

บทที่ 3

สถานการณ์ราคาน้ำมัน โครงสร้างระบบราคาน้ำมัน และแนวทางแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันในประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีการใช้น้ำมันเป็นพลังงานพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างรวดเร็วจึงส่งผลให้มีความต้องการใช้พลังงานในด้านนี้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

การจัดหาน้ำมันดิบของประเทศไทย

การจัดหาน้ำมันดิบของประเทศไทยมีทั้งจากแหล่งภายในประเทศและแหล่งต่างประเทศ โดยแหล่งน้ำมันจากต่างประเทศนั้นมาจากการนำเข้าไปในรูปของน้ำมันดิบ ซึ่งมีมาจาก 3 กลุ่มใหญ่ คือ (1) กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ได้แก่ ซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอาหรับเอมิเรต กาตาร์ คูเวต โอมาน และอื่น ๆ (2) กลุ่มประเทศตะวันออก ได้แก่ มาเลเซีย บรูไน และอื่น ๆ (3) กลุ่มประเทศอื่น ได้แก่ อียิปต์ แคนาดา เป็นต้น ส่วนการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปได้มีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศอาเซียน คือ สิงคโปร์ และมาเลเซียเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนการนำเข้าน้ำมันดิบมากที่สุดคือจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง

ส่วนการจัดหาน้ำมันดิบจากแหล่งในประเทศนั้น มีแหล่งผลิตหลายแห่งด้วยกัน แหล่งเบญจมาศเป็นแหล่งที่มีปริมาณการผลิตที่ใหญ่ที่สุด รองลงมาคือแหล่งยูโนแคล แหล่งสิริกิติ์ แหล่งทานตะวัน แหล่งจัสมิน (เริ่มผลิตปี พ.ศ. 2548) เป็นต้น โดยมีข้อมูลสรุปปริมาณการผลิตแหล่งผลิตน้ำมันดิบภายในประเทศและปริมาณการนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศดังตารางที่ 6 การผลิตน้ำมันดิบจากแหล่งในประเทศและการนำเข้าจากต่างประเทศ และตารางที่ 7 แสดงการจัดหาน้ำมันดิบและปริมาณการใช้ในโรงกลั่น

ตารางที่ 6 การผลิตน้ำมันดิบจากแหล่งในประเทศและการนำเข้าจากต่างประเทศ

หน่วย: บาร์เรล/วัน

แหล่ง	2544	2545	2546	2547	2548	2549
เบญจมาศ	28,906	35,132	49,275	39,565	45,819	50,775
สิริกิติ์	21,212	20,591	19,127	17,050	17,129	18,608
ทานตะวัน	7,938	5,649	5,193	4,503	6,650	8,248
ยูโนแคล	1,149	11,634	20,231	22,021	29,794	38,900
บึงห้วย	902	803	733	856	1,098	1,010
และบึงม่วง						
จัดมิน*	-	-	-	-	5,768	8,816
(เริ่มผลิตปี 2548)						
อื่น ๆ	1,807	1,758	1,763	1,521	3,354	3,587
รวมในประเทศ	61,914	75,567	96,322	85,516	113,890	129,944
นำเข้าจาก	712,401	728,532	775,870	869,925	827,702	826,327
ต่างประเทศ						
ทั้งหมด	774,315	804,099	872,192	955,441	941,581	956,271

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2549)

ตารางที่ 7 การจัดหาน้ำมันดิบและปริมาณการใช้ในโรงกลั่น

หน่วย: บาร์เรล/วัน

ปี	การจัดหา			ใช้ในโรงกลั่น*
	การผลิตภายในประเทศ	การนำเข้า (สุทธิ)	รวม	
2540	27,463	728,758	756,221	767,460
2541	29,420	679,729	709,149	721,808
2542	34,006	698,895	732,901	741,956
2543	57,937	643,063	701,000	749,629
2544	61,914	678,210	740,124	756,013
2545	75,567	679,762	755,329	827,688
2546	96,322	709,762	806,084	846,091
2547	85,516	813,422	898,939	925,850
2548	113,879	762,121	876,000	909,198
2549	131,187	756,992	888,179	926,674

หมายเหตุ: * หมายถึง น้ำมันดิบ คอนเดนเสท และอื่น ๆ

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2549)

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบของประเทศไทย

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2539 – 2544 (สำนักงาน
คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2539 – 2544) มีดังต่อไปนี้

1. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบปี พ.ศ. 2539

ในไตรมาสที่ 1 ราคาน้ำมันดิบอยู่ในระดับ 16.4 – 20.6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งสูงกว่าปีที่ผ่านมา มีสาเหตุมาจากปริมาณการผลิตน้ำมันดิบที่ไม่พอเพียงกับความต้องการ ในไตรมาสนี้ ความต้องการน้ำมันดิบได้สูงขึ้นจากเดิมมาก จากการเร่งสร้างปริมาณสำรองน้ำมันดิบที่มีระดับต่ำให้สูงขึ้น และจากความต้องการสำหรับกลั่นผลิตภัณฑ์เพื่อความอบอุ่นซึ่งมีความต้องการสูง เพราะฤดูหนาวมีสภาพอากาศหนาวเย็นมากและยาวนานกว่าปกติ และส่วนหนึ่งเป็นความต้องการประเทศที่มีอัตรา การขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง นอกจากนี้ การเจรจาระหว่างอิรักกับสภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ ในเรื่องการส่งออกน้ำมันเพื่อซื้ออาหารและยาที่ไม่สามารถหาซื้อได้ภายในไตรมาสที่ 1 ก็เป็นปัจจัยหนุนทำให้ราคาน้ำมันดิบไม่ลดลง

ในไตรมาสที่ 2 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 1 ประมาณ 0.9 – 1.2 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มาอยู่ในระดับ 17.3 – 21.8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล แม้ว่าการเจรจาระหว่างอิรักและสภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติในเรื่องการส่งออกเพื่อแลกซื้ออาหารและยาสามารถทำการตกลงกันได้ในปีปลายเดือนพฤษภาคมแล้วก็ตาม สาเหตุสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นในไตรมาสนี้ เนื่องมาจากความต้องการน้ำมันดิบเพื่อเพิ่มปริมาณสำรองในช่วงเดือนเมษายน ความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นของโรงกลั่นใหม่ และการลอบวางระเบิดค่ายทหารสหรัฐอเมริกาที่ตั้งอยู่ในซาอุดีอาระเบีย ก็มีส่วนทำให้ราคาน้ำมันดิบสูงขึ้น

ในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ประมาณ 0.5 – 1.6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มาอยู่ในระดับ 18.9 – 22.3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล แม้ว่าสหรัฐอเมริกาจะนำน้ำมันสำรองเพื่อความมั่นคงออกมาจากหน่วยแล้วก็ตาม สาเหตุมาจากความต้องการน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นจากความต้องการของโรงกลั่นใหม่ และความต้องการเพื่อกลั่นน้ำมันก๊าดและดีเซลที่ได้เริ่มสูงขึ้น นอกจากนั้นกระแสข่าวที่เกี่ยวข้องกับตะวันออกกลางก็ส่งผลหนุนให้ราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นไปอีก ได้แก่ การลดการส่งออกน้ำมันของซาอุดีอาระเบีย ข่าวสภาองเกรสของอเมริกาได้ผ่าน

ความเห็นชอบการคว่ำบาตรบริษัทต่างชาติที่เข้าไปลงทุนในอิหร่านและลิเบีย เหตุการณ์จึงเครียดระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิรัก ที่อิรักได้บุกเข้าไปโจมตีชาวเคิร์ดทางตอนเหนือ และสหรัฐอเมริกาได้ตอบโต้อิรัก และข่าวการตัดสินใจของสภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ ในการเลื่อนแผนการส่งออกน้ำมันของอิรักออกไป

ในไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 3 ประมาณ 2.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ขึ้นมาอยู่ในระดับ 23.8 – 25.3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สาเหตุเกิดจากความตึงตัวของตลาดน้ำมันที่ความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มของปริมาณการผลิต แม้ว่าในเดือนธันวาคม อิรักจะเริ่มส่งออกน้ำมันแล้วก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากความต้องการน้ำมันดิบเพื่อกลับผลิตก้นน้ำมันเพื่อความอบอุ่นที่เพิ่มสูงขึ้น เพราะหน้าหนาวในอเมริกาที่มาเร็วกว่าปกติในขณะที่ปริมาณสำรองต่ำกว่าทุกปีที่ผ่านมา ทางด้านการจัดหาน้ำมัน ปริมาณการผลิตของกลุ่มนอกโอเปก ไม่ได้เพิ่มสูงขึ้นมากดังที่คาดการณ์ไว้

2. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบปี พ.ศ. 2540

ในปี พ.ศ. 2540 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ในระดับ 18.1 – 21.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2539 ปรับตัวลดลงโดยเฉลี่ย 0.6 – 1.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ตามแต่ชนิดของน้ำมันดิบ เนื่องจากปริมาณการผลิตน้ำมันดิบที่มีมากกว่าความต้องการ ปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นมาก ในปีที่แล้วเป็นผลจากการผลิตเกินโควต้าของกลุ่มประเทศโอเปก และอีกส่วนหนึ่งเป็นปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากแหล่งใหม่ในทะเลเหนือและละตินอเมริกา ในขณะที่ทางด้านความต้องการกลับไม่ได้เพิ่มสูงขึ้นมาก ทั้งนี้เนื่องจากอากาศในฤดูหนาวที่อุ่นกว่าปกติ ทั้งในช่วงต้นปีและปลายปี

ในไตรมาสที่ 1 ราคาน้ำมันดิบเคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 19.4 – 23.7 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยได้อ่อนตัวลง 2 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปลายปี พ.ศ. 2539 ซึ่งเป็นผลจากอากาศในยุโรปและอเมริกาที่อุ่นกว่าปกติ ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันดิบเพื่อกลับน้ำมันเพื่อความอบอุ่นไม่สูงเช่นทุกปีที่ผ่านมา นอกจากนั้นความต้องการน้ำมันดิบส่วนหนึ่งยังลดลงจากการปิดซ่อมแซมของโรงกลั่นในยุโรป และอเมริกา ในขณะที่ปริมาณน้ำมันดิบที่ออกสู่ตลาดน้ำมันกลับเพิ่มสูงขึ้นทั้งจากกลุ่มโอเปกและกลุ่มนอกโอเปก โดยประเทศในกลุ่มโอเปกต่างผลิตเกินโควต้าที่กำหนด และสำหรับประเทศนอกกลุ่มโอเปกปริมาณการผลิตได้เพิ่มขึ้นจากแหล่งใหม่ในทะเลเหนือละตินอเมริกา

ริกา และออสเตรเลีย นอกจากนี้ ผลจากการที่ราคาน้ำมันดิบได้ลดลงทำให้อิรักสามารถส่งออกน้ำมันดิบในปริมาณมากขึ้น

ในไตรมาสที่ 2 ราคาน้ำมันดิบยังคงอ่อนตัวลงอย่างต่อเนื่อง โดยได้อ่อนตัวลงประมาณ 2 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับไตรมาสแรก เคลื่อนไหวในระดับ 17.5 – 20.6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นผลจากปริมาณน้ำมันดิบในตลาดที่มีมากกว่าความต้องการ โดยปริมาณการผลิตยังคงมีเข้ามามาก โดยเฉพาะการผลิตเกินโควตาของกลุ่มประเทศโอเปก ในขณะที่ทางด้านความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นในไตรมาสนี้ได้ถูกจำกัดจากการปิดซ่อมแซมประจำปีของโรงกลั่นในย่านเอเชีย และค่าการกลั่นที่ตกต่ำและปริมาณสำรองทางการค้าของผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปที่เพิ่มสูงขึ้นมาก ทำให้โรงกลั่นส่วนหนึ่งต้องลดกำลังการกลั่นลง สำหรับผลการประชุมกลางปีของกลุ่มประเทศโอเปกที่ตกลงจะรักษาโควตาการผลิตในระดับเดิมที่ 20.533 ล้านบาร์เรลต่อวัน ไม่สามารถที่จะผลักดันให้ราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นได้เพราะตลาดเชื่อว่าประเทศในกลุ่มโอเปกก็จะยังคงผลิตเกินโควตาเช่นเดิม

ในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันดิบอยู่ในภาวะทรงตัวเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 โดยทรงตัวอยู่ในระดับ 17.7 – 19.8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นผลจากปริมาณน้ำมันดิบที่ออกสู่ตลาดได้ลดลง ในขณะที่ความต้องการน้ำมันเข้ากลั่นได้เริ่มสูงขึ้น จากความต้องการเพื่อกลั่นน้ำมันเบนซินที่มีความต้องการค่อนข้างสูงและเพื่อกลั่นน้ำมันเพื่อความอบอุ่นเพื่อสำรองไว้สำหรับฤดูหนาว ปริมาณน้ำมันดิบออกสู่ตลาดที่ลดลง ในช่วงต้นไตรมาสมาจากการเลื่อนส่งออกน้ำมันดิบของอิรักตามโครงการส่งออกเพื่อแลกอาหารและยาครั้งที่ 2 ออกไปจนกระทั่งเดือนสิงหาคม การขายน้ำมันทางยุทธศาสตร์เพื่อลดการขาดดุลงบประมาณของประเทศเยอรมันมูลค่า 320 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 75,000 บาร์เรลต่อวัน ในต้นเดือนสิงหาคม ไม่มีผลทำให้ราคาน้ำมันดิบอ่อนตัวเนื่องจากปริมาณค่อนข้างน้อยในเดือนกันยายน แม้ว่าน้ำมันอิรักจะเริ่มเข้าสู่ตลาด แต่ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบส่วนหนึ่งได้หายไปจากประเทศนอกกลุ่มโอเปก ซึ่งปิดซ่อมแซมในแหล่งทะเลเหนือและโคลัมเบีย นอกจากนี้การผลิตจากแหล่งใหม่ในทะเลเหนือและลาตินอเมริกาได้เลื่อนออกไปจากกำหนดเดิม

ในไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 18.0 – 20.1 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ได้เพิ่มสูงขึ้นจากไตรมาสก่อนเล็กน้อย โดยราคาน้ำมันดิบเดือนตุลาคมได้แข็งตัวขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นที่เพิ่มสูงขึ้นตามความต้องการใช้น้ำมันที่สูงขึ้นจากฤดูหนาว และส่วนหนึ่งจากข่าว

ความตึงเครียดในอิรัก ซึ่งอิหร่านได้บุกไปโจมตีฝ่ายตรงข้ามในเขตห้ามยิงของสหประชาชาติและสหรัฐได้ประกาศเตือนไม่ให้มีการบุกรุก แต่หลังจากปลายเดือนตุลาคม เมื่อน้ำมันดิบจากแหล่งใหม่เริ่มออกสู่ตลาดแล้ว ราคาน้ำมันดิบได้เริ่มอ่อนตัวลง ความขัดแย้งในเรื่องการตรวจสอบอาวุธในอิรัก สหประชาชาติไม่ได้ส่งผลต่อราคาน้ำมัน และในเดือนธันวาคมแม้ว่าปริมาณการผลิตและปริมาณความต้องการน้ำมันดิบจะอยู่ในระดับสมดุล แต่ผลการประชุมของกลุ่มโอเปค ซึ่งมีมติให้เพิ่มโควตาการผลิต สำหรับไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2541 จากระดับ 25.08 เป็น 27.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน ก็ได้ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบอ่อนตัวลง เนื่องจากแนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันจะลดลง เพราะปัญหาวิกฤตการณ์ทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ทำให้ตลาดเกรงว่าน้ำมันจะล้นตลาด

3. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบปี พ.ศ. 2541

จากภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำในหลายประเทศ เอเชีย รัสเซีย และลาตินอเมริกา และอากาศที่อุ่นกว่าปกติในช่วงต้น เนื่องจากปรากฏการณ์เอลนีโญ ทำให้ความต้องการในการใช้น้ำมันของปี พ.ศ. 2541 ได้อ่อนตัวลงมาก แม้ว่าประเทศผู้ผลิตน้ำมันดิบจะลดปริมาณการผลิตลงแล้วก็ตาม แต่ก็ยังต่ำกว่าระดับความต้องการที่อ่อนตัวลงมาก ส่งผลให้ปริมาณน้ำมันสำรองในปีที่ผ่านมาได้สูงเป็นประวัติการณ์ และทำให้ราคาน้ำมันได้อ่อนตัวลงกว่า 5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ราคาน้ำมันดิบของปี พ.ศ. 2541 เฉลี่ยอยู่ในระดับ 12.1 – 14.4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ในไตรมาสที่ 1 ราคาน้ำมันดิบเคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 12.4 – 16.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยได้อ่อนตัวลงมากกว่า 3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นผลจากภาวะน้ำมันดิบล้นตลาด ความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นได้ลดลง จากการปิดซ่อมแซมโรงกลั่นประจำปีในยุโรปและอเมริกา อากาศที่อุ่นกว่าปกติ และความต้องการใช้น้ำมันที่ชะลอตัวลงในเอเชียของประเทศที่ประสบปัญหาทางเศรษฐกิจและการเงิน แต่ทางด้านการผลิตกลับเพิ่มขึ้นจากการผลิตเกินโควตาของกลุ่มประเทศโอเปค (เพดานการผลิตในขณะนั้น 27.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน) ราคาน้ำมันดิบที่ลงเป็นลำดับ ทำให้ประเทศผู้ผลิตน้ำมันดิบไม่สามารถวางเฉยได้ กลางเดือนมีนาคม เวเนซุเอลา ซาอุดีอาระเบีย และเม็กซิโกได้ร่วมกันผลักดันเกิดเป็นข้อตกลง ณ กรุงริยาดโดยกลุ่มประเทศโอเปคและนอกกลุ่มโอเปคบางประเทศ ได้ประกาศลดปริมาณการผลิตลงรวม 1.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน

