

## วิเคราะห์ประเด็น :

### 1 พ.ค. ....รัฐบาลอุ้มราคาดีเซลมีผลกระทบต่อราคาสินค้าอย่างไร

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันศุกร์ที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2565

ประเด็นราคาน้ำมันสูงถูกกลับมาเป็นที่สนใจการที่รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา ตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่ให้เกินลิตรละ 30 บาท ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหลายหมื่นล้านบาทในที่สุดน้ำมันไม่ไหว ประกาศดีเดย์วันที่ 1 พฤษภาคมปรับราคาให้สะท้อนต้นทุน เหตุผลสำคัญที่ต้องเข้าไปพยุงราคาน้ำมันดีเซลเพราะเป็นพลังงานหลักของภาคขนส่งและใช้ในเครื่องทุ่นแรงและเครื่องมือการเกษตรต่างๆ หากปล่อยให้ราคาลอยตัวให้ช่วงที่ราคาน้ำมันดิบโลกพุ่งสูงจากสภาวะสงครามรัสเซีย-ยูเครนซึ่งยังไม่จบรวมถึงการแข่งขันคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจตลอดจนเส้นทางเศรษฐกิจ ถูกปิดทำให้พลังงานจากรัสเซียหายไปซึ่งรัสเซียเป็นผู้ผลิตน้ำมันและแก๊สรายใหญ่อันดับ 3 ของโลกโดยมากกว่าครึ่งหนึ่งส่งออกให้ประเทศต่างๆ ในยุโรป

ผลจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนทำให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงเป็นประวัติการณ์กระทบต่อราคาสินค้าทั้งอุปโภคและบริโภค รวมถึงวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรม-เกษตรและปศุสัตว์มีการปรับตัวสูง ถึงแม้ขณะนี้ราคาปรับลดลงบ้างไม่สูงเท่าที่ผ่านมาแต่ยังอยู่ในโซนราคาเกินร้อยเหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลและยังมีความแปรปรวนสูง ภาวะที่ตามมาคือเงินเฟ้อของโลกและของไทยพุ่งสูงสุดในรอบหลายสิบปี ปรากฏการดังกล่าวเป็นเหตุผลสำคัญที่รัฐบาลเข้าไปอุ้มราคาน้ำมันดีเซลเพื่อไม่ให้ราคาสินค้าขยับตัวสูงกว่าที่เป็นอยู่ ก่อนอื่นต้องเข้าใจว่าน้ำมันดีเซลตามปั้มน้ำมันต่างๆ มีหลายเกรดสำหรับที่ใช้ในภาคขนส่งส่วนใหญ่เป็น “Diesel B7” คือผสมน้ำมันปาล์มร้อยละ 7 ปัจจุบันราคาน้ำมันปาล์มสูงกว่าราคาน้ำมันมีการปรับลดสัดส่วนผสมเหลือร้อยละ 5 องค์การเอกชนด้านขนส่งเสนอว่าช่วงนี้ควรลดผสมน้ำมันปาล์มในดีเซลจะลดราคาได้ประมาณลิตรละ 1.5-2.0 บาท

ก่อนอื่นขอออกตัวผู้เขียนไม่ใช่ผู้เชี่ยวชาญด้านราคาพลังงานแต่ด้วยอาชีพอยู่ในธุรกิจโลจิสติกส์และขนส่ง ทำให้ต้องศึกษาและติดตามการเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันโลกอย่างใกล้ชิด ปัจจุบันราคาน้ำมันดีเซลหากใช้อ้างอิงราคา “ปตท./บางจาก” ราคาลิตรละ 29.94 บาท หากจังหวัดไกลๆ ราคาจะสูงกว่าเล็กน้อย เช่น สงขลาลิตรละ 30.6 บาท

