในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะเหตุการณ์ความรุนแรงทั้งในอิรักและปาเลสไตน์ยังคงเป็นปัจจัยหลักที่กดดันให้ราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ ราคาสัญญาณน้ำมันล่วงหน้าได้ปรับตัวสูงกว่าระดับ 33 ดอลลาร์/บาร์เรล นอกจากนี้กลุ่มประเทศ โอเปก (Organization of Petroleum Exporting Countries: OPEC) ซึ่งมีสัดส่วนการผลิตน้ำมันของโลกอยู่ที่ประมาณร้อยละ 40 ได้ปรับลดการส่งออกน้ำมันลงอย่างมากในเดือนที่แล้ว ซึ่งจะทำให้

ปริมาณน้ำมันโลกลดต่ำลงไปอีก โดยทางซาอุดีอาระเบียได้ลดการผลิตลง 300,000 บาร์เรล/วัน, ไนจีเรียลดการผลิต 130,000 บาร์เรล, อิหร่าน 100,000 บาร์เรล และแอลจีเรีย 90,000 บาร์เรล ซึ่งส่งผลให้ภาวะอุปทานของน้ำมันตึงตัว

ตารางที่ 1 อุปสงค์และอุปทานน้ำมันดิบของโลก

หน่วย: ล้านบาร์เรลต่อวัน

	2001	1Q02	2Q02	3Q02	4Q02	1Q03	2Q03	3Q03	4Q03
Total Demand	76.82	76.98	75.25	76.68	79.05	79.15	76.07	78.31	80.85
USA	19.65	19.53	19.72	19.92	19.87	20.01	19.67	20.33	20.27
China	4.67	4.64	5.02	4.94	5.2	5.21	5.18	5.73	5.85
Japan	5.39	5.68	4.62	5.03	5.87	6.19	4.99	4.87	5.57
Total Supply	76.8	76.1	75.7	76.6	77.8	78.7	78	79.1	81.4
Opec Supply	27	24.9	24.3	25.3	25.8	26.7	26.2	26.6	27.7

ที่มา: International Energy Agency- Monthly Oil Market Report

การปรับแนวทางการตรึงราคาน้ำมันและผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากภาวะดังกล่าว ส่งผลให้เริ่มมีความกังวลต่อสถานะของกองทุนน้ำมันที่คาดว่าจะต้องขาดหายไปไม่มีที่สิ้นสุดจากภาวะราคาน้ำมันที่คาดว่าจะยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูงไปอีกระยะหนึ่ง ทั้งนี้กระทรวงพลังงานก็ได้เตรียมการเพื่อแก้ไขและบรรเทาภาระของกองทุนไว้ 2 แนวทางคือ การปรับเพดานการตรึงราคาน้ำมันทั้งน้ำมันเบนซิลและดีเซล และนำมาตรการบริหารความเสี่ยงของกองทุนมาบริหารจัดการใหม่ เช่นวิธีการแก้กฎระเบียบของกองทุนเพื่อส่งเสริมอนุรักษ์พลังงานที่มีเงินอยู่ 9,000 ล้านบาท เพื่อให้สามารถนำเงินดังกล่าวมาปล่อยกู้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดอกเบี้ยที่ต่ำกว่าเงินกู้จากรัฐที่ปัจจุบันคิดในอัตรา 2.5% ซึ่งแนวทางที่น่าจะเป็นไปได้มากที่สุดน่าจะเป็นแนวทางในการปรับเพดานการตรึงราคาน้ำมันใหม่ทั้งน้ำมันเบนซิลและดีเซล ทั้งนี้เพื่อให้อาการที่เกิดขึ้นกับกองทุนน้อยที่สุด และมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจน้อยที่สุด

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีสัดส่วนการใช้น้ำมันเบนซิลและดีเซลในสัดส่วนร้อยละ 30 และ 70 โดยในปี 2546 ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิลและดีเซลอยู่ที่ 7,635.1 และ 17,551 ล้านลิตรตามลำดับ การตรึงเพดานราคาน้ำมันเบนซิลและดีเซลของรัฐบาลได้เอื้อประโยชน์ต่อบุคคลหลายกลุ่ม โดยจากตารางที่ 2 จะเห็นได้ว่า กลุ่มที่ได้รับประโยชน์มากที่สุดได้แก่ผู้ประกอบการด้านการขนส่ง

