

เศรษฐกิจ' ธรรมศาสตร์ ตลาดวิชา

โครงสร้างราคาน้ำมันในอุดมคติ

ศ.ดร.พรายพล คุ้มทรัพย์

โครงสร้างราคาขายปลีกผลิตภัณฑ์น้ำมันในปัจจุบันยังมีข้อบกพร่องสำคัญคือ

- มีการอุดหนุนราคาสำหรับน้ำมันดีเซลและก๊าซหุงต้มมากเกินไป เป็นการตรึงราคาขายปลีกไว้ต่ำจนทำให้มีการบริโภคที่ไม่มีประสิทธิภาพและเป็นปริมาณที่มากเกินไป และต้องนำเข้าจากต่างประเทศเพื่อมาเสริมปริมาณที่สามารถกลั่นหรือแยกก๊าซได้ในประเทศ ในขณะที่เดียวกัน ก็ทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องจ่ายเงินชดเชยออกไปเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีการลดหย่อนการเก็บภาษีสรรพสามิตด้วย จึงกลายเป็นภาระทางการเงินการคลังให้กับผู้ใช้ผลิตภัณฑ์น้ำมันประเภทอื่นและให้กับผู้เสียภาษีด้วย
- ความแตกต่างของราคาขายปลีกระหว่างผลิตภัณฑ์น้ำมันชนิดต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างน้ำมันดีเซลกับน้ำมันเบนซิน และระหว่างน้ำมันเบนซินกับก๊าซหุงต้ม ยังมากเกินไป ทำให้มีการใช้น้ำมันที่มีราคาถูกกว่าทดแทนน้ำมันที่มีราคาแพงกว่าในอัตราที่มากเกินไป ไม่สอดคล้องกับแบบแผนการกลั่นน้ำมันในประเทศ

- ราคาขายปลีกระหว่างน้ำมันเบนซินกับก๊าซโซฮอล์กลับมีความแตกต่างกันน้อยเกินไป ทำให้ยังมีการใช้น้ำมันเบนซินอยู่มาก และยังไม่จูงใจให้ผู้ใช้รถหันมาใช้ก๊าซโซฮอล์มากขึ้นเท่าที่ควร จึงยังไม่ส่งเสริมให้ใช้กำลังการผลิตเอทานอลอย่างเต็มที่ และพัฒนาให้ผู้ผลิตสามารถส่งออกอย่างเข้มแข็งได้ในที่สุด

โครงสร้างราคาขายปลีกผลิตภัณฑ์น้ำมันที่เหมาะสมต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ต่อไปนี้

- เพื่อการใช้น้ำมันอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อไม่สร้างภาระการเงินให้กับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
- เพื่อให้แบบแผนการบริโภคและแบบแผนการกลั่นสอดคล้องกัน และ
- เพื่อส่งเสริมให้ใช้ก๊าซโซฮอล์และไบโอดีเซล ซึ่งมีวัตถุดิบที่ผลิตในประเทศ