ในไตรมาสที่ 2 ข้อตกลงลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบ ณ กรุงริยาดได้สามารถยับยั้งการอ่อนตัวลงของราคาน้ำมันดิบชนิดหนัก แต่ไม่สามารถทำให้ราคาแข็งตัวขึ้นได้ ส่วนน้ำมันดิบชนิด

เบาราคายังอ่อนตัวลงประมาณ 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสนี้จึงทรงตัวอยู่ในระดับ 12.2 – 14.6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในเดือนมิถุนายน ข้อมูลทางสถิติได้แสดงถึงการลดปริมาณการผลิตที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายตามข้อตกลง ปริมาณน้ำมันดิบยังอยู่ในภาวะล้นตลาด และปริมาณน้ำมันสำรองที่อยู่ในระดับสูง ทำให้ราคาน้ำมันดิบในช่วงปลายไตรมาสได้อ่อนตัวลงอีกครั้ง กลุ่มโอเปคจึงต้องตัดสินใจประกาศลดการผลิตลงอีก 1.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ทำให้เพดานการผลิตของกลุ่มโอเปคลงมาอยู่ในระดับ 24.384 ล้านบาร์เรลต่อวัน

ในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ในระดับ 12.3 – 14.2 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยน้ำมันดิบชนิดหนักอยู่ในระดับทรงตัว ซึ่งเป็นผลจากการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศโอเปค และการเปลี่ยนมาใช้น้ำมันดิบชนิดหนักเข้ากลั่นของโรงกลั่นในย่านเอเชียที่ต้องการลดค่าใช้จ่ายลง ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบชนิดเบายังคงอ่อนตัวลงอีก 0.5 – 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากปริมาณน้ำมันสำรอง และปริมาณน้ำมันในตลาดยังอยู่ในระดับสูง

ในไตรมาสที่ 4 แม้ว่าการใช้น้ำมันเพื่อความอบอุ่นจะเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นสูงขึ้น แต่ก็ไม่สามารถลดระดับปริมาณสำรองลงมาอยู่ในระดับปกติได้ตลาดน้ำมันยังประสบปัญหาน้ำมันล้นตลาดอยู่เช่นเดิม แม้ว่าในช่วงต้นไตรมาสการส่งออกน้ำมันในไนจีเรีย เม็กซิโก และออสเตรเลีย จะลดลงแล้วก็ตาม ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสนี้ได้ตกลงไปอีกประมาณ 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ราคาเฉลี่ยอยู่ในระดับ 11.0 – 12.8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สำหรับเหตุการณ์ตึงเครียดระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิรัก ในช่วงต้นเดือนพฤศจิกายนไม่มีผลต่อตลาดน้ำมัน ทั้งนี้ เนื่องจากภาวะน้ำมันล้นตลาดมีอิทธิพลมากกว่า และการที่สหรัฐอเมริกาได้ใช้กำลังทางอากาศโจมตีอิรักในช่วงกลางเดือนธันวาคม ก็ไม่ส่งผลต่อตลาดน้ำมันเช่นเดียวกัน เนื่องจากเป็นเพียงช่วงสั้น ๆ และสิ้นสุดอย่างรวดเร็ว

4. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในปี พ.ศ. 2542

การลดปริมาณการผลิตของโอเปค และความร่วมมือจากประเทศเม็กซิโก นอร์เวย์ โอมาน และรัสเซีย รวม 2.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน ได้ส่งผลให้น้ำมันดิบที่เข้าสู่ตลาดลดลงตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา ในขณะที่ความต้องการใช้น้ำมันในปี พ.ศ. 2542 กลับเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณสำรองทางการค้าที่มีอยู่ในระดับสูงในช่วงต้นปีได้ลดลงเป็นลำดับ ซึ่งส่งผลต่อราคา ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ทำให้ราคาน้ำมันดิบที่ตกต่ำกลับเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ ผลจากปริมาณน้ำมันสำรองที่ลดลงไปสู่ระดับที่ต่ำกว่า

ปริมาณ ทำให้ราคาน้ำมันดิบในปี พ.ศ. 2542 ปรับตัวสูงขึ้นถึง 5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยเฉลี่ยอยู่ในระดับ 17.3 – 19.4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ในไตรมาสที่ 1 อิรักได้เริ่มส่งออกน้ำมันดิบในระดับสูงกว่า 2 ล้านบาร์เรลต่อวัน ปริมาณการผลิตจึงได้เพิ่มสูงขึ้น และแม้ว่าความต้องการน้ำมันดิบในไตรมาสนี้สูงกว่าปริมาณการผลิตอยู่ 1.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน และปริมาณน้ำมันสำรองเริ่มลดลงแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่สูงพอที่จะทำให้ระดับน้ำมันสำรองลดลงมาสู่ระดับปกติ ราคาน้ำมันดิบไตรมาสนี้จึงยังปรับตัวลดลง 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เฉลี่ยอยู่ในระดับ 10.8 – 13.1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันดิบที่ตกต่ำทำให้ประเทศผู้ส่งออกน้ำมันต้องออกมาเคลื่อนไหวที่จะพยุงราคาไม่ให้ตกต่ำลงไปอีก ในปลายเดือนมีนาคม โอเปคได้มีข้อตกลงเพดานการผลิต (ไม่รวมอิรัก) ลง 1.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน และได้มีการปรับลดปริมาณการผลิตของอิหร่านด้วย โดยเพดานการผลิตไม่รวมอิรักอยู่ที่ 22.976 ล้านบาร์เรลต่อวัน เมื่อรวมปริมาณการผลิตที่ลดลงในปี พ.ศ. 2541 โอเปคได้ลดปริมาณการผลิตรวม 4.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน นอกจากนี้เม็กซิโก นอร์เวย์ โอมาน และรัสเซียให้ความร่วมมือลดการผลิตลงอีก 0.4 ล้านบาร์เรลต่อวัน เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน เป็นต้นมา

ในไตรมาสที่ 2 ปริมาณน้ำมันดิบที่ออกสู่ตลาดได้ลดลง จากความร่วมมือในการลดปริมาณการผลิตที่ได้ผล โดยเฉพาะปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปคที่รวมอิรัก ได้ลดลงถึง 2.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน ทางด้านความต้องการแม้ว่าจะอ่อนตัวลงจากฤดูกาล แต่ความต้องการจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้เพิ่มสูงขึ้น ความต้องการใช้น้ำมันของสหรัฐได้เพิ่มสูงขึ้นมากกว่าร้อยละ 3 และความต้องการใช้น้ำมันของประเทศในเอเชียก็เพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจเริ่มปรับตัวดีขึ้น ในไตรมาสนี้ปริมาณความต้องการสูงกว่าปริมาณการผลิต 0.3 บาร์เรลต่อวัน และปริมาณน้ำมันสำรองได้เริ่มปรับตัวลดลงเป็นลำดับ ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้น โดยไตรมาสนี้ราคาน้ำมันดิบสูงขึ้น 4 – 5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เฉลี่ยอยู่ในระดับ 15.2 – 17.7 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ในเดือนพฤษภาคมสภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติได้อนุมัติโครงการน้ำมันแลกอาหารและยาเสพติด 6 ของอิรักมูลค่า 5.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเริ่มตั้งแต่ปลายเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนพฤศจิกายน

ในไตรมาสที่ 3 ความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นได้เพิ่มสูงขึ้นจากการเตรียมสำรองน้ำมันสำหรับฤดูหนาว และความต้องการใช้ที่สูงขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัว ในขณะที่ปริมาณการผลิตถูกจำกัด ทำให้ปริมาณความต้องการน้ำมันดิบได้สูงกว่าปริมาณการผลิต 0.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งปกติแล้วในไตรมาสนี้จะต้องเป็นช่วงที่เพิ่มสำรองน้ำมันดิบสำหรับใช้กลั่นในฤดูหนาว แต่จาก

การผลิตที่ถูกจำกัด ทำให้โรงกลั่นต้องนำน้ำมันสำรองออกมาใช้ ปริมาณน้ำมันสำรองได้ลดลงเป็นลำดับ สวนทางกับราคาน้ำมันดิบที่ยังพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ราคาปรับตัวสูงขึ้น 4.5 – 5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลอยู่ในระดับเฉลี่ย 19.8 – 21.7 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ในไตรมาสที่ 4 ความต้องการน้ำมันดิบเข้ากลั่นได้เพิ่มสูงขึ้นจากความต้องการน้ำมันเพื่อความอบอุ่น การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และส่วนหนึ่งจากความต้องการสำรองเพื่อป้องกันปัญหา Y2K ที่อาจเกิดขึ้นในช่วงต้นปี พ.ศ. 2543 ในขณะที่โอเปกตัดสินใจคงเพดานการผลิตจริงของกลุ่มโอเปกจะเพิ่มขึ้น แต่ก็ถูกชดเชยด้วยการระงับการส่งออกของอิรัก 2.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนจนถึงกลางเดือนธันวาคม ซึ่งอิรักประท้วงองค์การสหประชาชาติที่ไม่อนุมัติโครงการขายน้ำมันแลกอาหารและยาในรอบที่ 7 เป็นเวลา 6 เดือนเหมือนเช่นเดิม ในไตรมาสนี้ ปริมาณความต้องการที่สูงกว่าปริมาณการผลิตถึง 2.9 ล้านบาร์เรลต่อวัน ได้ส่งผลให้ปริมาณน้ำมันสำรองได้ลดลงอย่างรวดเร็ว และในช่วงปลายปีได้ลดลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบ 4 ปี ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสนี้ได้สูงขึ้น 3 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล เฉลี่ยอยู่ในระดับ 22.17 – 24.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

5. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในปี 2543

ในปี พ.ศ. 2543 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 10 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จากระดับ 22 – 26 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2543 มาอยู่ในระดับเฉลี่ย 32 – 36 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2543 เนื่องจากปริมาณสำรองน้ำมันดิบที่ลดลงสู่ระดับที่ต่ำมาก จากการลดปริมาณการผลิตเพื่อกดดันราคาของโอเปก ในขณะที่ภาวะเศรษฐกิจของโลกเริ่มฟื้นตัว ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันของโลกเพิ่มขึ้น

ในไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2543 จากเดือนมกราคมจนถึงต้นเดือนมีนาคม ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 6 – 8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มาอยู่ที่ระดับ 28 – 33 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เป็นผลมาจากความต้องการน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นในฤดูหนาว การจำกัดปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปกในปีที่ผ่านมา ทำให้ปริมาณสำรองน้ำมันดิบลดต่ำลงมาก ตั้งแต่ช่วงกลางเดือนมีนาคมจนถึงไตรมาสแรก ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วประมาณ 4 – 6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากมีการคาดการณ์ว่า กลุ่มโอเปกจะเพิ่มปริมาณการผลิตขึ้นอีก ผลการประชุมของกลุ่มโอเปกในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2543 กลุ่มโอเปก 9 ประเทศ (ไม่รวมอิหร่าน) ตกลงเพิ่มปริมาณ

การผลิตขึ้นอีก 1,452 ล้านบาร์เรลต่อวัน และหากรวมอิหร่านจะเป็น 1.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ทำให้เพดานการผลิตโดยรวมของโอเปกเพิ่มขึ้นเป็น 22.976 ล้านบาร์เรลต่อวัน ประเทศนอกกลุ่มโอเปคคือเม็กซิโกและนอร์เวย์เพิ่มปริมาณการผลิตขึ้นอีก 150,000 และ 100,000 บาร์เรลต่อวัน ตามลำดับ มีผลตั้งแต่ 1 เมษายน เป็นต้นไป

ในไตรมาสที่ 2 ช่วงต้นเดือนเมษายนราคาน้ำมันปรับตัวลดลงต่อเนื่องจากเดือนมีนาคมอีกประมาณ 4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล อยู่อัตราที่ระดับ 20 – 22 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จากการเพิ่มปริมาณการผลิตของโอเปก หลังจากนั้นตั้งแต่กลางเดือนเมษายนจนถึงต้นเดือนพฤษภาคมราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นอีกประมาณ 7 – 8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล อยู่อัตราที่ระดับ 26 – 30 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากปริมาณการใช้น้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น จากภาวะเศรษฐกิจของภาวะเศรษฐกิจของโลกที่เริ่มฟื้นตัว รวมทั้งภาวะเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียเริ่มฟื้นตัวจากวิกฤตการณ์ทางการเงิน ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ปริมาณสำรองน้ำมันดิบในตลาดโลก ก็ยังอยู่ในระดับที่ต่ำมาก ตั้งแต่กลางเดือนเมษายนจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน ราคาน้ำมันดิบค่อนข้างจะทรงตัว โดยมีราคาเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 26 – 30 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ในไตรมาสที่ 3 เดือนกรกฎาคม ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลงประมาณ 3 – 4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล อยู่อัตราที่ระดับเฉลี่ย 24 – 26 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากกลุ่มโอเปกเพิ่มปริมาณการผลิตขึ้นอีก 708,000 บาร์เรลต่อวัน เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ทำให้ปริมาณน้ำมันออกสู่ตลาดมีมากขึ้น หลังจากนั้นตั้งแต่ปลายเดือนกรกฎาคมจนถึงกลางเดือนกันยายน ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วประมาณ 8 – 12 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จนเป็นระดับสูงสุดในรอบปี โดยมีราคาอยู่ที่ระดับ 32 – 38 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันดิบระดับนี้เป็นระดับราคาสูงที่สุดนับตั้งแต่วิกฤตการณ์น้ำมันของโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2521 เป็นต้นมา เนื่องจากปริมาณสำรองน้ำมันดิบของโลกลดต่ำลงมาก โดยสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศผู้บริโภคน้ำมันรายใหญ่ของโลก ปริมาณสำรองลดต่ำลงมากที่สุดในรอบ 24 ปี รวมทั้งเป็นช่วงที่ใกล้เข้าสู่ฤดูหนาวประเทศต่างๆ ในยุโรป และสหรัฐอเมริกาเร่งสำรองน้ำมันไว้เพื่อใช้เป็นน้ำมันสำหรับความอบอุ่นในฤดูหนาว หลังจากช่วงกลางเดือนกันยายนราคาน้ำมันดิบเริ่มอ่อนตัวลง โดยปรับตัวลดลงประมาณ 4 – 8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 28 – 30 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากประเทศต่างๆ เริ่มนำน้ำมันสำรองออกมาใช้สหรัฐอเมริกาแนะนำน้ำมันดิบสำรองทางยุทธศาสตร์ (Strategic petroleum reserve) ออกมาใช้ 30 ล้านบาร์เรล และในวันที่ 10 กันยายน กลุ่มโอเปกได้ประกาศเพิ่มปริมาณการผลิตขึ้นอีก 800,000 บาร์เรลต่อวัน มีผลตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม เป็นต้นไป

ในไตรมาสที่ 4 ตั้งแต่เดือนตุลาคม จนถึงกลางเดือนพฤศจิกายนราคาน้ำมันดิบค่อนข้างจะทรงตัว โดยเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 30 – 32 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล หลังจากนั้นจึงปรับตัวสูงขึ้นอีก 2 – 3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จนถึงปลายเดือนพฤศจิกายน จากนั้นราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วในเดือนธันวาคมโดยปรับตัวลดลง 10 – 12 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มาอยู่ที่ระดับ 20 – 24 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากสภาพอากาศในฤดูหนาวไม่ได้หนาวเย็นเท่าที่ควรทำให้ปริมาณน้ำมันดิบที่ประเทศต่างๆ สำรองไว้ใช้ในฤดูหนาวไม่ได้ลดลงมากนัก

6. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในปี พ.ศ. 2544

ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยในช่วงปี พ.ศ. 2544 อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าปีที่แล้วประมาณ 3 – 4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยน้ำมันดิบคูไบและเบรนท์มีราคาอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 22.9 และ 24.9 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ ในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ. 2544 ราคาน้ำมันดิบยังอยู่ในระดับเฉลี่ยใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ช่วงหลังของปี พ.ศ. 2544 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวลดลงค่อนข้างมาก ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันดิบปีนี้ปรับตัวลดลงมาก เกิดจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่หดตัวลง ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลง หลังเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2544 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกได้ปรับตัวลดลงกว่าร้อยละ 30 จากระดับประมาณ 27 – 29 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มาอยู่ที่ระดับ 19 – 21 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในขณะที่การก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกาไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการผลิตและการจัดหา น้ำมันดิบ แต่ส่งผลกระทบทำให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลงมาก แม้ว่าในปีนี้กลุ่มโอเปกจะลดปริมาณการผลิตลงแล้วถึง 3 ครั้ง แต่ก็ไม่สามารถพยุงระดับราคาน้ำมันดิบให้อยู่ในช่วง Price Band ที่กำหนดไว้ในระดับ 22 – 28 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ได้