#### ข้อมูลพื้นฐานประกอบการวิเคราะห์ เช่น

- 1) การตรึงราคารัฐบาลใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าไปชดเชยในโครงสร้างราคาน้ำมันลิตรละ 11.21 บาท (อัตรา ณ 21 เม.ย. 65) ทำให้ราคาน้ำมันดีเซลปี 7 ที่เป็นจริงอยู่ที่ลิตรละ 41.15 บาท
- 2) ราคาน้ำมันประกอบด้วย 2 ส่วนหลักๆ คือราคาหน้าโรงกลั่น “EX-REFIN. PRICE” กับราคาขายปลีกตามปั้มน้ำมันต่างๆ “RETAIL PRICE” ซึ่งเป็นราคารวมค่าภาษีสรรพสามิต, ภาษี VAT, เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง, ค่าการตลาด ฯลฯ

- 3) น้ำมันดีเซลปี 7 ราคาหน้าโรงกลั่น (ณ 22 เม.ย. 65) ลิตรละ 34.36 บาท ขณะที่ราคาขายหน้าปั๊มตั้งอยู่ที่ ลิตรละ 29.94 บาท เห็นได้ว่าเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาหน้าโรงกลั่นซึ่งยังไม่ได้รวมภาษีต่างๆ ค่าการตลาดและ กำไรรวมถึงค่าขนส่งตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ
- 4) เงินที่รัฐใช้เข้าไปพุงราคามาจากภาษีของประชาชนทั่วประเทศโดยใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งแต่ละ ช่วงเวลาเงินที่เข้าไปชดเชยแตกต่างกันตามราคาขึ้น-ลงของน้ำมันโลกซึ่งเปลี่ยนแปลงเป็นนาฬิกา ช่วงที่กองทุน น้ำมันชดเชยสูงสุดถึงลิตรละ 14 บาท (11 มี.ค.)
- 5) หากใช้อัตรา ณ วันที่เขียนบทความนี้ใช้เงินกองทุนเข้าไปชดเชยลิตรละ 11.21 บาททำให้รัฐบาลต้องเร่งหา เงินกู้ใส่เข้าไปในกองทุนน้ำมันซึ่งปัจจุบันติดลบมากกว่า 5.0 หมื่นล้านบาทมีแนวโน้มให้เป็นส่วนหนึ่งของหนี้ สาธารณะของประเทศ
- 6) การใช้น้ำมันดีเซลส่วนใหญ่เป็นปี 7 แต่ละวันใช้ประมาณ 62.63 ล้านลิตรตัวเลขนี้ไม่รวมน้ำมันที่ไปใช้ผลิต ไฟฟ้า อัตราการขยายตัวที่ผ่านมาสูงถึงร้อยละ 24.4 ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากการตั้งราคาทำให้ไม่ส่งเสริมให้ เกิดการประหยัดการใช้งาน
- 7) น้ำมันดีเซลที่รัฐอุดหนุนโดยใช้ภาษีของประชาชนไม่ใช่เพียงแค่ออยู่ในภาคขนส่งแต่มีจำนวนมากไปซื้ออยู่ใน รถกระบะหรือ “บิกอัพ” รวมถึงรถแวน-รถตู้ส่วนบุคคลซึ่งใช้เป็นพาหนะส่วนบุคคลไม่ได้ใช้เป็นขนส่งเชิง พาณิชยกรรมประเด็นที่กล่าวนี้จะแก้กันอย่างไร
- 8) โครงสร้างต้นทุนของราคาขนส่งภาคเอกชน สัดส่วนไม่แน่นอนอนเป็นไปตามแต่ละธุรกิจขนส่ง สัดส่วนที่ใช้เป็น กรณีศึกษา น้ำมันดีเซลเฉลี่ยร้อยละ 32.67 ของต้นทุนขนส่งโดยรวม (Total Cost) อัตราเปอร์เซ็นต์ราคา น้ำมันที่เพิ่มขึ้นจึงไม่ใช่เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนรวมที่จะไปบวกในราคาสินค้าได้ทั้งหมด