ในการพิจารณาโครงสร้างราคาที่เหมาะสมดังกล่าว มีข้อควรทำและข้อไม่ควรทำดังนี้

1. ไม่ควรตรึงราคาน้ำมัน ทั้งที่เป็นราคาขายปลีก ราคาขายส่ง และราคา ณ โรงกลั่น เพราะการตรึงราคาส่วนใหญ่เป็นการกดราคาไว้ต่ำ จนทำให้เกิดผลเสียตามที่ได้อธิบายไว้แล้ว ภาครัฐจึงควรลอยตัวราคาน้ำมันให้สามารถเคลื่อนไหวขึ้นลงไปได้ตามราคาตลาดโลกยกเว้นในกรณีที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนขึ้นลงอย่างมาก ภาครัฐก็อาจเข้าแทรกแซงราคาเพื่อลดความผันผวนดังกล่าวในระยะสั้นแต่ไม่ควรฝืนแนวโน้มของราคาตลาดโลกในระยะยาว
2. ราคาขายปลีกผลิตภัณฑ์น้ำมันควรสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง คือไม่ควรต่ำกว่าผลรวมของราคา ณ โรงกลั่นกับค่าการตลาด โดยราคา ณ โรงกลั่นควรเท่ากับราคานำเข้า เช่น ราคา ณ โรงกลั่นที่สิงคโปร์ เพื่อส่งเสริมในโรงกลั่นในประเทศสามารถแข่งขันกับโรงกลั่นที่มีประสิทธิภาพในระดับสูงได้ และค่าการตลาดควรสะท้อนค่าใช้จ่าย (รวมกำไร) ที่สมเหตุสมผลของบริษัทน้ำมันและผู้ค้าน้ำมัน
3. น้ำมันดีเซลหมุนเร็วไม่ควรขายในราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซินและก๊าซโซฮอล์มากนัก ในกรณีที่ราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลอยู่ที่ 30 บาทต่อลิตร ราคาน้ำมันเบนซินก็ควรจะแพงกว่าดีเซลไม่เกินลิตรละ 5 บาท และราคาก๊าซโซฮอล์ควรจะแพงกว่าดีเซลประมาณลิตรละ 1 – 2 บาท ทั้งนี้เพื่อไม่จูงใจให้ใช้น้ำมันดีเซลทดแทนน้ำมันเบนซินและก๊าซโซฮอล์มากเกินไป
4. น้ำมันเบนซิน 91 ควรขายในราคาสูงกว่าก๊าซโซฮอล์ 91 อย่างน้อยลิตรละ 3 บาท เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซโซฮอล์ทดแทนเบนซินมากขึ้น

และควรยกเลิกการขายน้ำมันเบนซิน 91 ไปในที่สุด ส่วนก๊าซโซฮอล์ 91 และก๊าซโซฮอล์ 95 E10 ควรมีราคาแตกต่างกันประมาณลิตรละ 2 บาท เพื่อไม่ให้มีการทดแทนกันมากนัก

5. ภาษีต่าง ๆ (สรรพสามิต เทศบาล และมูลค่าเพิ่ม) รวมกันควรมีขนาดคิดเป็นประมาณ 15% -20% ของราคาขายปลีก โดยมีการยกเว้นภาษีสรรพสามิต และภาษีเทศบาลให้กับส่วนที่เป็นเนื้อเอทานอลและไบโอดีเซล



ที่มา: www.vcharkam.com

6. ค่าการตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมันทุกชนิดควรเป็นผลจากการแข่งขันกันระหว่างบริษัทน้ำมัน ในปัจจุบันน่าจะอยู่ในเกณฑ์ประมาณ 1.50 บาทต่อลิตรซึ่งถือเป็นเกณฑ์ปกติสำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมันส่วนใหญ่ ยกเว้นน้ำมันเบนซิน 95 และก๊าซโซฮอล์ E85 ซึ่งมีปริมาณการขายต่ำ และก๊าซหุงต้ม ซึ่งโดยปกติมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าผลิตภัณฑ์น้ำมันอื่นๆ
7. กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงควรแบ่งออกเป็นสองส่วน ส่วนที่หนึ่งใช้ในการอุดหนุนไขว้ (cross subsidy) ระหว่างผลิตภัณฑ์น้ำมันต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเก็บจากผู้ใช้น้ำมันเบนซินไปอุดหนุนผู้ใช้ก๊าซโซฮอล์ น้ำมันดีเซล และก๊าซหุงต้ม