ในไตรมาสที่ 1 เนื่องจากยังคงอยู่ในช่วงฤดูหนาวของซีกโลกด้านเหนือ การลดปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปก 1.5 ล้านบาร์เรล/วัน ในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544 ทำให้ราคาน้ำมันดิบตั้งแต่ต้นเดือนมกราคมจนถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 5 – 6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ช่วงปลายไตรมาสที่ 1 ภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาและประเทศในกลุ่ม OECD เริ่มแสดงอาการชะลอตัว ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลง ราคาน้ำมันดิบจึงปรับตัวลดลงประมาณ 3 – 4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ในไตรมาสที่ 2 กลุ่มโอเปกลดปริมาณการผลิตเป็นครั้งที่ 2 ของปีนี้อีก 1 ล้านบาร์เรล/วัน ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2544 จากภาวะเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวอย่างชัดเจน ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันของโลกลดลง ราคาน้ำมันดิบตั้งแต่ต้นเดือนเมษายนจนถึงปลายพฤษภาคมปรับตัวเพิ่มขึ้น 4 – 5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยน้ำมันดิบคูไบและเบรนท์ ปรับตัวสูงขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 27 – 28 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และ 29 – 30 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล หลังเดือนพฤษภาคมจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลง 3.5 – 4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จากปริมาณสำรองทางการค้าเพิ่มสูงขึ้น และความต้องการใช้น้ำมันเริ่มชะลอตัวลงจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลง

ในไตรมาสที่ 3 เป็นช่วงที่ประเทศต่างๆ เริ่มสำรองน้ำมันดิบไว้ใช้ในช่วงไตรมาส 4 ซึ่งเป็นฤดูหนาว นอกจากนี้ กลุ่มโอเปกประกาศลดปริมาณการผลิตอีก 1 ล้านบาร์เรล/วัน เริ่มมีผลในวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2544 เป็นครั้งที่ 3 ในรอบปีนี้ ทำให้ราคาน้ำมันดิบช่วงก่อนการก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2544 ปรับตัวสูงขึ้น หลังเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วประมาณ 6 – 8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เพราะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของโลก การขยายตัวของการขัดแย้งและการโต้ตอบของสหรัฐอเมริกาต่อกลุ่มผู้ก่อการร้าย ส่งผลซ้ำเติมให้ภาวะเศรษฐกิจโลกดกด้อยมากยิ่งขึ้น ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันของโลกลดลง ปริมาณน้ำมันดิบในตลาดมากกว่าความต้องการใช้ ส่งผลให้ปริมาณสำรองน้ำมันดิบในช่วงก่อนเข้าฤดูหนาวของปีนี้สูงกว่าปีที่ผ่านมา ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยเมื่อเทียบกับช่วงไตรมาส 2 ปรับตัวลดลงประมาณ 1 – 2 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ในไตรมาสที่ 4 การก่อวินาศกรรมไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการจัดหาน้ำมันดิบ แต่ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อความต้องการใช้น้ำมันดิบของโลก จากภาวะเศรษฐกิจดกด้อยทั่วโลก ทำให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องกว่าร้อยละ 30 ความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปลดลงค่อนข้างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันสำหรับเครื่องบิน เนื่องจากความกังวลของผู้โดยสารต่อการเดินทางโดยเครื่องบิน แม้ว่าการปฏิบัติการทางทหารของสหรัฐอเมริกาในอัฟกานิสถานจะทำให้ความต้องการใช้น้ำมันสำหรับเครื่องบินเพิ่มขึ้นบ้าง แต่ก็ไม่สามารถชดเชยกับความต้องการใช้น้ำมันเครื่องบินในเชิงพาณิชย์ที่ลดลงได้ นอกจากนี้ยังมีสัญญาณปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นจากกลุ่มโอเปก โดยเฉพาะจากบริเวณทะเลเหนือ และจากประเทศในแถบทะเลสาบแคสเปียน

กลุ่มโอเปกประกาศลดกำลังการผลิตลงอีก 1.5 ล้านบาร์เรล/วัน เหลือ 21.17 ล้านบาร์เรล/วัน โดยจะเริ่มมีผลในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2545 แต่เป็นการประกาศอย่างมีเงื่อนไขว่าจะดำเนินการต่อเมื่อประเทศผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่นอกกลุ่มโอเปกลดปริมาณการผลิตลงด้วย 500,000 บาร์เรล/วัน แม้ว่าประเทศนอกกลุ่มโอเปกจะให้ความร่วมมือกับกลุ่มโอเปก แต่จากประสบการณ์ในอดีต ประเทศนอกกลุ่มโอเปกมักไม่ได้ลดปริมาณที่ผลิตจริง แต่ลดจากแผนที่ตั้งเป้าไว้ในการผลิตช่วงต่อไป ทำให้ปริมาณน้ำมันดิบที่แท้จริงในตลาดไม่ลดลง

จากสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบข้างต้นจะเห็นว่า ในช่วงที่ผ่านมาราคาน้ำมันได้มีการปรับตัวขึ้นลงค่อนข้างมาก โดยราคาน้ำมันเคลื่อนไหวอยู่ในช่วง 10 – 32 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งปัจจัยหลักที่ทำให้ราคาน้ำมันผันผวนนั้นขึ้นกับ ปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ โดยเฉพาะกลุ่มโอเปก และยังขึ้นกับปริมาณความต้องการใช้น้ำมันของประเทศต่างๆ ในแต่ละช่วงเวลาหรือฤดูกาล ในขณะที่บางช่วงเวลาเมื่อเกิดภาวะสงครามในกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน ราคาน้ำมันจะมีความผันผวนมากกว่าภาวะปกติ

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2545 - 2549

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2545 – 2549 (เอกสารการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2545-2549) มีดังต่อไปนี้

1. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2545

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยของปี 2545 อยู่ในระดับ 23 – 25 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เป็นระดับที่ทรงตัวเมื่อเทียบกับปี 2544 แม้ว่าราคาน้ำมันดิบในปีนี้ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องกว่า 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปกที่ได้ผล และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลกที่สูงกว่าการคาดการณ์ รวมทั้ง ความวิตกกังวลของตลาดน้ำมันเกี่ยวกับโอกาสที่จะเกิดสงครามในตะวันออกกลาง จากประเด็นความวิตกกังวลได้เป็นสาเหตุทำให้ราคาน้ำมันดิบในช่วงปลายปี 2545 มีความผันผวนสูง โดยที่ในช่วงต้นปีราคาน้ำมันดิบอยู่ที่ระดับ 16 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และปลายปีราคาได้เคลื่อนไหวในระดับ 25 – 30 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล แม้ว่าปริมาณน้ำมันดิบในตลาดจะเพิ่มสูงขึ้นมาก จากการที่กลุ่มโอเปกผลิตเกิน

โคเวต้าถึง 2.7 ล้านบาร์เรล/วัน แต่ความวิตกกังวลเรื่องสถานการณ์ระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิรักได้กลับมา โดยสหรัฐอเมริกาได้กล่าวหาว่า อิรักละเมิดมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ โดยส่งรายงานอาวุธร้ายแรงไม่ครบถ้วน ประกอบกับเหตุการณ์ประท้วงทางการเมืองในประเทศเวเนซุเอล่าที่ส่งผลกระทบต่อการผลิตน้ำมันของโลก นอกจากนี้ ระดับปริมาณน้ำมันสำรองของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว (OECD) ยังอยู่ในระดับต่ำสุดในรอบ 5 ปี อย่างไรก็ตาม ผลการประชุมโอเปคในวันที่ 12 ธันวาคม 2545 เห็นชอบให้เพิ่มโคเวต้าการผลิตอีก 1.3 ล้านบาร์เรล/วัน เป็น 23.0 ล้านบาร์เรล/วัน เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2546 เป็นต้นไป โดยให้ประเทศสมาชิกลดปริมาณการผลิตจริงลงเพื่อให้อยู่ในโคเวต้ารวม 1.4 ล้านบาร์เรล/วัน

ในไตรมาสที่ 1 ราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องประมาณ 5 – 6 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อราคาน้ำมันดิบ คือ ความต้องการใช้น้ำมันของโลกเพิ่มสูงขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจของโลกที่เริ่มฟื้นตัว โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ประกอบกับความต้องการใช้น้ำมันสำหรับยานพาหนะที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากเริ่มเข้าสู่ฤดูร้อน ในขณะที่อุปทานเริ่มตึงตัวจากการร่วมมือกันลดปริมาณการผลิตรวม 2 ล้านบาร์เรล/วัน โดยเป็นการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปค 1.5 ล้านบาร์เรล/วัน (เพดานใหม่ไม่รวมอิรักลดลงเหลือ 21.7 ล้านบาร์เรล/วัน) และประเทศนอกกลุ่มโอเปคอีก 500,000 บาร์เรล/วัน เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2545 เป็นต้นไป ทำให้น้ำมันดิบออกสู่ตลาดน้อยลง นอกจากนี้ เหตุระเบิดที่หลุมขุดเจาะน้ำมันทางตอนเหนือของคูเวตบริเวณอัล-รูดายัน ทำให้ปริมาณการส่งออกน้ำมันดิบของคูเวตลดลง และความกังวลเกี่ยวกับความตึงเครียดระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิรักในการปราบปรามการก่อการร้าย และความขัดแย้งอย่างรุนแรงระหว่างอิสราเอลกับปาเลสไตน์ ได้เป็นปัจจัยทางด้านจิตวิทยาที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันดิบ เนื่องจาก หากความขัดแย้งขยายตัวออกไปมากขึ้นจะส่งผลกระทบต่อการส่งออกน้ำมันของตะวันออกกลาง ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ เนลีย์ของไตรมาสที่ 1 อยู่ที่ระดับ 20.10 และ 21.51 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 2 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 1 ประมาณ 3.6 – 4.8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากความขัดแย้งอย่างรุนแรงระหว่างอิสราเอล – ปาเลสไตน์ และอิรักได้ออกมาเรียกร้องให้กลุ่มอาหรับใช้น้ำมันเป็นอาวุธ เพื่อเป็นข้อต่อรองให้สหรัฐอเมริกายุติการสนับสนุนอิสราเอล แต่ประเทศกลุ่มอาหรับส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วย โดยอิรักได้ประกาศหยุดส่งออกน้ำมันดิบเริ่มตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2545 รวมเป็นเวลา 30 วัน และได้กลับมาส่งออกน้ำมันดิบอีกครั้ง เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2545 ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบ ในไตรมาสที่ 2 ของกลุ่มโอเปค อยู่ใน

ระดับ 23.1 ล้านบาร์เรล/วัน สูงกว่าโคเวต้า 1.4 ล้านบาร์เรล/วัน ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาส 2 อยู่ที่ระดับ 24.36 และ 25.12 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงไตรมาสที่ 2 ประมาณ 1.1 – 2.02 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากการคาดการณ์ว่า ความต้องการใช้น้ำมันดิบของโลกในไตรมาสที่ 4 ซึ่งเป็นช่วงฤดูหนาว จะเพิ่มสูงขึ้นประมาณ 1.5 – 2.0 ล้านบาร์เรล/วัน ทำให้ประเทศต่าง ๆ เริ่มสำรองน้ำมันดิบเพิ่มมากขึ้น และจากความวิตกกังวลว่า อาจเกิดสงครามในตะวันออกกลาง โดยสหรัฐอเมริกาได้เพิ่มกำลังทหารและส่งเรือบรรทุกเครื่องบินและอุปกรณ์ทางทหารเข้าไปในอ่าวเปอร์เซีย รวมทั้งผลกระทบจากการเกิดพายุไซโคลนร้อนในบริเวณอ่าวเม็กซิโก ทำให้โรงกลั่นน้ำมันในบริเวณนั้นต้องหยุดการดำเนินการชั่วคราว ประกอบกับผลการประชุมของกลุ่มโอเปค เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2545 ที่เมืองโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น ได้ตกลงที่จะคงปริมาณการผลิตน้ำมันดิบสำหรับไตรมาสที่ 4 ถึงกลางปี 2546 ไว้ที่ระดับ 21.7 ล้านบาร์เรล/วัน แต่ปริมาณการผลิตจริงของกลุ่มโอเปคในไตรมาสที่ 3 อยู่ในระดับ 23.3 ล้านบาร์เรล/วัน สูงกว่าโคเวต้า 1.6 ล้านบาร์เรล/วัน ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาส 3 อยู่ที่ระดับ 25.54 และ 26.91 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวลดลงจากไตรมาสที่ 3 ประมาณ 0.1 – 0.4 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยในช่วงครึ่งแรกของไตรมาส ราคาได้ปรับตัวลดลงประมาณ 1 – 2 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากสถานการณ์ในตะวันออกกลางผ่อนคลายลง โดยอิรักยอมรับการปลดอาวุธร้ายแรงของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติอย่างไม่มีเงื่อนไข ประกอบกับตลาดโลกคาดว่า อุปทานน้ำมันดิบมีเพียงพอสำหรับช่วงฤดูหนาว เนื่องจากอิรักส่งออกน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นและกลุ่มโอเปคยังคงผลิตน้ำมันเกินโคเวต้า แต่ในช่วงปลายของไตรมาส ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากเหตุการณ์ประท้วงนัดหยุดงานในประเทศเวเนซุเอลาซึ่งเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่อันดับ 5 ของโลก ทำให้ปริมาณการผลิต น้ำมันดิบของเวเนซุเอลาลดลงจากระดับปกติ 3.1 ล้านบาร์เรล/วัน เหลือ 650,000 บาร์เรล/วัน รวมถึงผลการประชุมโอเปคในวันที่ 12 ธันวาคม 2545 เห็นชอบให้เพิ่มโคเวต้าการผลิตอีก 1.3 ล้านบาร์เรล/วัน เป็น 23.0 ล้านบาร์เรล/วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2546 และให้สมาชิกลดปริมาณการผลิตให้อยู่ในระดับโคเวต้า จากปัจจุบันการผลิตอยู่ในระดับ 24.4 ล้านบาร์เรล/วัน เกินโคเวต้าใหม่ 1.4 ล้านบาร์เรล/วัน และความวิตกกังวลว่าอาจเกิดสงครามในตะวันออกกลางได้กลับมาอีกครั้ง จากการที่สหรัฐอเมริกาได้กล่าวหาว่าอิรักส่งรายการอาวุธ ไม่ครบถ้วน ซึ่งเป็นการละเมิดมาตรการขององค์การสหประชาชาติ แต่อย่างไรก็ตาม คณะผู้ตรวจสอบอาวุธของ

สหประชาชาติจะรายงานผลการตรวจสอบภายในวันที่ 27 มกราคม 2546 และราคาน้ำมันดิบดูไบ และเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาสนี้มาอยู่ที่ระดับ 25.12 และ 26.68 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2545 ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย จะเปลี่ยนแปลงตามราคาผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์ และค่าเงินบาท โรงกลั่นน้ำมันของไทยใช้ราคาน้ำมันในตลาดจอร์สิงคโปร์เป็นฐานในการกำหนดราคาน้ำมันขายส่งหน้าโรงกลั่น โดยจะใช้ราคาเฉลี่ยย้อนหลังประมาณ 3 วัน ทำให้ราคาขายส่งหน้า โรงกลั่นของไทยปรับตัวตามราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์ในเวลาใกล้เคียงกัน ส่วนราคาขายปลีกน้ำมัน ณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง จะขึ้นอยู่กับราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น ซึ่งเป็นต้นทุนของบริษัทผู้ค้าน้ำมัน และภาวะการแข่งขันในตลาดน้ำมันของประเทศไทย

ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2545 อยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2544 โดยราคาขายปลีกเฉลี่ยของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลง 0.23, 0.23 และ 0.31 บาท/ลิตร มาอยู่ในระดับ 15.29, 14.29 และ 13.12 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดยปัจจัยค่าเงินบาทในปี 2545 แข็งตัวขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา 1.5 บาท/เหรียญสหรัฐ ทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันของไทยลดลงประมาณ 0.30 บาท/ลิตร

ในไตรมาสที่ 1 ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้น เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ของปี 2544 ตามต้นทุนราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์และอัตราแลกเปลี่ยน โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 91 ปรับตัวสูงขึ้น 0.35 และ 0.35 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 14.15 และ 13.15 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับตัวลดลง 0.33 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 11.88 บาท/ลิตร

ในไตรมาสที่ 2 ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 1 โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับตัวสูงขึ้น 1.67, 1.67 และ 1.4 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 15.82, 14.82 และ 13.28 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 3 ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยปรับตัวลดลงจากไตรมาสที่ 2 โดยราคาขายปลีกเบนซินออกเทน 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับตัวลดลง 0.46, 0.46 และ 0.05 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 15.36, 14.36 และ 13.23 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 4 ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 3 โดยราคาขายปลีกเบนซินออกเทน 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วสูงขึ้น 0.50, 0.50 และ 0.88 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 15.86, 14.86 และ 14.11 บาท/ลิตร ตามลำดับ

2. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2546

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในปี 2546 ความต้องการใช้น้ำมันดิบโดยรวมของโลก ได้เพิ่มขึ้นจากปี 2545 อยู่ที่ระดับ 78.8 ล้านบาร์เรล/วัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 1.6 ล้านบาร์เรล/วัน โดยประเทศในกลุ่ม OECD มีอัตราการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1.5 และประเทศที่มีความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น ได้แก่ สหรัฐอเมริกา และยุโรปบางประเทศ สำหรับประเทศนอกกลุ่ม OECD มีอัตราการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.1 และประเทศที่มีการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น ได้แก่ อินเดีย ใต้หวัน และจีน โดยจีนมีความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นหลังจากเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO)