การปรับราคาน้ำมันดีเซลก่อนหน้าน้ำมันดีเซลเมื่อปลายมีนาคมที่ผ่านมาการพุงราคาจะสิ้นสุดเดือนเมษายน หลังจากนั้นเริ่มวันอาทิตย์ที่ 1 พฤษภาคม รัฐบาลจะลดเงินจากกองทุนน้ำมันที่เข้าไปชดเชยราคาลงเหลือครึ่งหนึ่ง จะทำให้ราคาน้ำมันดีเซลขยับตัวอยู่ที่ลิตรละ 35.54 บาทหรือเพิ่มขึ้นลิตรละ 5.60 บาท ทางสำนักงานกองทุน น้ำมันเชื้อเพลิง (สนกช.) ออกมาเปรยว่าอาจปรับราคาแบบขึ้นบันไดโดยเริ่มที่ลิตรละ 32 บาทแต่ราคาจริงจะปรับ เท่าไรยังไม่ชัดเจน ที่ต้องพิจารณาคือจะตั้งราคานี้ไปนานเท่าใดเพราะกองทุนน้ำมันติดลบเข้าไปถึงครึ่งแสนล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการอุ้มราคาแก๊สหุงต้ม ขณะที่มาตรการลดภาษีสรรพสามิตลิตรละ 3 บาทเพื่อช่วยตั้งราคาน้ำมัน ดีเซล 3 เดือนใช้เงินประมาณ 1.7 หมื่นล้านบาทจะครบกำหนดวันที่ 20 พฤษภาคมจะต่อหรือไม่

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาคขนส่งไม่ใช่ น้ำมันขึ้นเป็นเปอร์เซ็นต์เท่าใดแล้วจะไปขอปรับราคาคงไม่ใช่ โดยทั่วไป ค่าเฉลี่ยน้ำมันดีเซลที่อยู่ในต้นทุนรวมหรือ “Total Cost” เป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 32.665 จะมากหรือน้อยกว่า นี้ขึ้นอยู่กับลักษณะโครงสร้างต้นทุนของแต่ละปัจเจกผู้ประกอบการขนส่ง การปรับราคาดีเซลโดยรัฐบาลลดการใช้ เงินกองทุนน้ำมันครึ่งหนึ่งอาจมีผลทำให้ต้นทุนรวมขนส่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6.0-6.5 ขณะที่ต้นทุนค่าขนส่ง ที่แฝงอยู่ในราคาสินค้าจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะหรือประเภทสินค้า เนื่องจากส่วนใหญ่ค่าขนส่งราคาจะเหมา พื้นที่รถบรรทุกหรือ “Fixed Price” หากสินค้าเบาทำให้ใช้พื้นที่มากหรือราคาสินค้าถูกทำให้สัดส่วนต้นทุนขนส่งต่อ ราคาสินค้าสูง แต่ตรงข้ามหากสินค้ามีราคาสูงหรือมีปริมาตรต่ำทำให้ต้นทุนขนส่งต่อราคาสินค้าก็จะต่ำ โดยเฉลี่ย ราคาน้ำมันดีเซลที่ปรับขึ้นทุก 1 บาทมีผลต่อต้นทุนรวมขนส่งเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.092

ราคาน้ำมันดีเซลที่จะปรับเพิ่มขึ้นภายใต้สภาวะเศรษฐกิจที่ยังซบเซาทำให้การแข่งขันในภาคโลจิสติกส์และขนส่งรุนแรงการปรับขอเพิ่มราคาคงไม่ได้ทำได้ง่ายๆ หรือหากปรับราคาก็คงได้บางส่วนไม่สามารถผลักภาระต้นทุนไปได้ทั้งหมด ประเด็นนี้จึงอาจไม่ใช่ข้อบังคับหลักที่จะทำให้ต้นทุนสินค้าขึ้นจนกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชน ปัจจัยที่มีผลต่อความเป็นอยู่ของประชาชนมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจซึ่งปัจจัยหลักนอกเหนือจากการปราบโควิด-19 โอมิครอนให้สงบและจัดการปัญหาเงินเฟ้อซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับวิกฤตราคาน้ำมันโลกโดยเชื่อมโยงเกี่ยวพันกับวิกฤตสงครามรัสเซีย-ยูเครน ไม่ว่าจะสงครามจะจบอย่างไรราคาน้ำมันโลกจะยังคงมีความผันผวน มาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซลแลกมาพร้อมกับเงินจำนวนมากหลักหลายหมื่นล้านบาทที่จะกลายเป็นหนี้สาธารณะ