โดยควรมีเป้าหมายให้การเก็บเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้รายรับที่พอดีกับจำนวนเงินที่ต้องใช้ในการชดเชยออกไป ส่วนที่สองมีไว้เพื่อรักษาเสถียรภาพของราคาขายปลีก คือใช้เพื่อลดความผันผวนของราคาขายปลีกไม่ให้ปรับเปลี่ยนขึ้นลงตามราคาตลาดโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ราคาตลาดโลกผันผวนมากๆ โดยหลักการกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะจ่ายเงินชดเชยเมื่อราคาโลกปรับตัวสูงขึ้นมาก เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกต้องปรับเพิ่มขึ้นที่ในอัตราที่สูงมาก และจะเก็บเงินเข้ากองทุนในกรณีที่ราคาโลกลดต่ำลงมาก เพื่อสะสมเงินเข้ากองทุนไว้ใช้ในเวลาที่ราคาโลกปรับสูงขึ้นอีกในอนาคต ในทางปฏิบัติ ควรกำหนดให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนที่สองนี้สามารถขาดดุลและเกินดุลในเวลาใดเวลาหนึ่งได้เป็นจำนวนเงินไม่เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ (เช่น $\pm 5,000$ ล้านบาท) เพื่อไม่ให้เกิดการแทรกแซงราคากลายเป็นการผันแนวโน้มของราคาโลกมากเกินไป

8. ควรลดตัวราคาขายปลีกของก๊าซหุงต้มที่ขายโดยทั่วไป โดยทำอย่างเป็นขั้นเป็นตอน และให้เสร็จสิ้นภายใน 1 ปี แต่ภาครัฐควรอุดหนุนราคาก๊าซหุงต้มสำหรับครัวเรือนที่มีรายได้น้อยไว้เพื่อใช้ในการหุงต้มอาหาร โดยมีระบบการลงทะเบียนของครัวเรือนรายได้น้อยที่เหมาะสม เชื่อถือได้ และเป็นธรรม และอาจใช้วิธีการอุดหนุนโดยการแจกคูปอง หรือ บัตรลดราคา (discount cards) ในขณะเดียวกัน ก็ควรลดตัวราคาขายปลีกก๊าซธรรมชาติที่ใช้ในภาคขนส่ง (NGV) ด้วย โดยทำอย่างเป็นขั้นเป็นตอน และให้เสร็จสิ้นภายใน 1 ปีเช่นเดียวกัน

9. การชดเชยราคาน้ำมันดีเซลควรทำสำหรับเฉพาะผู้ใช้ที่เป็นชาวประมงขนาดเล็ก และรถโดยสารสาธารณะเท่านั้น และควรใช้มาตรการช่วยเหลือแบบชั่วคราวเฉพาะในกรณีที่ราคาน้ำมันโลกปรับตัวขึ้นสูงอย่างรวดเร็วมากเท่านั้น

โครงสร้างราคาชุดใหม่ที่เสนอมานี้ย่อมมีผลให้ผู้ใช้น้ำมันต้องจ่ายเงินค่าเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เพราะเป็นการปรับปรุงจากผลของนโยบายที่มีลักษณะ “ประชานิยม” ที่พยายามจะแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยไม่คำนึงถึงผลเสียที่มีต่อเศรษฐกิจในระยะยาว ผู้เขียนบทความนี้เชื่อว่า ถึงเวลาแล้วที่เราจะนำเอาประเด็นเกี่ยวกับการแทรกแซงราคาน้ำมันโดยภาครัฐมาพิจารณากันอย่างมีเหตุมีผล โดยมีความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศเป็นเป้าหมายในระยะยาว มิใช่เพียงเพื่อความอยู่รอดทางการเมือง



Faculty of Economics
THAMMASAT UNIVERSITY



คอลัมน์ เศรษฐฯ ธรรมศาสตร์
มีวัตถุประสงค์เผยแพร่องค์ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์
สู่สาธารณะ โดยได้รับการสนับสนุนจากหนังสือพิมพ์
ประชาชาติธุรกิจ ตีพิมพ์บทความทุก 4 สัปดาห์
ท่านที่สนใจอ่านบทความย้อนหลังได้ที่ www.econ.tu.ac.th
คอลัมน์ เศรษฐฯ ธรรมศาสตร์
ประสานงานและดำเนินการโดย
คณะทำงานสัมมนาและเผยแพร่
คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์
พระนคร กรุงเทพฯ 10200
www.econ.tu.ac.th