ตารางที่ 1 ปริมาณและสัดส่วนการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลของไทย

ปี	น้ำมันเบนซิน				น้ำมันดีเซล				
	ออกเทน91	ออกเทน95	รวม	ร้อยละ	หมุนเร็ว	หมุนช้า	รวม	ร้อยละ	รวม
2540	1,973	5,382	7,355	30	17,392	147	17,539	70	24,894
2541	2,199	4,969	7,168	32	15,167	118	15,285	68	22,453
2542	2,339	4,684	7,023	31	15,159	135	15,294	69	22,317
2543	3,335	3,427	6,762	31	14,868	106	14,974	69	21,736
2544	3,856	3,001	6,857	31	15,120	105	15,225	69	22,082
2545	4,341	2,985	7,326	31	15,963	113	16,076	69	23,402
2546	4,550	3,085	7,635	30	17,451	100	17,551	70	25,186
2547 (3 เดือน)	1,158	805	1,963	29	4,832	26	4,858	71	6,821

หมายเหตุ: 1. เบนซินออกเทน 95 รวมแก๊สโซฮอล์ 2. ดีเซลหมุนเร็ว รวมปาล์มดีเซล
ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

โดยเฉพาะการขนส่งทางบกเช่นการรับจ้างขนส่งโดยทั่วไปเช่น รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ เป็นต้นรวมถึงประชาชนโดยทั่วไปซึ่งมีสัดส่วนการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลที่ค่อนข้างสูง หากมีการปรับเพดานการตรึงราคาน้ำมันที่ย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลเหล่านี้ในหลายมิติ มิติแรกคือการเพิ่มขึ้นของเม็ดเงินที่ใช้เพื่อการบริโภคน้ำมัน ศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจคาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศไทยจะยังคงทรงตัวอยู่ที่ระดับสูงต่อไปจนถึงสิ้นปีนี้ โดยที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วออกเทน 91 95 และน้ำมันดีเซลจะอยู่ที่ระดับลิตรละ 17.77 18.46 และ 15.23 ตามลำดับ ดังนั้นหากรัฐบาลทำการตรึงราคาน้ำมันที่ระดับเดิม จะต้องจ่ายเงินชดเชยประมาณ 20.5 13.5 และ 35.2 ล้านบาทตามลำดับสำหรับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วออกเทน 95 91 และน้ำมันดีเซล รวมมูลค่าที่ต้องชดเชยทั้งสิ้นประมาณ 16,899 ล้านบาท หรือคิดเป็นการชดเชยประมาณ 69.2 ล้านบาทต่อวัน ในทางตรงกันข้าม หากรัฐยกเลิกเพดานราคาน้ำมันเบนซินเพื่อลดภาระการชดเชย ภาระที่เกิดขึ้นสำหรับกองทุนน้ำมันก็จะเหลือเพียงแค่ประมาณ 35 ล้านบาทต่อวัน หรือลดไปได้ประมาณครึ่งหนึ่งทีเดียว

ตารางที่ 2 ปริมาณและสัดส่วนการใช้น้ำมันและไฟฟ้าของหน่วยธุรกิจต่างๆปี 2546

	ก๊าซ ปิโตรเลียม	ไธสาร 91	ไธสาร 95	น้ำมันเครื่อง บิน	น้ำมันก๊าด	ดีเซลหมุนเร็ว	ดีเซลหมุนช้า	น้ำมันเตา	รวม	ไฟฟ้า
เกษตรกรรม	4	69	3		1	3428		4	3509	196
% ร้อยละ	0.1	1.59	0.1		1.61	21.53		0.1	9.96	0.2
เหมืองแร่						9		10	19	1044
% ร้อยละ						0.06		0.24	0.05	1.04
อุตสาหกรรมผลิต	739	7	11		49	798	15	3202	4821	44688
% ร้อยละ	19.04	0.16	0.37		79.03	5.01	13.27	77.29	13.69	44.61
การก่อสร้าง						134		35	169	
% ร้อยละ						0.84		0.84	0.48	
บ้านอยู่อาศัย	1548				9				1557	22112
% ร้อยละ	39.88				14.52				4.42	22.07
ธุรกิจการค้า	1167				3		1	1	1172	32099
% ร้อยละ	30.06				4.84		0.88	0.02	3.33	32.04
การขนส่ง	424	4265	2971	3778		11554	97	891	23980	34
% ร้อยละ	10.92	98.25	99.53	100		72.56	85.84	21.51	68.07	0.03
ทางบก	424	4265	2971			11344			19004	
% ร้อยละ	10.92	98.25	99.53			71.24			53.95	
ทางรถไฟ						135			135	34
% ร้อยละ						0.85			0.38	0.03
ทางอากาศ				3778					3778	
% ร้อยละ				100					10.72	
ทางน้ำ						75	97	891	1063	
% ร้อยละ						0.47	85.84	21.51	3.02	
Total	3882	4341	2985	3778	62	15923	113	4143	35227	100173
% ร้อยละ	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ที่มา: กระทรวงพลังงานและการคำนวณ