ความจำเป็นที่จะต้องอุ้มราคาน้ำมันโดยรัฐใช้เงินกองทุนเข้าอุดหนุนเป็นแนวทางที่ควรจะทำ ส่วนที่จะปรับราคาให้สะท้อนต้นทุนอาจกระทบเป็นลูกโซ่ไปถึงการใช้จ่ายใช้สอยของชาวบ้านในยุคที่เศรษฐกิจฝืดเคืองขณะที่ราคาสินค้าต่างๆ ททยอยปรับราคาไปรออยู่แล้ว เข้าใจได้ว่าการอุ้มราคาดีเซลแลกมากับการใช้เงินจำนวนมากหลายหมื่นล้านบาทของประเทศไทยในยุควิกฤตที่ข้อวิฤตที่รอรัฐบาลเข้ามาแก้คงไม่ใช่มีเพียงเรื่องราคาดีเซล ประเด็นสำคัญอยู่ที่การออกมาตราการกระตุ้นเศรษฐกิจรอบใหม่ที่เป้นแพ็คเกจไม่ใช่แก้ปัญหาเฉพาะหน้าแบบ “คิดไปทำไป” ซึ่งควรจะทำที่เดียวครอบคลุมไปทั้งปีไม่ใช่แบบกะปริบกะปรอย การแก้ปัญหาอย่าใช้แนวคิดของเทคโนโลยีหรือตรรกะแบบข้าราชการ เพราะการบริหารประเทศเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจไม่ใช่ยึดแต่กรอบกฎ-ระเบียบ-วินัยการเงิน-การคลัง ต้องมีความยืดหยุ่นหรือไม่ใช่เน้นแต่เพียงความมั่นคง

มาตรการของรัฐที่จะออกควรต้องเร่งอัดฉีดเงินเพื่อให้กำลังซื้อกลับมาและเกิดการจ้างงานซึ่งปัจจุบันมีทั้งผู้ว่างงานและผู้ว่างงานแฝงรวมกันหลักล้านคนเศษ ปัญหาที่แก้ไม่ตกคือสภาพคล่องทั้งระดับชาวบ้านและธุรกิจทั้งจำนวนผู้กู้และปริมาณสินเชื่อหลักล้านล้านบาทที่รอการปรับโครงสร้างหนี้ ภายใต้ข้อจำกัดประชาชนในช่วงเวลาไม่มีเงินหรือรายได้ต่ำแต่เงินเฟ้อกลับสูงทำให้หนี้ครัวเรือนที่สูงอยู่แล้วเพิ่มสูงขึ้นอีกเป็นตัวแปรทำให้เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวช้ากว่าหลายประเทศในภูมิภาค สะท้อนจากล่าสุดหน่วยงานรัฐต่างๆ และศูนย์วิจัยเศรษฐกิจเอกชนออกมาปรับการขยายตัวของเศรษฐกิจปีพ.ศ.2565 ลดลงกว่าที่ประมาณการไว้ก่อนหน้า แม้แต่องค์กรการเงินระหว่างประเทศหรือ “IMF” ปรับลดจีดีพีเศรษฐกิจไทยอาจขยายตัวได้เพียงร้อยละ 3.2 หากไม่นับประเทศศรีลังกาซึ่งกำลังจะกลายเป็นประเทศล้มละลายการขยายตัวเศรษฐกิจไทยปีนี้อาจต่ำสุดในเอเชีย ที่กล่าวเป็นกับดักของประชาชนและประเทศที่จะก้าวพ้นได้อย่างไร

สามารถค้นหาบทความวิชาการของ “ดร.ธนิศ ไสรัตน์”

ได้ที่  [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com) หรือ  Facebook/Tanit.Sorat  Tanit.Sorat