ส่วนปริมาณการผลิตโดยรวมของโลกในปี 2546 อยู่ในระดับเดียวกับปริมาณการใช้ที่ 78.8 ล้านบาร์เรล/วัน หรือเพิ่มขึ้นจากปี 2545 ประมาณ 2.8 ล้านบาร์เรล/วัน โดยกลุ่มโอเปกมีการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 อยู่ที่ระดับ 26.9 ล้านบาร์เรล/วัน ในขณะที่เพดานการผลิตปัจจุบันอยู่ที่ระดับ 24.5 ล้านบาร์เรล/วัน ผลจากการผลิตเกินระดับโควต้าของกลุ่มโอเปก ทำให้โอเปกต้องขอความร่วมมือให้ประเทศสมาชิกผลิตและส่งออกน้ำมันดิบตามระดับโควต้าที่ได้รับ ส่วนปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปกในปี 2546 อยู่ที่ระดับ 46.9 ล้านบาร์เรล/วัน เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ร้อยละ 2.2 มาจากการเพิ่มปริมาณการผลิตของรัสเซียและนอร์เวย์

ในปี 2546 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 27 – 31 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 3 – 5 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปี 2545 เป็นผลมาจากมาตรการคงปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปกไว้ที่ระดับ 25.4 ล้านบาร์เรล/วัน และในช่วงปลายปีกลุ่มโอเปกได้ลดปริมาณการผลิตลง 0.9 ล้านบาร์เรล/วัน มาอยู่ที่ระดับ 24.5 ล้านบาร์เรล/วัน เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 โดยการขอความร่วมมือจากประเทศสมาชิกลดปริมาณการผลิตเพื่อให้อยู่ในระดับโควต้าที่ได้รับ ในขณะที่การเก็บสะสมน้ำมันเพื่อความอบอุ่นมีมากขึ้น จากสภาพอากาศหนาวเย็นที่รุนแรงที่สุดของสหรัฐอเมริกาในรอบ 7 ปี และการสะสมไว้ใช้ในช่วงเทศกาลคริสต์มาส รวมทั้ง เหตุการณ์สงครามระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิรัก ตลอดจนความขัดแย้งในพื้นที่ต่างๆ เช่น

อิสราเอลและปาเลสไตน์ ปากีสถานและอินเดีย โดยมีรายละเอียดความเคลื่อนไหวของราคาระหว่างไตรมาสสรุปได้ ดังนี้

ในไตรมาสที่ 1 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 4 ของปี 2545 ประมาณ 3.2 – 5.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อราคาน้ำมันดิบ คือ ความวิตกกังวลเกี่ยวกับสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิรัก ประกอบกับความต้องการใช้น้ำมันของสหรัฐอเมริกาที่เพิ่มสูงขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจ ที่เริ่มฟื้นตัว และสภาพอากาศที่หนาวเย็นรุนแรงที่สุดในรอบ 7 ปี ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเพื่อความอบอุ่นมีมากขึ้น ขณะที่อุปทานของตลาดโลกมีความตึงตัวเนื่องจากประเทศเวเนซุเอลาและประเทศไนจีเรียลดการส่งออก จากปัญหาการประท้วงนัดหยุดงานเพื่อคัดค้านการที่รัฐบาลประเทศเวเนซุเอลามีนโยบายจะปล่อยราคาน้ำมันลอยตัว และเหตุการณ์จลาจลระหว่างชนกลุ่มน้อยของประเทศไนจีเรีย ตามลำดับ นอกจากนี้ความแปรปรวนของสภาพอากาศในหลายพื้นที่ ได้แก่ บริเวณประเทศรัสเซีย แถบทะเลบอลติก ทวีปยุโรป และทะเลเมดิเตอร์เรเนียนทำให้การขนส่งน้ำมันประสบปัญหาล่าช้า แต่ในช่วงปลายไตรมาส ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ระดับ 25 – 27 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล หลังจากสงครามในตะวันออกกลางระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิรักได้ยุติลงในระยะสั้น และไม่มีผลกระทบต่อการผลิตและการขนส่งน้ำมันในบริเวณอ่าวเปอร์เซีย ประกอบกับโอเปกยังคงผลิตน้ำมันดิบเกินโควต้า 1.95 ล้านบาร์เรล/วัน อยู่ที่ระดับ 26.45 ล้านบาร์เรล/วัน ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาสที่ 1 อยู่ที่ระดับ 28.39 และ 31.14 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 2 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวลดลงจากช่วงไตรมาสที่ 1 ประมาณ 4.0 – 5.2 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยช่วงต้นไตรมาสราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวลดลง จากปัจจัยหลักคืออุปสงค์ในตลาดลดลง หลังจากสิ้นสุดฤดูหนาว ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเพื่อความอบอุ่นลดลง ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจของโลกที่ซบเซาเนื่องจากโรคระบาด SARS ขณะที่อุปทานในตลาดโลกได้เพิ่มขึ้นจากการกลับมาส่งออกน้ำมันดิบของประเทศเวเนซุเอลาและประเทศไนจีเรีย แต่ในช่วงปลายไตรมาสราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากอุปทานในตลาดลดลง ซึ่งเกิดเหตุระเบิดท่อน้ำมันในรัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา และผลการประชุมโอเปกในวันที่ 11 มิถุนายน 2546 ณ กรุงโดฮาร์ ประเทศกาตาร์ ได้มีมติให้คงปริมาณการผลิตไว้ที่ระดับ 25.4 ล้านบาร์เรล/วัน แต่โอเปกยังคงผลิตน้ำมันดิบเกินโควต้าประมาณ 1.06 ล้านบาร์เรล/วัน ขณะที่อุปสงค์ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากเข้าสู่ฤดูท่องเที่ยวของสหรัฐอเมริกา แต่ปริมาณสำรองน้ำมันดิบและน้ำมันเบนซินของสหรัฐอเมริกาอยู่ใน

ระดับต่ำ ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาสที่ 2 อยู่ที่ระดับ 24.44 และ 25.90 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงไตรมาสที่ 2 ประมาณ 1.2 – 2.4 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากอุปทานในตลาดได้ลดลงจากเหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศอิรักที่มีอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิรักจะยุติลงตั้งแต่ในช่วงไตรมาส 1 โดยเฉพาะเหตุระเบิดที่ขนส่งน้ำมันดิบในอิรัก รวมทั้งปัญหาภายในประเทศในจอร์เจีย และเวเนซุเอล่า ได้ส่งผลให้การผลิตและส่งออกน้ำมันดิบไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ นอกจากนี้ ผลการประชุมกลุ่มโอเปค เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546 ได้มีมติปรับลดเพดานการผลิตลง 0.9 ล้านบาร์เรล/วัน มาอยู่ที่ระดับ 24.5 ล้านบาร์เรล/วัน เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาสที่ 3 อยู่ที่ระดับ 26.57 และ 28.34 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงไตรมาสที่ 3 ประมาณ 1.0 – 1.8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากความกังวลเรื่องอุปทานที่อาจไม่เพียงพอกับอุปสงค์ที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากสภาพอากาศในสหรัฐอเมริกายังคงต่ำกว่าปกติยาวนานกว่าที่คาดไว้ ทำให้มีการสะสมน้ำมันเพื่อความอบอุ่นและไว้ใช้ในช่วงคริสต์มาสมากขึ้น ในขณะที่รัสเซียประสบปัญหาการขนส่งน้ำมันทางเรือ เนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวน นอกจากนี้ โอเปคได้ประกาศไม่ปรับเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบ แม้ว่าราคาในกลุ่มโอเปคจะปรับตัวสูงกว่าระดับ 28 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ติดต่อกัน 20 วันทำการ โดยให้เหตุผลว่า ราคาน้ำมันดิบที่อยู่ในระดับสูงเป็นผลมาจากการซื้อขายเก็งกำไรในตลาด และค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาท่อ่อนตัวลง ซึ่งไม่ได้เป็นผลมาจากระดับอุปสงค์อุปทานในตลาด ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาสที่ 4 อยู่ที่ระดับ 27.67 และ 29.33 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2546 ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2546 ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2545 โดยราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 , 91 และดีเซลหมุนเร็วปรับตัวสูงขึ้น 1.35 , 2.36 และ 0.90 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดยปัจจัยค่าเงินบาทในปี 2546 ได้แข็งตัวขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2545 ประมาณ 1.48 บาท/เหรียญสหรัฐ ทำให้ต้นทุนราคา น้ำมันของไทยเพิ่มขึ้น แต่ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยยังต่ำกว่าระดับราคาน้ำมันในตลาดโลก จากการที่รัฐบาลมีมาตรการช่วยเหลือเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อประชาชน จากปัญหาราคาน้ำมันแพงโดยตรึงราคาขายปลีก

น้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร ไว้ที่ระดับ 16.99, 15.99 และ 14.79 บาท/ลิตร ตามลำดับ ในช่วงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ – 19 พฤษภาคม 2546

ในไตรมาสที่ 1 ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 4 ปี 2545 โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็วปรับตัวสูงขึ้น 1.08, 1.08 และ 0.65 บาท/ลิตร ตามลำดับ แต่ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยยังต่ำกว่าระดับราคาน้ำมันในตลาดโลก จากการที่รัฐบาลมีมาตรการช่วยเหลือเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาน้ำมันราคาแพง โดยตรึงราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร ไว้ที่ระดับ 16.99, 15.99 และ 14.79 บาท/ลิตร ตามลำดับ เริ่มตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2546 เป็นต้นมา โดยราคาขายปลีกเฉลี่ยไตรมาส 1 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 16.95, 15.95 และ 14.77 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 2 ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยได้ปรับตัวลดลงจากไตรมาสที่ 1 ตามราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์ที่ปรับตัวลดลง ทำให้รัฐบาลยุติมาตรการตรึงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2546 โดยปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ลดลง 0.78, 0.78 และ 0.93 บาท/ลิตร ตามลำดับ ซึ่งราคาขายปลีกเฉลี่ยในไตรมาสที่ 2 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 16.17, 15.17 และ 13.84 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 3 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 91 ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ประมาณ 0.48 และ 0.49 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 16.78 และ 15.66 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับตัวลดลง 0.41 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 13.43 บาท/ลิตร

ในไตรมาสที่ 4 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ทรงตัว อยู่ที่ระดับ 16.65 บาท/ลิตร ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 91 ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ประมาณ 0.16 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 15.82 บาท/ลิตร ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับตัวสูงขึ้น 0.60 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 14.08 บาท/ลิตร

3. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2547

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบ ปี 2547 ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันดิบของโลก ปี 2547 เพิ่มขึ้น 2.2 ล้านบาร์เรล/วัน เมื่อเทียบกับปี 2546 อยู่ที่ระดับ 82.6 ล้านบาร์เรล/วัน โดยประเทศในกลุ่ม OECD มีอัตราการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น 0.6 ล้าน บาร์เรล/วัน หรือร้อยละ 1.23 อยู่ที่ระดับ 49.4 ล้าน บาร์เรล/วัน ในขณะที่ประเทศนอกกลุ่ม OECD มีปริมาณการใช้เพิ่มขึ้น 1.6 ล้านบาร์เรล/วัน หรือ ร้อยละ 5.06 อยู่ที่ระดับ 33.2 ล้านบาร์เรล/วัน

ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของโลก ปี 2547 เพิ่มขึ้น 3.6 ล้านบาร์เรล/วัน เมื่อเทียบกับปี 2546 โดยกลุ่มโอเปกผลิตเพิ่มขึ้น 2.2 ล้านบาร์เรล/วัน หรือร้อยละ 8 อยู่ที่ระดับ 29.2 ล้านบาร์เรล/วัน และเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2547 กลุ่มโอเปกได้มีมติให้คงโควตาการผลิตไว้ที่ระดับเดิม 27 ล้าน บาร์เรล/วัน โดยให้ประเทศสมาชิกปรับลดการผลิต ส่วนเกินลง 1 ล้านบาร์เรล/วัน มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 เป็นต้นไป ต่อมาในเดือนมกราคม 2548 ซาอุดีอาระเบีย คูเวต ไนจีเรีย สหรัฐอาหรับเอมิเรต และลิเบีย ได้เริ่มลดกำลังการผลิตลงเพื่อให้เป็นไปตามโควตาที่ได้รับ ส่วนปริมาณการผลิต น้ำมันของประเทศนอกกลุ่มโอเปกเพิ่มขึ้น 1.0 ล้านบาร์เรล/วัน หรือร้อยละ 2.14 อยู่ที่ระดับ 47.8 ล้านบาร์เรล/วัน

ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยของปี 2547 ปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 7 – 11 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปี 2546 อยู่ที่ระดับ 34 – 42 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากความต้องการใช้น้ำมันของโลกที่เพิ่มขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัว โดย GDP ของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน รัสเซีย และ อินเดีย อยู่ที่ระดับ 4.3%, 4.3%, 8.8%, 8.0%, 6.0% ตามลำดับ ประกอบกับสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางที่มีอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปริมาณการส่งออกน้ำมันดิบของ อิรักไม่สามารถ เพิ่มขึ้นได้ตามที่คาดไว้ รวมถึงปัญหาความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและปาเลสไตน์ นอกจากนี้ บริษัทน้ำมันยุคสองของรัสเซียเกิดปัญหาด้านการเงินต้องขายภาษีย้อนหลังให้รัฐบาลจำนวน 3.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ ทำให้การผลิตน้ำมันต้องหยุดชะงัก และพายุเฮอริเคน Ivan ทำให้ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบในอ่าวเม็กซิโกต้องหยุดชะงัก นอกจากนี้ กองทุนต่างๆ (Hedge Funds) เข้าซื้อเพื่อเก็งกำไรในตลาดน้ำมันล่วงหน้า แต่อย่างไรก็ตาม ในปี 2547 โอเปกปรับโควตาการผลิตเพิ่มขึ้นสุทธิ 2.5 ล้านบาร์เรล/วัน จาก 24.5 ล้านบาร์เรล/วัน เป็น 27 ล้านบาร์เรล/วัน โดยมีรายละเอียดความเคลื่อนไหวของราคาระหว่างไตรมาสสรุปได้ ดังนี้

ในไตรมาส 1 ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2546 ประมาณ 1.8 – 4.2 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากเหตุเพลิงไหม้โรงกลั่นน้ำมันและโรงปิโตรเคมีในเมือง Houston ในรัฐ Texas สหรัฐอเมริกา และรัสเซียประสบปัญหาการขนส่งน้ำมันทางเรือ เนื่องจากสภาพอากาศแปรปรวน รวมทั้ง จากมติโอเปค เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2547 ยืนยันให้มีการลดโควตาการผลิตลง 1 ล้านบาร์เรล/วัน จากระดับเดิม 24.5 ล้านบาร์เรล/วัน มาอยู่ที่ระดับ 23.5 ล้านบาร์เรล/วัน เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2547 เป็นต้นไป ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของประเทศสมาชิกโอเปค (ไม่รวมอิรัก) อยู่ที่ระดับ 26.2 ล้านบาร์เรล/วัน และการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปคอยู่ที่ระดับ 47.7 ล้านบาร์เรล/วัน ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาส 1 อยู่ที่ระดับ 29.54 และ 31.71 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาส 2 ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาส 1 ประมาณ 2.9 – 3.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากความวิตกกังวลว่าอุปทานน้ำมันดิบจะไม่เพียงพอจากเหตุการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง และปัญหาอิสราเอลและปาเลสไตน์ ประกอบกับอุปทานน้ำมันเบนซินในสหรัฐอเมริกาตึงตัว เนื่องจากสหรัฐอเมริกามีกฎหมายห้ามใช้น้ำมันเบนซินที่มี MTBE ใน 3 รัฐ คือ New York, Connecticut และ California ซึ่งโรงกลั่นส่วนใหญ่ในสหรัฐอเมริกาส่งตั้งตั้งแต่ปี 1976 ไม่สามารถผลิตได้ และมีต้นทุนในการกลั่นสูง ประกอบกับโรงกลั่นน้ำมัน Hess ในรัฐ New Jersey ประสบปัญหาต้องปิดฉุกเฉิน นอกจากนี้ International Energy Agency (IEA) ประกาศปริมาณสำรองน้ำมันดิบสหรัฐอเมริกาสลดลง 1.1 ล้านบาร์เรล มาอยู่ที่ระดับ 298.9 ล้านบาร์เรล

อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายไตรมาสราคาน้ำมันดิบเริ่มอ่อนตัวลง จากมติโอเปค เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2547 ณ ประเทศเลบานอน กำหนดให้เพิ่มโควตาการผลิต 2 ล้านบาร์เรล/วัน มาอยู่ที่ระดับ 25.5 ล้านบาร์เรล/วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 และหาราคาน้ำมันดิบยังคงทรงตัวในระดับสูงให้ปรับเพิ่มโควตาการผลิตอีก 0.5 ล้านบาร์เรล/วัน เป็น 26 ล้านบาร์เรล/วัน มีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2547 เป็นต้นไป ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของโอเปค (ไม่รวมอิรัก) อยู่ที่ระดับ 26.1 ล้านบาร์เรล/วัน และการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปคอยู่ที่ระดับ 47.7 ล้านบาร์เรล/วัน ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาส 2 อยู่ที่ระดับ 33.21 และ 35.31 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาส 3 ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องประมาณ 2.6 – 7.8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากการเข้าซื้อเพื่อเก็งกำไรของ Hedge Funds หลังจากผู้ก่อการร้ายอัลกออิดะห์ (Al