ตารางที่ 3 ราคาเฉลี่ยและอัตราการผลิตเฉลี่ยของไทยที่ผ่านมา

	ราคาขายปลีก	ราคาซื้อขายเฉลี่ย	ส่วนต่าง	จำนวนเงินซื้อขายเฉลี่ย/วัน	รวมทั้งสิ้น
91	16.19	17.731	-1.54	18.10	1,901.11
95	16.99	18.41	-1.42	11.28	1,184.78
ดีเซลหมุนเร็ว	14.59	15.26	-0.67	30.52	3,204.93
รวม				59.91	6,290.82

ที่มา: กระทรวงพลังงานและจากการคำนวณ

ตารางที่ 4 การคาดการณ์ จำนวนเงินซื้อขายที่ต้องใช้จนถึงปลายปี 2547

Item	ราคาจริงปัจจุบัน (บาทต่อลิตร)	ราคาที่เหมาะสม (บาทต่อลิตร)	ราคาคาดการณ์เฉลี่ย ทั้งปี (บาท)	การซื้อขายต่อวัน (ล้านบาท)	รวมการซื้อขายทั้ง สิ้น(ล้านบาท)
น้ำมัน ไร้สาร 91	16.19	17.90	17.77	20.5	4,905.07
ไร้สาร 95	16.99	18.60	18.46	13.5	3,552.27
ดีเซล	14.59	15.65	15.23	35.2	8,441.90
รวม				69.2	16,899.2

ที่มา: จากการคำนวณ

นอกจากนี้ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในมิติที่สองคือผลกระทบทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นจากค่าไฟฟ้าที่ต้องเพิ่มขึ้น โดยผ่านทางค่าไฟฟ้าผันแปร (Energy Adjustment Charge: Ft) ซึ่งเป็นค่าไฟฟ้าที่คำนวณแยกออกจากค่าไฟฟ้าพื้นฐาน โดยจะแปรเปลี่ยนไปตามสภาวะของราคาต้นทุนค่าเชื้อเพลิงหรืออัตราแลกเปลี่ยน จากตารางที่ 5 จะเห็นได้ว่า ต้นทุนการผลิตเชื้อเพลิงในสัดส่วนที่สูงจะเป็นก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน ดังนั้นหากราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น อาจมีการส่งผลกระทบต่อบ้าง โดยจากการศึกษาของสำนักนโยบายและแผนพลังงานปรากฏว่า ราคาน้ำมันดีเซลที่เปลี่ยนแปลงไปทุกๆ 1 บาท จะส่งผลทำให้ค่าไฟฟ้าผันแปรเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันเท่ากับ 0.035 สตางค์ ซึ่งปัจจุบัน ค่าไฟฟ้าผันแปรมีค่าเท่ากับ 38.28 สตางค์ต่อหน่วย ซึ่งเกิดจากฐานการคำนวณของราคาน้ำมันดีเซลที่ลิตรละ 9.33 บาท ดังนั้น หากแรงกดดันที่มีต่อราคาน้ำมันมีสูงย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่ราคาค่าไฟฟ้าผันแปรเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 5 ร้อยละของชนิดเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้า

พลังงานเชื้อเพลิง	ร้อยละ
น้ำ	6.18
น้ำมันเตา	2.33
ลิกไนต์	13.93
ก๊าซธรรมชาติ	75.13
ซ้อไฟ	2.23
น้ำมันดีเซล	0.20