Queda) ภูมิโอดีสถาบันการเงิน 5 แห่งของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ ตลาดหลักทรัพย์ใน New York, ธนาคารโลก, กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF), Citigroup และ Prudential Financial ประกอบกับกลุ่มต่อต้านสหรัฐอเมริกาในอิรัก ภูมิโอดีแหล่งผลิตน้ำมันดิบทางตอนใต้ของอิรัก และบริษัทน้ำมัน Yukos ซึ่งเป็นบริษัทน้ำมันรายใหญ่ของรัสเซียเกิดปัญหาด้านการเงินจะต้องจ่ายภาษีย้อนหลังให้รัฐบาลจำนวน 3.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้ สหภาพแรงงานนอร์เวย์และไนจีเรียได้เรียกร้องเพิ่มค่าแรง รวมทั้งในช่วงเดือนกันยายน พายุเฮอริเคนอิวาน (Hurricane Ivan) พัดเข้าสู่อ่าวเม็กซิโก ทำให้การผลิตลดลงเหลือ 0.45 ล้านบาร์เรล/วัน จากระดับ 1.70 ล้านบาร์เรล/วัน หรือร้อยละ 27 ของกำลังการผลิตทั้งหมดในบริเวณอ่าวเม็กซิโก ดังนั้น เพื่อบรรเทาภาวะอุปทานตึงตัวกลุ่มโอเปก เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2547 ณ กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย ได้ปรับเพิ่มโควตาการผลิตขึ้นอีก 1 ล้านบาร์เรล/วัน เป็น 27 ล้านบาร์เรล/วัน มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของโอเปก (ไม่รวมอิรัก) อยู่ที่ระดับ 27.5 ล้านบาร์เรล/วัน และการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปก อยู่ที่ระดับ 47.4 ล้านบาร์เรล/วัน ราคา น้ำมันดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาส 3 อยู่ที่ระดับ 36.22 และ 41.21 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาส 4 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยยังคงปรับตัวสูงขึ้น โดยเคลื่อนไหวในทิศทางขาสูง ในช่วงต้นไตรมาส ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้น ตามราคาน้ำมันเพื่อความอบอุ่นในตลาด NYMEX หลังจากสภาพอากาศของสหรัฐอเมริกาและแอตแลนติกที่ต่ำกว่าปกติ และสถาบันปิโตรเลียมสหรัฐอเมริกา (API) และกระทรวงพลังงานสหรัฐอเมริกา (DOE) ได้รายงานน้ำมันสำรองของสหรัฐอเมริกาคดลง 2.85 และ 2.50 ล้านบาร์เรล มาอยู่ที่ระดับ 120.9 และ 118.0 ล้านบาร์เรล ตามลำดับ ประกอบกับการผลิตในอ่าวเม็กซิโก ซึ่งได้รับความเสียหายจากพายุ Hurricane Ivan ยังไม่สามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติที่ระดับ 1.70 ล้านบาร์เรล/วัน โดยผลิตที่ระดับ 1.36 ล้านบาร์เรล/วัน (ประมาณ 80%) ในขณะที่ความต้องการใช้น้ำมันแนวโน้มเพิ่มขึ้นในฤดูหนาวและจากภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นในจีนและอินเดีย ในช่วงกลางไตรมาส ราคาน้ำมันดิบเริ่มอ่อนตัวลง จากจีนประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมกำหนดระยะเวลา 1 ปี ที่ระดับ 5.58% จากเดิม 5.31% โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2547 ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ของจีนชะลอตัวลง และจากภาวะ Light Sweet Crude จาก North Sea และ West Africa ถิ่นตลาด เนื่องจากราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ซื้อชะลอการซื้อ ประกอบกับโอเปกลดราคาน้ำมันดิบ Sour grade ลงมาก เพื่อให้โรงกลั่นหันมาซื้อมากขึ้น รวมทั้ง การประท้วงของสหภาพแรงงานไนจีเรียยุติลงและกลับมาผลิตน้ำมันที่ระดับ 0.11 ล้านบาร์เรล/วัน ช่วงปลายไตรมาส ราคาน้ำมันดิบมีความผันผวน โดยเคลื่อนไหวในระดับสูง จากผู้ก่อการร้ายก่อวินาศกรรม

แหล่งผลิตและขนส่งน้ำมันในประเทศอิรักและประเทศในตะวันออกกลาง โดยได้โจมตีที่ทำการ กองกำลังสหรัฐอเมริกาในเมือง Mosul ประเทศอิรัก ซึ่งอิรักลดการส่งออกน้ำมัน Basrah ทางตอนใต้ เหลือ 1 ล้านบาร์เรล/วัน จาก 1.8 ล้านบาร์เรล/วัน ประกอบกับมติโอเปค เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2547 ให้คงโควตาการผลิตไว้ที่ระดับเดิม 27 ล้านบาร์เรล/วัน โดยให้ประเทศสมาชิกปรับลดการผลิต ส่วนเกินลง 1 ล้านบาร์เรล/วัน จากผลิตเกินโควตา 2 ล้านบาร์เรล/วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 เป็นต้นไป ทั้งนี้ การผลิตน้ำมันดิบของโอเปค (ไม่รวมอิรัก) อยู่ที่ระดับ 27.7 ล้านบาร์เรล/วัน และการผลิตน้ำมันดิบของประเทศนอกกลุ่มโอเปค อยู่ที่ระดับ 48.6 ล้านบาร์เรล/วัน ราคาน้ำมันดิบ คูไบและเบรนท์เฉลี่ยของของไตรมาส 4 อยู่ที่ระดับ 35.55 และ 44.33 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของไทย ปี 2547 ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2547 ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2546 โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุน เร็วปรับตัวสูงขึ้น 2.42, 2.61 และ 0.57 บาท/ลิตร ตามลำดับ ปัจจัยค่าเงินบาทในปี 2547 แข็งตัวขึ้น เมื่อเทียบกับปี 2546 ประมาณ 1.2295 บาท/เหรียญสหรัฐ อยู่ที่ระดับเฉลี่ย 40.3805 บาท/เหรียญ สหรัฐ ทำให้ ต้นทุนราคาน้ำมันของไทยเพิ่มขึ้นน้อยกว่าราคาน้ำมันในตลาดโลก และเพื่อบรรเทา ผลกระทบต่อประชาชนจากปัญหาราคาน้ำมันแพง รัฐบาลได้ตรึงราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออก เทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร ไว้ที่ระดับ 16.99, 16.19 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2547 เป็นต้นมา ซึ่งต่อมารัฐบาลได้เริ่มทยอยปรับราคาน้ำมัน เบนซินเพิ่มขึ้น และได้ปล่อยราคาลอยตัว เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2547 โดยมีรายละเอียดในแต่ละไตรมาส สรุปได้ ดังนี้

ในไตรมาส 1 ในช่วงต้นเดือนราคาขายปลีกได้ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก โดยที่ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 91 ปรับตัวสูงขึ้น มาอยู่ที่ระดับ 17.79 และ 16.99 บาท/ ลิตร ตามลำดับ เป็นราคาสูงสุดในประวัติการณ์ ซึ่งหากปล่อยระดับราคาน้ำมันในประเทศ และ ส่งผลกระทบต่อประชาชน รัฐบาลจึงได้นำนโยบายตรึงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมาใช้ เริ่มมีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2547 เป็นต้นไป โดยตรึงราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซล หมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร ไว้ที่ระดับ 16.99, 16.19 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ ราคาขาย ปลีกเฉลี่ยในไตรมาส 1 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 17.03, 16.23 และ 14.58 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาส 2 ได้มีการปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินทุกชนิดเพิ่มขึ้น 3 ครั้งๆ ละ 0.60 บาท/ลิตร รวมเป็น 1.80 บาท/ลิตร โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร อยู่ที่ระดับ 18.79, 17.99 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดยราคาขายปลีกเฉลี่ยไตรมาส 2 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 17.59, 16.79 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาส 3 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินทุกชนิดได้ถูกปรับราคาเพิ่มขึ้นอีก 5 ครั้งๆ ละ 0.60 บาท/ลิตร รวมเป็น 3.00 บาท/ลิตร โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร อยู่ที่ระดับ 21.79, 20.99 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ ราคาขายปลีกเฉลี่ยไตรมาส 3 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 20.45, 19.62 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาส 4 การปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินทุกชนิดถูกปรับเพิ่มขึ้น 0.60 บาท/ลิตร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 20 ตุลาคม 2547 และยกเลิกควบคุมราคาน้ำมันในวันที่ 21 ตุลาคม 2547 เป็นต้นไป ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ กรุงเทพมหานคร อยู่ที่ระดับ 22.39, 21.59 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดยราคาขายปลีกเฉลี่ยไตรมาส 4 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 21.16, 20.36 และ 14.59 บาท/ลิตร ตามลำดับ

4. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2548

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบ ปี 2548 ในไตรมาส 1 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้น \$5.97 – \$7.44 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล จากสภาพอากาศของสหรัฐอเมริกาและยุโรปอยู่ในระดับต่ำกว่าปกติ ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเพื่อความอบอุ่นอยู่ในระดับสูง นอกจากนี้ อิรักไม่สามารถส่งออกน้ำมันทางตอนเหนือหลังถูกก่อวินาศกรรม ประกอบกับสภาพอากาศแปรปรวน ทำให้การขนส่งน้ำมันทางเรือระหว่างทะเลดำและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนต้องหยุดชะงัก โรงกลั่นน้ำมันอัลจีเรียหยุดดำเนินการจากเหตุเพลิงไหม้ และสภาพแรงงานในจีเรียจะนัดหยุดงานประท้วงในเดือนเมษายน 2548 เป็นเวลา 3 วัน ทั้งนี้ ผลการประชุมโอเปก เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2548 มีมติให้เพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบอีก 0.5 ล้านบาร์เรล/วัน จากระดับ 27 ล้านบาร์เรล/วัน มาอยู่ที่ระดับ 27.50 ล้านบาร์เรล/วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2548 เป็นต้นไป ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 45.84 และ 53.16 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาส 2 ราคาน้ำมันดิบไตรมาส 2 เฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้น 1.77 – 5.01 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับไตรมาส 1 โดยราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้น 5.01 และ 3.65 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากนักวิเคราะห์ที่ปรับเพิ่มตัวเลขคาดการณ์ความต้องการใช้น้ำมันโลก โดย Energy Information Administration (EIA), International Energy Agency (IEA) และ OPEC ปรับเพิ่ม World Oil Demand ปี 2548 อยู่ที่ระดับ 84.8, 84.3 ล้านบาร์เรล/วัน ตามลำดับ ประกอบกับความกังวลเกี่ยวกับอุปทานน้ำมันเบนซินในช่วงไตรมาส 2 ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว (Driving Season) นอกจากนี้ Goldman Sachs คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นถึง 105 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ทำให้กองทุน Hedge Funds เข้าซื้อสะสมระยะสั้น ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ ณ วันที่ 19 พฤษภาคม 2548 อยู่ที่ระดับ 44.20 และ 47.20 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

ในไตรมาส 3 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยปรับตัวเพิ่มขึ้น 5.05 และ 5.06 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ ปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงสุดเป็นประวัติการณ์ (All Time High) จากนักลงทุนกลับเข้าซื้อหลังจากมีข่าวกลุ่มมุสลิมขู่โจมตีสถานทูตสหรัฐอเมริกาในประเทศไนจีเรีย (ไนจีเรียเป็นผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่เป็นอันดับ 6 ของกลุ่ม OPEC ผลิตน้ำมันประมาณ 2.4 ล้านบาร์เรล/วัน) โดยล่าสุดสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และเยอรมนีสั่งปิดสถานทูตในกรุงลากอส ประเทศไนจีเรีย เนื่องจากกังวลภัยคุกคามจากการก่อการร้าย และจากข่าวสภาพแรงงานของบริษัท Statoil ขู่หยุดงานประท้วงในวันที่ 22 มิถุนายน 2548 เรื่องค่าจ้างแรงงาน ซึ่งอาจส่งผลต่อกำลังการผลิตของ Statoil ประมาณ 920,000 บาร์เรล/วัน ประกอบกับตลาดกังวลว่าอุปทานน้ำมันเบนซิน ในสหรัฐอเมริกาอาจตึงตัวหลังจากมีข่าวโรงกลั่น Exxon Mobil ที่เมือง Baytown, Texas ต้องหยุดดำเนินการหน่วย Fluid Catalytic Cracker (208,000 บาร์เรล/วัน) เนื่องจากปัญหาทางเทคนิค ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ ณ วันที่ 23 มิถุนายน อยู่ที่ระดับ 52.17 และ 57.26 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

โดยไตรมาส 3 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยเดือนกันยายนอยู่ที่ระดับ 56.54 และ 63.33 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว 0.06 และ 0.60 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากข่าว International Energy Agency (IEA) ประกาศที่จะส่งน้ำมันสำรองฉุกเฉินประมาณ 2 ล้านบาร์เรล/วัน เพื่อแก้ปัญหาอุปทานตึงตัวในสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ กลุ่มประเทศยุโรปประกอบด้วย ฝรั่งเศส สเปน อิตาลี และเยอรมนี ได้จัดส่งน้ำมันเบนซินสำรองฉุกเฉินจำนวนกว่า 30 Cargoes ไปยังสหรัฐอเมริกา ประกอบกับข่าวคูเวตจะบริจาคมันสำเร็จรูปประมาณ 500 ล้าน

บาร์เรล เพื่อบรรเทาเหตุที่เกิดขึ้นจากเฮอริเคนแคทรินา และข่าวโอเปกซินัยน์ที่จะพิจารณาเพิ่มเพดานการผลิตอีก 500,000 บาร์เรล/วัน ในระหว่างการประชุมที่กรุงเวียนนาในวันที่ 19 – 20 กันยายน 2548 ประกอบกับข่าวแหล่งผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในเขตอ่าวเม็กซิโกสามารถกลับมาดำเนินการผลิตได้เพิ่มขึ้น และโรงกลั่นหลายแห่งเริ่มกลับมาดำเนินการผลิตหลังจากที่ได้รับความเสียหายจากเฮอริเคนแคทรินา

ในไตรมาส 4 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยเดือนธันวาคมอยู่ที่ระดับ 53.20 และ 57.42 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 1.81 และ 2.27 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ เนื่องจากท่อส่งน้ำมันของบริษัทเชลล์ ประเทศไนจีเรีย ซึ่งเป็นท่อขนส่งน้ำมันดิบถูกลอบวางระเบิด ส่งผลให้กำลังการผลิตน้ำมันดิบประมาณ 170,000 บาร์เรล/วัน ต้องหยุดชะงัก และมีผู้เสียชีวิต 8 คน ประกอบกับโอเปกมีแนวโน้มที่จะลดปริมาณการผลิตก่อนเข้าสู่ไตรมาส 2 ปี 2549 โดยอิหร่านสนับสนุนให้ลดเพดานการผลิตลง 1 ล้านบาร์เรล/วัน ในระหว่างการประชุมครั้งหน้าวันที่ 31 มกราคม 2549

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปี 2548 ในไตรมาส 1 รัฐบาลปรับราคาน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 3 ครั้งๆ ละ 0.40 บาท/ลิตร รวม 1.20 บาท/ลิตร ทำให้ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 91 จากระดับ 20.89 และ 20.09 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 22.09 และ 21.29 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรัฐบาลปรับราคาขายปลีกเพิ่มขึ้น 3 บาท/ลิตร ในวันที่ 23 มีนาคม 2548 จากระดับ 15.19 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 18.19 บาท/ลิตร โดยราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 1 เมษายน 2548 อยู่ที่ระดับ 22.09, 21.29 และ 18.19 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาส 2 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลหมุนเร็วเฉลี่ยไตรมาส 2 ปรับตัวสูงขึ้น 2.18 และ 3.04 บาท/ลิตร ตามลำดับ จากการที่ผู้ค้าน้ำมันปรับเบนซินเพิ่มขึ้น 5 ครั้ง ลดลง 1 ครั้ง ส่วนราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรัฐบาลยังคงตรึงราคาไว้ที่ระดับ 18.19 บาท/ลิตร โดยราคาขายปลีก ณ วันที่ 20 พฤษภาคม 2548 ของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว อยู่ที่ระดับ 22.14, 21.34 และ 18.19 บาท/ลิตร

ในไตรมาส 3 บริษัทผู้ค้าน้ำมัน (ยกเว้น ปตท.) ปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 3 ครั้งๆ ละ 0.40 บาท/ลิตร เมื่อวันที่ 3, 9 และ 17 กันยายน 2548 และปรับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพิ่มขึ้น 2 ครั้งๆ ละ 0.40 บาท/ลิตร เมื่อวันที่ 9 และ 17 กันยายน 2548 ส่วน ปตท. ปรับราคา

ขายปลีกน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 3 ครั้งๆ ละ 0.40 บาท/ลิตร เมื่อวันที่ 4, 10 และ 18 กันยายน 2548 โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 อยู่ที่ระดับ 27.74, 26.94 และ 24.19 บาท/ลิตร ตามลำดับ

ในไตรมาส 4 ผู้ค้าน้ำมันปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 3 ครั้งๆ ละ 0.40 บาท/ลิตร รวมเป็น 1.20 บาท/ลิตร เมื่อวันที่ 9, 15 และ 24 ธันวาคม 2548 และปรับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพิ่มขึ้น 2 ครั้งๆ ละ 0.40 บาท/ลิตร รวมเป็น 0.80 บาท/ลิตร เมื่อวันที่ 15 และ 24 ธันวาคม 2548 โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 อยู่ที่ระดับ 26.04, 25.24 และ 23.49 บาท/ลิตร ตามลำดับ

5. สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2549

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบ ปี 2549 ในไตรมาส 1 ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยเดือนมีนาคมอยู่ที่ระดับ 57.81 และ 62.83 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เฉลี่ยปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 0.16 และ 1.99 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ เนื่องจากอิหร่านออกมาปฏิเสธข้อเรียกร้องจากคณะรัฐมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (U.N. Security Council) ทั้ง 15 ชาติ ที่มีมติในที่ประชุมอย่างเป็นทางการให้อิหร่านระงับการทดลองเสริมสมรรถนะแร่ยูเรเนียมภายในระยะเวลา 30 วัน ประกอบกับนาย Hashem al Hahemi รัฐมนตรีน้ำมันของอิรักออกมาแจ้งว่าการส่งออกน้ำมันจากแหล่งผลิตน้ำมันทางตอนเหนือของประเทศ (600,000 บาร์เรล/วัน) ต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 8 – 12 เดือน จึงจะสามารถกลับมาดำเนินการได้ เนื่องจากได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงบริเวณท่อขนส่งน้ำมันจากการถูกลอบวางระเบิด

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ปี 2549 ในไตรมาส 1 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และ ดีเซลหมุนเร็ว ปี 2549 เฉลี่ยอยู่ที่ 27.56, 26.76 และ 25.57 บาท/ลิตร ตามลำดับ ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2548 อยู่ 3.65, 3.65 และ 5.53 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดยผู้ค้าน้ำมันปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินลดลง 3 ครั้ง และปรับราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลง 2 ครั้ง ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 31 มกราคม 2550 อยู่ที่ระดับ 25.19, 24.39 และ 22.54 บาท/ลิตร ตามลำดับ

จากสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงข้างต้นจะเห็นว่า ในช่วงที่ผ่านมา ราคาน้ำมันได้มีการปรับตัวขึ้นลงค่อนข้างมาก โดยราคาน้ำมันเคลื่อนไหวอยู่ในช่วง 10 – 32 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งปัจจัยหลักที่ทำให้ราคาน้ำมันผันผวนนั้นขึ้นกับ ปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ โดยเฉพาะกลุ่มโอเปค และยังขึ้นกับปริมาณความต้องการใช้น้ำมันของประเทศต่างๆ ในแต่ละช่วงเวลาหรือฤดูกาล ในขณะที่บางช่วงเวลาเมื่อเกิดภาวะสงครามในกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน ภาวะความตึงเครียดของสถานการณ์ทางการเมืองในตะวันออกกลางทำให้น้ำมันจะมีความผันผวนมากกว่าภาวะปกติ โดยจากการศึกษาสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในช่วงที่ผ่านมาสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8 และสรุปราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยดังตารางที่ 9

ตารางที่ 8 สรุปราคาน้ำมันดิบ ณ ตลาดต่าง ๆ

หน่วย: เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล					
ช่วงเวลา	ทาศิป	โอมาน	คูไบ	เบรนท์	WTI
2539	19.08	18.53	20.86	21.68	21.97
2540	18.60	18.19	18.60	20.63	18.60
2541	12.09	12.17	13.13	14.39	13.82
2542	18.84	17.24	17.20	18.13	19.20
2543	29.86	26.53	26.26	29.00	30.40
2544	25.33	22.86	22.81	24.78	25.90
2545	25.64	23.91	23.81	25.15	26.09
2546	30.06	27.13	26.75	28.67	31.06
2547	41.20	34.38	33.69	38.22	41.44
2548	51.36	42.70	41.41	47.79	49.81
2549 (ไตรมาส1)	67.39	59.02	57.55	62.41	63.23

ที่มา: สรุปจากการศึกษา

ตารางที่ 9 สรุปราคาขายปลีกของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทั้ง 3 ชนิด

หน่วย: บาท/ลิตร

ช่วงเวลา	เบนซินออกเทน 95	เบนซินออกเทน 91	ดีเซลหมุนเร็ว
2536	8.90	8.50	7.87
2537	8.40	8.03	7.40
2538	8.87	8.25	7.60
2539	9.23	8.74	8.62
2540	10.48	10.09	9.49
2541	11.86	11.20	9.19
2542	11.99	11.18	8.97
2543	15.64	14.68	12.95
2544	15.52	14.52	13.43
2545	15.29	14.29	13.12
2546	16.60	15.65	14.03
2547	19.05	18.26	14.59
2548	23.90	23.10	20.03
2549	26.62	25.82	24.29

(ม.ค.-มี.ค.)

ที่มา: สรุปจากการศึกษา

โครงสร้างระบบราคาน้ำมันในประเทศไทย

1. โครงสร้างระบบราคาน้ำมัน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 11 มิถุนายน 2544) จะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น และราคาขายปลีก ในส่วนของราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น จะประกอบด้วย ราคา ณ โรงกลั่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน และภาษีมูลค่าเพิ่ม และในส่วน of ราคาขายปลีก จะประกอบด้วย ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น ค่าการตลาด และภาษีมูลค่าเพิ่ม

ตารางที่ 10 โครงสร้างราคาน้ำมันในเขตกรุงเทพ ฯ

	หน่วย: บาท/ลิตร	
	เบนซินออกเทน 95	ดีเซลหมุนเร็ว
ราคา ณ โรงกลั่น	8.2550	8.9991
ภาษีสรรพสามิต	3.6850	2.3050
ภาษีเทศบาล	0.3685	0.2305
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	0.5000	0.5000
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	0.0400	0.0400
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.8994	0.8452
ราคาขายส่ง	13.7479	12.9198
ค่าการตลาด	2.0936	1.1393
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.1466	0.0797
รวมเป็นราคาขายปลีก	15.99	14.14

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (ข้อมูล ณ วันที่ 9 มิถุนายน 2544)

โดยโครงสร้างราคาน้ำมันได้มีการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ราคาของพลังงานในตลาดโลกสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ ซึ่งในส่วนของอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาลจะยังคงเดิมไม่ได้มีการจัดเก็บเพิ่มขึ้น ในส่วนที่มีการปรับเพิ่มราคา คือ ราคา ณ โรงกลั่น กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ภาษีมูลค่าเพิ่ม และค่าการตลาด แสดงดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 โครงสร้างราคาน้ำมันในเขตกรุงเทพ ฯ และปริมณฑล

หน่วย: บาท/ลิตร

	เบนซินออกเทน 91	เบนซินออกเทน 95	ดีเซลหมุนเร็ว
ราคา ณ โรงกลั่น	20.1919	20.6739	21.1176
ภาษีสรรพสามิต	3.6850	3.6850	2.3050
ภาษีเทศบาล	0.3685	0.3685	0.2305
กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	2.300	2.5000	0.9500
กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน	0.0400	0.0400	0.0400
ราคาขายส่ง	26.5854	27.2674	24.6431
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	1.8610	1.9087	1.7250
ราคาขายส่ง+ภาษีมูลค่าเพิ่ม	28.4464	29.1761	26.3681
ค่าการตลาด	0.5081	0.5737	1.0952
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.0356	0.0402	0.0767
รวมเป็นราคาขายปลีก	28.99	29.79	27.54

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2549)

2. การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน

2.1 การเปลี่ยนแปลงราคาขายปลีกน้ำมันของไทย ตั้งแต่อดีตจนกระทั่งปัจจุบัน จะเปลี่ยนแปลงขึ้นลงตามต้นทุนที่เปลี่ยนไป หรือการประกาศราคาของโรงกลั่น โดยช่วงก่อนยกเลิกควบคุมราคาขายปลีก แม้รัฐบาลจะควบคุมราคาขายปลีกให้อยู่ในระดับคงที่เป็นระยะเวลาหนึ่ง แต่ในความเป็นจริง การกำหนดราคาของโรงกลั่นมีการเปลี่ยนแปลงทุกสัปดาห์ตามราคาตลาดโลกที่เปลี่ยนไป โดยรัฐได้ใช้ระบบกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรักษาระดับราคาขายส่งที่ออกจากโรงกลั่น และราคานำเข้าให้อยู่ในระดับคงที่ ซึ่งส่งผลให้ราคาขายปลีกไม่เปลี่ยนแปลง หลังจากมีการยกเลิกการควบคุมราคาแล้ว ราคาขายส่งจะมีการเปลี่ยนแปลงตามราคา ณ โรงกลั่น ซึ่งโรงกลั่นเป็นผู้กำหนดราคา และจะส่งผลให้ราคาขายปลีกเปลี่ยนแปลงตามในที่สุด

2.2 จากการที่ประเทศไทยเป็นประเทศผู้นำเข้าน้ำมัน โดยร้อยละ 90 ของการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงต้องนำเข้าจากต่างประเทศในรูปของน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปบางส่วน ประกอบกับ

การค่าน้ำมันเป็นไปอย่างเสรี ดังนั้น การกำหนดราคาน้ำมันของโรงกลั่นจึงขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกและการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (หรือค่าเงินบาท) ซึ่งเป็นต้นทุนในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยราคาตลาดโลกเปลี่ยนแปลง 1 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต้นทุนราคาน้ำมันไทยเปลี่ยนแปลง 25-29 สตางค์/ลิตร (ณ อัตราแลกเปลี่ยน 40-46 บาท/เหรียญสหรัฐ) อัตราแลกเปลี่ยนเปลี่ยนแปลง 1 บาท/เหรียญสหรัฐ ต้นทุนราคาน้ำมันไทยเปลี่ยนแปลง 19-25 สตางค์/ลิตร (ราคาน้ำมันช่วง 30-40 เหรียญสหรัฐต่อ บาร์เรล)

3. การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นและราคานำเข้า

3.1 ช่วงก่อนยกเลิกควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รัฐเป็นผู้กำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรัฐกำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่น และอัตรากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมัน แต่ละชนิด ในช่วงดังกล่าวประเทศไทยมีกำลังการกลั่นต่ำกว่าความต้องการในประเทศและต้อง พึ่งพาการนำเข้า การกำหนดราคาน้ำมันที่ผลิตในประเทศจึงใช้หลักการของความเสมอภาคกับการ นำเข้า (Import Parity Basis) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ผลิตและผู้นำเข้า โดยหลักเกณฑ์ การกำหนดราคาจะอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของราคาดิตกกันน้ำมันในสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาด น้ำมันที่นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในช่วงดังกล่าว ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยจะเป็นราคา CIF ของ ราคาสิงคโปร์ คือ ราคาสิงคโปร์บวกด้วยค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายต่างๆ จนกระทั่งถึงท่าเรือเมืองไทย การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นจะอิงกับราคาประกาศของโรงกลั่นในสิงคโปร์ และสำหรับการ กำหนดราคานำเข้าจะอิงตามราคาตลาดจรสิงคโปร์เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการนำเข้าจริง โดย การประกาศราคาจะเปลี่ยนแปลงสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

3.2 ช่วงหลังการยกเลิกควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โรงกลั่นน้ำมันจะเป็นผู้กำหนด ราคาด้วยตนเอง สำหรับผู้ค้าน้ำมันที่นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป จะเป็นตามต้นทุนตามจริง เนื่องจากโรง กลั่นต้องแข่งขันกับต้นทุนนำเข้า ดังนั้น โรงกลั่นจึงใช้หลักการเสมอภาคกับการนำเข้า หากโรงกลั่น กำหนดราคาสูงกว่าการนำเข้า ผู้ค้าน้ำมันจะนำเข้าแทนการสั่งซื้อจากโรงกลั่นในประเทศ แต่หาก การกำหนดราคาต่ำกว่าราคานำเข้า จะทำให้โรงกลั่นได้รับกำไรต่ำ ย่อมไม่จูงใจให้เกิดการลงทุน ของธุรกิจการกลั่นในประเทศไทย แต่หลังจากกำลังการกลั่นของประเทศไทยมีเกินความต้องการทำ ให้ต้องส่งออก การส่งออกในปัจจุบันตามภาวะปกติจะไม่ได้ราคาที่ดีเท่าที่ควร จากปัญหากำลังการ กลั่นในภูมิภาคที่สูงกว่าความต้องการ ดังนั้น โรงกลั่นจึงพยายามที่จำหน่ายน้ำมันในประเทศก่อน

ส่งออก โดยให้ส่วนลดราคา ณ โรงกลั่นในบางช่วง ทำให้การกำหนดราคาของไทยได้ลดลงมาอยู่ระหว่างราคาส่งออกและราคานำเข้า

การกำหนดราคาของโรงกลั่นจะกำหนดให้สอดคล้องและใกล้เคียงกับต้นทุนการนำเข้ามากที่สุด เพื่อให้ผู้ค้าน้ำมันซื้อน้ำมันจากโรงกลั่น และเนื่องจากการซื้อขายน้ำมันในภูมิภาคนี้เป็นจำนวนมาก จะกระทำกันในตลาดสิงคโปร์ ราคาน้ำมันที่เคลื่อนไหวในตลาดสิงคโปร์จึงเป็นตัวแทนของราคาน้ำมันของทุกประเทศในภูมิภาคนี้ โรงกลั่นจึงใช้เกณฑ์การกำหนดราคา โดยอิงตามราคาตลาดจรสิงคโปร์ และมีประกาศเปลี่ยนแปลงราคาทุกวัน เช่นเดียวกับราคาตลาดจรสิงคโปร์

4. การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดน้ำมันต่างๆ

ตลาดซื้อขายน้ำมันระหว่างประเทศ ตลาดที่สำคัญมีอยู่เพียงไม่กี่แห่ง โดยจะเป็นตัวแทนการซื้อขายหรือตกลงราคาน้ำมันของภูมิภาคนั้นๆ ได้แก่ ตลาดในสหรัฐอเมริกา ตลาดยุโรป ตลาดตะวันออกกลาง และตลาดสิงคโปร์ สำหรับตลาดอื่น ๆ จะกำหนดราคาโดยพิจารณาและคำนึงถึงตลาดเหล่านี้ โดยโรงกลั่นและผู้ค้าน้ำมันของประเทศในภูมิภาคนั้นๆ จะคำนึงถึงสภาพความต้องการและปริมาณการผลิตในภูมิภาคอื่น ๆ ประกอบด้วย ราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่ซื้อขายในตลาดโดยทั่วไป จะเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับต้นทุน คือ ราคาน้ำมันดิบ ดังนั้น ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในทุกตลาด จึงปรับตัวเคลื่อนไหวไปในทิศทางและระดับเดียวกัน นอกจากนั้นแล้ว อุปสงค์และอุปทานในภูมิภาคนั้นๆ ยังมีอิทธิพลต่อราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาด จึงทำให้การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันสำเร็จรูปในบางตลาดอาจปรับตัวแตกต่างจากตลาดอื่น แต่เป็นเพียงช่วงสั้นๆ เพราะระดับราคาที่แตกต่างกันจะทำให้เกิดภาวะของการไหลเข้า/ออกของน้ำมันจากตลาดอื่น จนระดับราคาของตลาดนั้นปรับตัวสู่ภาวะสมดุลกับตลาดอื่น ดังนั้น ในการกำหนดราคาของผู้ค้าน้ำมันไทย ไม่ว่าจะใช้ฐานราคาน้ำมันสำเร็จรูปของตลาดใด การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันสำเร็จรูปของไทยจะเป็นเช่นเดียวกัน เพราะการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันสำเร็จรูปในทุกตลาดจะเปลี่ยนแปลงสอดคล้องในระดับเดียวกัน

จากการสังเกตความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดต่างๆ ในช่วงปีที่ผ่านมาพบว่า ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจรสิงคโปร์มีความผันผวนน้อยกว่าตลาดอื่นๆ และการ

ปรับตัวของราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์ในช่วงที่มีความแตกต่างจากตลาดอื่น จะใช้เวลาในการปรับตัวสู่สมดุลในเวลาสั้น

5. ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์

ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลาดสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางซื้อขายน้ำมันในภูมิภาคนี้ที่สำคัญที่สุด ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์ มิได้เกิดจากการประกาศราคาของรัฐบาลสิงคโปร์ แต่เป็นราคาที่เกิดจากการตกลงซื้อขายของผู้ซื้อและผู้ขายทั้งภายในและภายนอกประเทศสิงคโปร์ ราคาที่ตกลงจะสะท้อนจากปริมาณน้ำมันที่มีในภูมิภาคและความต้องการน้ำมันของภูมิภาคนี้ที่มีเข้ามาในตลาด ดังนั้น ปริมาณการผลิตส่วนเกินและความต้องการน้ำมัน (การส่งออกและการนำเข้า) ของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้ ซึ่งรวมทั้งประเทศไทยจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาในตลาดจอร์สิงคโปร์ การเก็บรวบรวมราคาซื้อขายในตลาดน้ำมันทุกตลาดจะมีบริษัทข้อมูล เช่น Platt's, Petroleum Argas, Reuters ทำการรวบรวมราคาซื้อขายในแต่ละวัน ซึ่งข้อมูลที่ตลาดน้ำมันใช้อ้างอิงในการต่อรองหรือตกลงราคาซื้อขายกันในธุรกิจน้ำมันระหว่างประเทศ จะเป็นของบริษัท Platt's เช่น MOP (Mean of Platt's) หมายถึง ราคากลางที่ได้จากราคาซื้อขายต่ำสุดและสูงสุดที่ Platt's สรุปในวันนั้นๆ ปริมาณน้ำมันสำเร็จรูปที่ซื้อขายผ่านตลาดสิงคโปร์ จะอยู่ในระดับสูงเช่นเดียวกันตลาดใหญ่ในพื้นที่อื่น (ยุโรป อเมริกา ตะวันออกกลาง) ทำให้ยากต่อการปั่นราคาโดยผู้ซื้อหรือผู้ขาย และราคาจะสะท้อนความสามารถในการจัดหาและความต้องการในภูมิภาคเอเชียอย่างแท้จริง โดยเหตุผลดังกล่าว ทำให้ประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน เช่น ไทย เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ซึ่งปัจจุบันมีกำลังการผลิตส่วนเกิน แม้จะเริ่มมีการกำหนดราคาส่งออกเองซึ่งจะขึ้นอยู่กับ Demand/Supply ของประเทศตนเองส่วนหนึ่ง แต่โดยทั่วไปราคาตลาดจอร์สิงคโปร์ยังมีอิทธิพลสูงมากต่อราคาในประเทศต่างๆ ดังกล่าว

6. ราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่น และผู้ค้าส่งน้ำมันภายในประเทศในปัจจุบัน

ภายหลังการยกเลิกการควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในช่วงแรกการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่น ได้ใช้หลักการของความเสมอภาคกับการนำเข้า (Import parity) ประกอบด้วยราคาน้ำมันในตลาดจอร์สิงคโปร์ (FOB) เฉลี่ย 3 วัน บวกด้วยค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เป็นราคา CIF และจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับคุณภาพด้วยส่วนหนึ่ง ซึ่งในแต่ละโรงกลั่นจะใช้หลักเกณฑ์เดียวกัน เพียงแต่มีความแตกต่างกันในรายละเอียด เช่น ค่าขนส่ง ค่าปรับคุณภาพ โดยระดับราคา ณ

โรงกลั่นของทุกโรงอยู่ในระดับเดียวกัน มีความแตกต่างกันในระดับ 4 – 10 สตางค์/ลิตร แต่หลังจากประเทศมีกำลังการกลั่นที่เพิ่มขึ้นและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้ปริมาณการผลิตน้ำมันมากเกินไปเกินความต้องการของประเทศ ทำให้ต้องส่งออก การกำหนดราคาของโรงกลั่น นอกจากจะอิงตามภาวะตลาดภายนอก คือ ราคาตลาดจอร์สิงคโปร์แล้ว ยังคำนึงถึงสภาพ Demand/Supply ของตลาดภายในประเทศด้วย ในบางช่วงที่น้ำมันในประเทศเหลือมากจะมีการให้ส่วนลด ทำให้ราคาด้านโรงกลั่นของไทยถูกกว่าราคาตลาดจอร์สิงคโปร์ในช่วง

นอกจากนี้ จากสภาพการแข่งขันในตลาดน้ำมันของไทยที่อยู่ในระดับสูง ทำให้ในตลาดค้าส่งของไทย มีการเปลี่ยนแปลงราคาทุกวันและบางวันอาจหลายครั้ง ซึ่งเป็นไปตามต้นทุนและสภาพตลาดน้ำมันในช่วงนั้น ๆ จากการศึกษา พบว่า ราคาขายส่งน้ำมันภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงที่สอดคล้องกับตลาดสิงคโปร์ เพราะปริมาณน้ำมันในตลาดของไทย จะปรับตัวตามสภาพตลาดน้ำมันภายนอก และในทางกลับกันตลาดน้ำมันของไทยจะส่งผลกับตลาดในภูมิภาคนี้เช่นกัน เมื่อน้ำมันในตลาดเอเซียขาด (ซึ่งมีผลให้ราคาสิงคโปร์ปรับตัวขึ้น) น้ำมันไทยจะไหลออก ปริมาณน้ำมันในประเทศลดลง ราคาขายในประเทศปรับตัวขึ้น ในทางกลับกัน การที่ปริมาณน้ำมันในตลาดนอกประเทศอยู่ในระดับสูง ซึ่งราคาตลาดสิงคโปร์ที่สะท้อนราคาซื้อขายในภูมิภาคเอเซียจะลดลง ความสามารถส่งออกน้ำมันของไทยจะลดลง ราคาขายส่งในประเทศจะมีการให้ส่วนลดเพื่อระบายน้ำมันออกสู่ตลาดภายใน

7. รายได้ของโรงกลั่น

7.1 ความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันสำเร็จรูปและน้ำมันดิบใน 3 ปีที่ผ่านมา พบว่า ในปี 2543 – 2544 ส่วนต่างของราคามีความผันผวนสูงกว่าทุกปี ทั้งนี้ จากการถือสำรอน้ำมันในระดับต่ำของผู้ค้าน้ำมัน ทำให้ราคาน้ำมันมีความไวต่อข่าวและสภาพการจัดหาที่เปลี่ยนแปลง โดยความแตกต่างของราคาน้ำมันเบนซินและดีเซลกับราคาน้ำมันดิบดูไบ จะเคลื่อนไหวในช่วงตั้งแต่ระดับติดลบจนถึง 12 – 14 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยเฉลี่ยอยู่ในระดับ 4 – 5 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อบาร์เรล น้ำมันเตาความแตกต่างจะเป็นลบ โดยเฉลี่ยปีนี้ติดลบอยู่ที่ 1 – 1.5 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ส่วนก๊าซปิโตรเลียมเหลวความแตกต่างจะเป็นทั้งบวกและลบขึ้นกับความต้องการและฤดูกาล ปัจจุบันอยู่ระดับ 3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ส่วนต่างของราคาน้ำมันสำเร็จรูปดังกล่าว ไม่ใช่กำไรขาดทุนที่แท้จริงของโรงกลั่น เนื่องจากยังไม่คำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการกลั่นและ

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าน้ำมันดิบ ซึ่งจะประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ซึ่งอยู่ในระดับ 1 – 2 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

7.2 กระบวนการกลั่น ในกระบวนการกลั่นของโรงกลั่นไม่สามารถเลือกกลั่นเฉพาะน้ำมันสำเร็จรูป ที่ให้ผลตอบแทนสูงได้ สัดส่วนของน้ำมันสำเร็จรูปที่ได้จากกระบวนการกลั่น จะแตกต่างกันไปตามเทคโนโลยีของแต่ละโรงกลั่น ดังนั้น ในการคำนวณรายได้ของโรงกลั่น จึงต้องใช้ราคาจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยตามปริมาณการผลิตหักด้วยต้นทุนวัตถุดิบ (ราคาน้ำมันดิบที่รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้า) เรียกว่า ค่าการกลั่นรวม ซึ่งเป็นรายได้ที่ยังไม่ได้หักค่าใช้จ่าย ผลจากการคำนวณค่าการกลั่นโดยใช้ฐานราคาน้ำมันดิบและค่าขนส่งเดียวกันกับราคาน้ำมันสำเร็จรูปปลายตลาดปีก่อน พบว่า ค่าการกลั่นของโรงกลั่นไทยออยล์ บางจาก เอสโซ่ ะยอง และสตาร์ จะอยู่ในระดับ 1.2, 1.1, 0.6, 2.1 และ 0.6 เหรียญสหรัฐตามลำดับ

ตารางที่ 12 การใช้กำลังการกลั่นของประเทศ

หน่วย: บาร์เรล/วัน			
โรงกลั่น	ความสามารถในการกลั่น (บาร์เรล/วัน)	ใช้ในโรงกลั่น (บาร์เรล/วัน)	สัดส่วนการใช้ กำลังการกลั่น (%)
ไทยออยล์	220,000	228,879	104
บางจาก	120,000	58,440	49
เอสโซ่	160,000	150,346	94
ทีพีไอ/ไออาร์พีซี	215,000	171,553	80
ระยองรีไฟเนอรี	145,000	156,410	108
สตาร์ปิโตรเลียมฯ	145,000	156,410	108
ระยองเพอร์ซิฟเออร์	17,000	11,785	69
รวม	1,022,000	933,823	91

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2549)

ตารางที่ 13 กำลังการผลิตแยกตามสัดส่วนของผลิตภัณฑ์

ชนิดน้ำมัน	ไทยออยล์	บางจาก	เอสโซ่	ระยอง	สตาร์
กำลังกลั่น BPSD (บาร์เรล)	220,000	120,000	156,000	145,000	127,697
BPCD (บาร์เรล)	207,342	108,500	145,000	136,260	120,000
LPG และก๊าซอื่น (%)	3.5	3.0	4.1	4.2	10.1
เพลทฟอร์มเมท (%)	3.0	-	-	-	4.8
เบนซิน (%)	27.0	18.0	27.6	26.2	21.6
ก๊าด & อากาศยาน (%)	12.0	11.0	13.8	14.5	-
ดีเซล (%)	36.0	33.0	33.8	40.0	41.1
เตา (%)	16.0	32.0	17.2	16.2	20.8
ขางมะตอย (%)	-	-	-	-	1.6
รวม	97.5%	97.0%	96.5%	101.1%	100%

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2549)

7.3 ค่าการกลั่น จากสถิติย้อนหลังตั้งแต่ปี 2537 พบว่า ค่าการกลั่นรวมปี 2536 – 2538 เคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 4 – 6 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ช่วงปี 2539 – 2540 ค่าการกลั่นเคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 4 – 8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลและช่วงปี 2541 – 2542 โรงกลั่นต้องเผชิญกับภาวะค่าการกลั่นตกต่ำ ค่าการกลั่นเคลื่อนไหวอยู่ในระดับเพียง 0 – 3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของโรงกลั่นอยู่ในระดับ 3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ดังนั้น ในช่วงดังกล่าว โรงกลั่นประสบปัญหาการขาดทุน ในปี 2543 – 2544 จากการเก็บสำรอน้ำมันในระดับต่ำของผู้ค้าน้ำมัน ทำให้ราคาน้ำมันมีความผันผวน โดยจะไวต่อสภาพการจัดหาที่เปลี่ยนแปลงและข่าวต่างๆ ในช่วงที่โรงกลั่นมีปัญหาดูแลถูกจำกัด ราคาน้ำมันสำเร็จรูปจะปรับตัวสูงกว่าราคาน้ำมันดิบ ทำให้ค่าการกลั่นในช่วงดังกล่าว ดังตารางที่ แสดงค่าการกลั่นของประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2542 – 2549

ค่าการกลั่น เป็นรายได้ของผู้ผลิตหรือโรงกลั่น โดยพิจารณาจากผลต่างระหว่างราคา ณ โรงกลั่นเฉลี่ยทุกผลิตภัณฑ์ตามปริมาณการผลิตกับต้นทุนราคาน้ำมันดิบ (ราคา ณ โรงกลั่น หมายถึง ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นที่หักภาษี และกองทุนต่างๆ แล้ว) ค่าการกลั่นดังกล่าวเป็นค่าการกลั่นโดยรวม ส่วนค่าการกลั่นแยกตามผลิตภัณฑ์น้ำมัน จะพิจารณาจากค่าการกลั่นรวมที่แจ้ง

ออกมาเป็นค่าการกลั่นของแต่ละผลิตภัณฑ์ตามสัดส่วนของปริมาณการผลิตและราคา ณ โรงกลั่นของผลิตภัณฑ์น้ำมันในช่วงนั้นๆ

ตารางที่ 14 ค่าการกลั่นเฉลี่ยของประเทศไทย

หน่วย: บาท/ลิตร

ช่วงเวลา	ค่าการกลั่นรวม	เบนซินออกเทน 95	เบนซินออกเทน 91	ดีเซลหมุนเร็ว	เตา (3.5%S)
2542	0.3880	0.4448	0.3945	0.4077	0.3263
2543	0.9994	1.0423	0.9764	1.0609	0.7749
2544	0.6320	0.6709	0.6211	0.6749	0.5749
2545	0.6683	0.7117	0.6633	0.7071	0.5695
2546	0.7745	0.8801	0.8241	0.8283	0.6503
2547	1.3068	1.5018	1.4373	1.4828	0.9859
2548	1.7617	1.8488	1.7930	1.9353	1.3014
2548 (ไตรมาส 4)	1.7360	1.7874	1.7393	1.8960	1.3625
2549 (ม.ค.-ก.พ.)	0.7948	0.8168	0.7931	0.8620	0.6408

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สรุปข้อมูล ปี 2542 - 2549)

8. การศึกษาการกำหนดราคา ณ โรงกลั่น ตามแนวทางต่างๆ

8.1 การกำหนดราคาตามต้นทุนการผลิตจริง (Cost plus Basis) หลักการเป็นการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปตามต้นทุนการผลิต คือ ราคาน้ำมันดิบ (Crude Price) และค่าใช้จ่ายในการกลั่น โดยค่าใช้จ่ายในการกลั่นหรือค่าการกลั่นจะกำหนดเป็นอัตราคงที่ (Fixed Refining Margin) ดังนั้น ราคาน้ำมันสำเร็จรูปจะเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำมันดิบ ซึ่งจากการเปรียบเทียบการกำหนดราคาโดยใช้ต้นทุนจริง (ใช้ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยของทาบิส โอมาน คูไบ และค่าการกลั่นคงที่ 3.5 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล) กับการกำหนดราคาของโรงกลั่น ซึ่งอิงราคาตลาดจอร์จทาวน์ พบว่าราคาอ้างอิงตลาดจอร์จทาวน์มีการเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับราคาน้ำมันดิบเช่นเดียวกับราคาที่กำหนดตามต้นทุน โดยในช่วงปี 2541 – 2542 ซึ่งภาวะราคาน้ำมันปกติ ค่าการกลั่นที่โรงกลั่นได้รับ (การอิงราคาสิงคโปร์) อยู่ในระดับต่ำกว่า \$3.5 ต่อบาร์เรล ทำให้ในช่วงดังกล่าว ราคาน้ำมันที่กำหนดตามต้นทุนจริงจะสูงกว่าราคาที่โรงกลั่นกำหนด (อิงราคาสิงคโปร์) แต่ในปี 2543-2544

ภาวะราคาน้ำมันมีความผันผวนจากปัญหาสำรองต่ำ ในช่วงที่ตลาดเกิดปัญหาด้านการจัดหา (โรงกลั่นปิดเพราะอุบัติเหตุ) พบว่า การกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปตามต้นทุนการผลิต จะถูกกว่าการอิงตามราคาดตลาด แต่อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ลักษณะนี้เป็นช่วงสั้น เมื่อตลาดปรับตัวสู่สมดุลแล้ว การกำหนดราคาตามภาวะตลาดจะถูกกว่า ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์ของตลาดน้ำมันในภูมิภาคนี้ ในปัจจุบันกำลังการผลิตจะสูงกว่าความต้องการ ทำให้ผู้ผลิตไม่สามารถตั้งราคาสูงได้ในภาวะปกติ

ข้อดี: เมื่อราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจรสิงคโปร์มีความผันผวนในทิศทางที่ปรับขึ้นสูงกว่าราคาน้ำมันดิบมาก การกำหนดราคาตามต้นทุน จะทำให้ราคาน้ำมันในประเทศไม่เพิ่มสูงมากเท่าภาวะตลาด

ข้อเสีย: ราคาน้ำมันดิบมีความผันผวนเช่นเดียวกับราคาน้ำมันสำเร็จรูป การกำหนดราคาตามต้นทุน ไม่สามารถแก้ปัญหาความผันผวนของราคาขายปลีกได้ และในภาวะที่ราคาน้ำมันเคลื่อนไหวปกติ การกำหนดราคาตามต้นทุน จะทำให้ราคาน้ำมันภายในประเทศสูงกว่าที่ควร เพราะต้นทุนการกลั่นของไทยสูงกว่าโรงกลั่นในสิงคโปร์ รัฐจะต้องเข้ามาควบคุมตลาดน้ำมัน และการกำหนดราคาไม่สอดคล้องกับสภาพตลาด ทำให้ต้องมีการควบคุมการส่งออกและการนำเข้าน้ำมัน เพื่อไม่ให้เกิดการขาดแคลนขึ้นได้ เพราะหากราคาในประเทศถูกกว่าราคานำเข้า ผู้ผลิตจะส่งออกแทนการจำหน่ายในประเทศ หรือหากราคาจำหน่ายในประเทศแพงกว่าราคานำเข้า ผู้ค้าน้ำมัน จะนำเข้าแทนการซื้อในประเทศ การกำหนดค่าการกลั่นคงที่ ทำให้โรงกลั่นไทยไม่เกิดการพัฒนาปรับปรุงระบบในมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการผลิต และค่าใช้จ่ายในการกลั่นของแต่ละโรงกลั่น มีความแตกต่างกัน ดังนั้น การกำหนดค่าการกลั่นคงที่ นอกจากจะไม่ทำให้ผู้บริโภคได้ซื้อน้ำมันในราคาต่ำลงแล้ว ในทางปฏิบัติคงกระทำได้ยาก เพราะทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างโรงกลั่น

8.2 การกำหนดราคาลักษณะผสมระหว่างตามต้นทุนการผลิตและราคาดตลาด ($\frac{1}{2}$ cost plus + $\frac{1}{2}$ s'pore price) หลักการเป็นการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทย โดยคำนึงถึงต้นทุนการผลิตจริงส่วนหนึ่ง และสภาพการซื้อขายน้ำมันของตลาดส่วนหนึ่ง หรือ $\frac{1}{2}$ ราคาตามต้นทุนผลิต + $\frac{1}{2}$ ราคาอ้างอิงสิงคโปร์ การกำหนดราคาตามวิธีนี้ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศจะมีความผันผวน เช่นเดียวกับราคาน้ำมันดิบ โดยราคาจะสูงกว่าการกำหนดราคาที่อิงตามราคาดตลาดจรสิงคโปร์ แต่เป็นระดับที่ต่ำกว่าราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่ได้จากการกำหนดราคาตามต้นทุนการผลิตทั้งหมด

ข้อดี: ในภาวะที่ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดมีความผันผวน การกำหนดราคาน้ำมันในลักษณะนี้ จะสามารถลดความผันผวนของราคาน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศได้ในระดับหนึ่ง แต่เป็นเพียงระยะสั้น