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

มิติสุดท้ายคือผลกระทบที่มีต่อเศรษฐกิจมหภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ภาวะเงินเฟ้อและอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ทั้งนี้ปฏิเสธไม่ได้ว่า น้ำมันถือเป็นต้นทุนการผลิตที่สำคัญในการเศรษฐกิจจริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่งและอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม จากการประมาณการของศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจประเมินว่า **ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกน่าจะทรงตัวเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 33 ดอลลาร์ต่อบาร์เรลในปี 2547 มีผลทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเฉลี่ยเบนซิลไว้สารตะกั่ว ออกเทน 95 91 และน้ำมันดีเซลอยู่ที่ 18.46 17.77 และ 15.23 ตามลำดับ จากระดับราคาของน้ำมันดังกล่าว มีผลทำให้อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศลดลงประมาณร้อยละ 0.39 จากร้อยละ 7.77 เป็นร้อยละ 7.38 และมีผลทำให้อัตราเงินเฟ้อของประเทศโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 จากร้อยละ 2.1 เป็นร้อยละ 2.4 นอกจากนี้ หากรัฐตัดสินใจทำการยกเลิกการชดเชยน้ำมันเบนซิลแต่ยังคงชดเชยน้ำมันดีเซล จะมีผลทำให้อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศลดลงประมาณร้อยละ 0.1 จากร้อยละ 7.77 เป็นร้อยละ 7.67 และมีผลทำให้อัตราเงินเฟ้อของประเทศโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 จากร้อยละ 2.1 เป็นร้อยละ 2.2**

ตารางที่ 3 ผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและอัตราเงินเฟ้อ

	GDP Growth	Inflation
ชดเชยในปัจจุบัน	7.77	2.1
ไม่ชดเชยทั้งเบนซิลและดีเซล	7.38	2.4
เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	-0.39	0.3
ชดเชยเฉพาะดีเซล	7.67	2.2
เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	-0.1	0.1

ที่มา: จากการคำนวณ

การยกเลิกการชดเชยราคาน้ำมันเบนซิลเพียงด้านเดียวเพื่อลดภาระของกองทุนชดเชยนั้น น่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดหากมองในแง่ของการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อระบบเศรษฐกิจ ทั้งนี้

เพราะว่า หากพิจารณาโครงสร้างของการใช้น้ำมันเบนซิน มักจะกระจุกตัวอยู่ที่รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นกลุ่มบุคคลที่มีศักยภาพด้านการเงินมากพอสมควร ในขณะที่เดียวกัน โครงสร้างของการใช้น้ำมันดีเซลได้กระจายไปยังหน่วยเศรษฐกิจต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ภาคเกษตร อุตสาหกรรมการผลิต และการขนส่ง ซึ่งเป็นกลุ่มของภาคเศรษฐกิจจริงทั้งสิ้น ดังนั้นการชดเชยน้ำมันดีเซลถือเป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้ภาคการผลิตสามารถวางแผนการผลิต แผนการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการรักษาเสถียรภาพ และกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม การลดการชดเชยน้ำมันก็ควรจะมีกลยุทธ์เพื่อให้มีความสอดคล้องกับภาวะจิตวิทยาเช่นกัน กล่าวคือ การลดการชดเชยอย่างรวดเร็วและรุนแรงจะส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับผลกระทบมากซึ่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อความเชื่อมั่นในการบริโภคและภาวะเศรษฐกิจ ซึ่งอาจส่งผลต่อการหดตัวของการบริโภคอุปโภคในสินค้าและบริการได้ในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้น มาตรการที่ดีควรจะส่งผลกระทบต่อจิตวิทยาของหน่วยเศรษฐกิจน้อยที่สุด เช่นวิธีการลดการชดเชยอย่างช้าๆ ครั้งละ 30 สตางค์เป็นระยะเวลาหนึ่ง เมื่อแต่ละฝ่ายสามารถปรับตัวได้แล้วจึงทำการลดลงอีก วิธีการนี้น่าจะเป็นวิธีการที่นุ่มนวลที่สุดในการลดภาระการชดเชยของกองทุนและมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจน้อยที่สุด