ข้อเสีย: ราคาน้ำมันสำเร็จรูปมีความผันผวนเช่นเดียวกับราคาน้ำมันดิบ ภาวะตลาดปกติ ราคาน้ำมันภายในประเทศจะแพงกว่าการใช้ราคาตลาด รัฐจำเป็นต้องควบคุมการกำหนดราคา และการนำเข้า/ส่งออก เพื่อมิให้เกิดภาวะตลาดน้ำมันไม่สมดุล หรือมีการขาดแคลนน้ำมันเกิดขึ้น ในทางปฏิบัติไม่สามารถกำหนดค่าใช้จ่ายในการกลั่นกรองที่ได้ เพราะโรงกลั่นมีค่าใช้จ่ายจริงที่แตกต่างกัน

ค่าการตลาด คือ ส่วนต่างระหว่างราคาขายปลีก ณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นในเวลาเดียวกัน ซึ่งแสดงถึงรายได้ของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรวมถึงต้นทุนอื่นๆ ของผู้ค้าน้ำมันไว้ด้วย เช่น การเติมสารเติมแต่ง (Additive) เพื่อลดมลพิษไอเสียในรถยนต์ รวมทั้ง ค่าบริหารจัดการอื่นๆ ของผู้ค้าน้ำมันด้วย ค่าการตลาดจึงไม่ใช่กำไรของผู้ค้าน้ำมัน แต่เป็นรายได้ที่ยังไม่ได้หักต้นทุนอื่นๆ นอกจากต้นทุนราคาน้ำมันเท่านั้น

ค่าการตลาดเฉลี่ยของปี 2545 อยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2544 โดยค่าการตลาดเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.06 บาท/ลิตร มาอยู่ที่ระดับ 1.38 บาท/ลิตร สำหรับการเปลี่ยนแปลงของค่าการตลาดในปี 2545 เป็นไปตามตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 15 ค่าการตลาดเฉลี่ยของประเทศไทย

หน่วย: บาท/ลิตร

ช่วงเวลา	เบนซิน ออกเทน 95	เบนซิน ออกเทน 91	ดีเซลหมุนเร็ว	เฉลี่ย
2542	1.4523	1.2381	0.7127	0.8442
2543	1.4799	1.2389	0.6799	0.8205
2544	1.7639	1.6310	1.2988	1.3218
2545	1.6852	1.4424	1.3010	1.3778
2546	1.3433	1.1602	0.9896	1.0673
2547	1.5073	1.4834	0.9638	1.1275
2548	0.8063	0.7689	0.6526	0.6856
2548(ไตรมาส 4)	1.3532	1.2839	0.6691	0.8320
2549(ไตรมาส 1)	1.4186	1.3539	0.8977	1.0198

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สรุปข้อมูล ปี 2542 - 2549)

8.3 การกำหนดราคาโดยใช้ระบบจำกัดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน (ระบบภาษียึดหยุ่นหรือกองทุนน้ำมันฯ) หลักการเป็นการรักษาระดับราคาน้ำมันในประเทศให้เคลื่อนไหวอย่างมีเสถียรภาพ โดยให้อยู่ในระดับที่คาดว่าระบบเศรษฐกิจของไทยจะรองรับได้ หากราคาน้ำมันสูงหรือต่ำกว่าระดับราคาที่กำหนดไว้ก็จะปรับลดหรือเพิ่มอัตราภาษีสรรพสามิตหรือกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงให้ระดับราคาอยู่ในช่วงที่กำหนด ซึ่งเปรียบเสมือนกับการมีกองทุนรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน

การกำหนดราคาวิธีนี้ มีปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากกองทุนน้ำมันฯ มีฐานะการเงินติดลบ ไม่อยู่ในสภาพที่จะทำหน้าที่ดังกล่าวได้ รัฐต้องจัดหางบประมาณหรือใช้ภาษี ซึ่งกลไกการปรับอัตราภาษีไม่มีความคล่องตัวเพียงพอที่จะเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำมัน แต่มีข้อดี คือ ลดความผันผวนของราคาน้ำมันที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ และทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจสามารถวางแผนธุรกิจได้ โดยไม่มีความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ส่วนข้อเสีย คือ เป็นการนำราคาน้ำมันกลับไปสู่การตัดสินใจทางการเมือง (ดังเช่นที่เกิดขึ้นกับก๊าซหุงต้มในปี 2543 ซึ่งทำให้กองทุนน้ำมันฯ ติดลบถึง 12,000 ล้านบาท) และไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหาน้ำมันราคาแพง แต่ลดความผันผวนของราคาเท่านั้น ประเทศยังคงจ่ายเงินซื้อน้ำมันเท่าเดิม โครงสร้างราคาน้ำมันจะถูกบิดเบือนทำให้การ

บริโภคไม่สอดคล้องกับต้นทุนและไม่ประหยัด รัฐไม่สามารถประมาณการรายได้จากภาษีได้ เพราะไม่สามารถคาดการณ์ราคาน้ำมันที่ถูกต้องได้

ดังนั้น หากการเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันในตลาดโลกเป็นไปตามภาวะปกติ ไม่ควรนำวิธีการนี้มาใช้ เพราะจะขัดกับหลักการค่าเสรี แต่ถ้ามีเหตุการณ์ไม่ปกติ จึงจะสมควรนำมาใช้ เพื่อขจัดความผันผวนของราคาในส่วนที่เกินปกติ แต่จะต้องส่งสัญญาณไปยังประชาชนให้ชัดเจนว่า รัฐไม่ได้กลับมาควบคุมราคา

9. สรุปภาวะการแข่งขันในตลาดน้ำมันไทย

ปัจจุบันตลาดน้ำมันของไทยมีการแข่งขันสูงทั้งระดับค้าส่งและค้าปลีก โดยในตลาดค้าส่ง กำลังการกลั่นภายในประเทศที่มีมากกว่าความต้องการ ทำให้การกำหนดราคาของโรงกลั่นและผู้ค้าส่งต้องมีการให้ส่วนลดแก่ผู้ค้าน้ำมันในภาวะที่น้ำมันล้นตลาด นอกจากนี้ การที่โรงกลั่นต้องแข่งขันการนำเข้าจากต่างประเทศ ภาวะกำลังการกลั่นล้นตลาดของภูมิภาค ก็มีผลให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปของภูมิภาคเอเชียอยู่ในภาวะอ่อนตัวเมื่อเทียบกับราคาน้ำมันดิบ ซึ่งประเทศไทยก็ได้รับผลกระทบดังกล่าวด้วย ทำให้การกำหนดราคาน้ำมันของโรงกลั่นและผู้ค้าส่งไม่สามารถตั้งราคาสูงได้ ในตลาดค้าปลีก การแข่งขันอยู่ในระดับสูงเช่นเดียวกัน จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ค้าน้ำมันจากเดิมมีเพียงผู้ค้ารายใหญ่ 4 ราย ได้เพิ่มขึ้นเป็น 29 รายในปัจจุบัน จำนวนสถานีบริการน้ำมันได้เพิ่มขึ้นจากระดับ 3,400 แห่ง (ช่วงก่อนการยกเลิกควบคุมราคา) เป็นกว่า 12,000 แห่งในปัจจุบันทำให้การแข่งขันในตลาดค้าปลีกของไทยอยู่ในระดับที่สูงมาก คิดอันดับ 1 ใน 5 ของโลก ผู้ค้าไม่สามารถกำหนดราคาขายปลีกในระดับที่แตกต่างกันได้มาก จากการศึกษาของ พบว่าการกำหนดราคาขายปลีกในระดับที่แตกต่างกัน 50 สตางค์/ลิตร จะส่งผลให้ปริมาณการจำหน่ายของผู้ค้าน้ำมันลดลงครึ่งหนึ่ง ค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมันนับตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา ได้ปรับลดลงและอยู่ในระดับทรงตัว ซึ่งเป็นผลจากการแข่งขันที่อยู่ในระดับสูง

เมื่อเปรียบเทียบราคาขายปลีกของไทยกับต่างประเทศ พบว่า ราคาน้ำมันเบนซินของไทยอยู่ในระดับต่ำ โดยราคาจะสูงกว่าประเทศผู้ส่งออกน้ำมันเท่านั้น ส่วนราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วของไทยอยู่ในระดับปานกลาง แต่ประเทศที่มีราคาต่ำกว่าไทยส่วนใหญ่จะเป็นประเทศยังคงควบคุมราคา

จากภาวะการแข่งขันในระดับสูงของตลาดน้ำมันทั้งในระดับค้าส่งและค้าปลีก ได้เป็นกลไกทำให้ผู้ค้าน้ำมันไม่สามารถกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในระดับสูงได้ ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากการแข่งขันดังกล่าว ได้แก่ การบริการที่ดีขึ้น สถานีบริการที่มีมาตรฐาน และราคาน้ำมันที่ถูกกลงเมื่อเทียบกับต้นทุนจริง (การแข่งขันตัดราคา) จากภาวะตลาดที่สมดุลและกลไกตลาด (สภาพการแข่งขัน) ที่ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน รัฐจึงไม่ควรที่จะเข้าไปแทรกแซงการกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง หรือควบคุมภาวะตลาดอื่น ๆ (การนำเข้า/ส่งออก) การแทรกแซงอาจจะทำให้ผู้บริโภคได้ประโยชน์จากน้ำมันราคาถูกกว่าสภาพปกติเล็กน้อยในระยะสั้น แต่ในระยะยาวราคาจำหน่ายจะปรับตัวสูงกว่าที่ควร ความสมดุลในตลาดที่เสียไปจะส่งผลกระทบต่อเนื่องทำให้การบริโภคถูกบิดเบือน ต้นทุนการนำเข้าน้ำมันของประเทศเพิ่มขึ้น การลงทุนในธุรกิจน้ำมันเกิดการชะงักงัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตลาดน้ำมันและประเทศโดยรวมในอนาคต ในส่วนของภาครัฐ การเข้ามาแทรกแซงตลาด จะเป็นภาระของรัฐที่ไม่สามารถถอนตัวออกมาได้ และภาระจะเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด ได้แก่ การตรึงราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในปีที่ผ่านมา ทำให้รัฐโดยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นหนี้โรงกลั่นและผู้ค้าน้ำมันสูงถึง 12,000 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ต้องรีบแก้ไขปัญหาโดยเร็ว เพราะทำให้ธุรกิจการกลั่น ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหาขาดทุนจากการกลั่นตกต่ำ ต้องขาดสภาพคล่อง เพราะภาระหนี้ของรัฐดังกล่าว

การกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปของไทย

1. การกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นไทยต้องแข่งขันกับการนำเข้าจากต่างประเทศ

โรงกลั่นของไทยไม่ได้แข่งขันเฉพาะกลุ่มโรงกลั่นในประเทศเท่านั้น แต่ต้องแข่งขันกับการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศด้วย ดังนั้นการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูประดับค้าส่งจึงต้องกำหนดราคาในระดับที่แข่งขันกับราคาด่านนำเข้าที่ถูกที่สุด ซึ่งหมายถึงต้นทุนการส่งออกจากต่างประเทศมายังประเทศไทยในระดับต่ำสุด การกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นน้ำมันจึงใช้หลักการเสมอภาคกับการนำเข้า (Import Parity Basis) และได้ใช้ตลาดสิงคโปร์เป็นตลาดอ้างอิงการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปดังกล่าวในการกำหนดราคา หากโรงกลั่นกำหนดราคาสูงกว่าการนำเข้าจากสิงคโปร์ผู้ค้าน้ำมันจะนำเข้าแทนการซื้อจากโรงกลั่นภายในประเทศ แต่หากกำหนดราคาต่ำกว่าราคานำเข้าจะทำให้โรงกลั่นได้รับผลตอบแทนต่ำกว่าที่ควรย่อมไม่เกิดแรงจูงใจให้เกิดการลงทุนธุรกิจการกลั่นในประเทศไทย

2. สาเหตุที่ใช้ในตลาดจอร์สิงคโปร์เป็นฐานการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปของไทย

2.1 สะท้อนต้นทุนการนำเข้าของไทยในระดับต่ำสุด ตลาดสิงคโปร์เป็นตลาดส่งออกที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียซึ่งใกล้เคียงไทยมากที่สุด ดังนั้น ต้นทุนในการนำเข้าจึงเป็นต้นทุนที่ถูกที่สุดที่โรงกลั่นไทยต้องแข่งขันด้วย

2.2 ปริมาณการซื้อขายในระดับสูง สิงคโปร์จะเป็นตลาดที่ทำการซื้อขายน้ำมันเช่นเดียวกับนิวยอร์ก โดยน้ำมันที่ทำการซื้อขาย อาจไม่ได้เก็บไว้ในสิงคโปร์แต่จะมีการตกลงซื้อขายในสิงคโปร์ เนื่องจากจะมีบริษัทที่ทำธุรกิจซื้อขายน้ำมันมาเปิดดำเนินการในสิงคโปร์ปริมาณการซื้อขายน้ำมันในสิงคโปร์จะอยู่ในระดับสูงเช่นเดียวกับตลาดใหญ่ในพื้นที่อื่น (ยุโรป อเมริกา ตะวันออกกลาง) ซึ่งทำให้ยากต่อการปั่นราคาโดยผู้ซื้อหรือผู้ขาย และราคาจะสะท้อนจากความสามารถในการจัดหาและความต้องการน้ำมันของภูมิภาคนี้

2.3 ราคาสะท้อนความสามารถในการจัดหา และความต้องการของเอเชีย แม้สิงคโปร์จะมีกำลังการกลั่นรวมอยู่ที่ 1.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งยังเป็นระดับที่ต่ำกว่า จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ แต่การกลั่นของสิงคโปร์เป็นการกลั่นเพื่อการส่งออก ในขณะที่ประเทศที่มีกำลังการกลั่นมากกว่าสิงคโปร์ดังกล่าว เป็นการกลั่นเพื่อใช้ในประเทศเป็นหลัก เมื่อเหลือแล้วจึงส่งออก จากการกลั่นเพื่อส่งออกเป็นหลัก ทำให้ราคาจำหน่ายของตลาดสิงคโปร์จะสะท้อนราคาส่งออกที่แท้จริง ซึ่งจะสะท้อนความสามารถในการจัดหาและสภาพความต้องการน้ำมันสำเร็จรูปของภูมิภาคเอเชีย

2.4 ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์สิงคโปร์เป็นฐานกำหนดราคาส่งออกของประเทศต่างๆ แม้ว่าการส่งออกของสิงคโปร์จะเริ่มลดลงเพราะมีกำลังการกลั่นเพิ่มขึ้นในหลายประเทศ แต่ราคาที่ส่งออกของประเทศต่างๆ ยังคงใช้ราคาน้ำมันของตลาดสิงคโปร์เป็นฐานในการกำหนดราคาส่งออก

ผลกระทบต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชน

ในช่วงปี พ.ศ. 2516 เป็นช่วงที่เศรษฐกิจของหลายประเทศต้องเผชิญกับภาวะชะงักงันขึ้น เนื่องจากการได้รับผลกระทบของการเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 ทำให้เกิดการขาดแคลนน้ำมันขึ้นทั่วโลก และราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากจนก่อให้เกิดเงินเฟ้ออย่างรุนแรง ต่อมาได้เกิดความวุ่นวายทางการเมืองเมืองขึ้นรุนแรงขึ้นในประเทศอิหร่าน จนเกิดความไม่สงบภายในประเทศ ทำให้ประเทศอิหร่านงดส่งออกน้ำมัน ส่งผลให้ปริมาณน้ำมันในตลาดโลกขาดหายไปถึง 5 ล้านบาร์เรล/วัน และเกิดการขาดแคลนน้ำมันขึ้นทั่วโลกทำให้ราคาน้ำมันผันผวนอย่างมาก และหลังจากนั้น ในปี พ.ศ. 2533 ได้เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันขึ้นอีกครั้ง คือ วิกฤตการณ์น้ำมันอ่าวเปอร์เซียซึ่งเกิดจากประเทศอิรักได้นำกำลังเข้ายึดประเทศคูเวตพร้อมกับต้อนน้ำมันกองกำลังนานาชาติโดยประเทศสหรัฐอเมริกาได้เข้าปิดล้อมพื้นที่บริเวณอ่าวเปอร์เซียเพื่อคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจต่อประเทศอิรัก จากเหตุการณ์นี้ทำให้ประเทศอิรักและคูเวตไม่สามารถส่งออกน้ำมันได้ ทำให้น้ำมันในตลาดโลกได้หายไปถึงประมาณ 4.64 ล้านบาร์เรล/วัน ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนน้ำมันทั่วโลก และราคาน้ำมันได้ผันผวนอย่างมาก โดยในช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2533 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นมากเป็น 25 – 32 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จากเดิมอยู่ที่ 12 – 15 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในช่วงก่อนการเกิดวิกฤตการณ์น้ำมัน

สำหรับประเทศไทยเองก็ได้รับผลกระทบจากการเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันในแต่ละครั้งด้วย เพราะเมื่อเกิดการขาดแคลนน้ำมันขึ้นทั่วโลก จะทำให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ขณะที่ประเทศไทยเองยังต้องพึ่งพิงการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าต่างๆ สูงขึ้น ส่งผลให้เงินเฟ้อในประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้นตาม โดยจะเห็นว่าในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันโลกครั้งที่ 1 ในปี พ.ศ. 2516 นั้น ได้ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในประเทศไทยสูงถึงร้อยละ 15.5 และสูงถึงร้อยละ 24.3 ในปี พ.ศ. 2517 ขณะเดียวกันในช่วงที่เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันโลกครั้งที่ 2 นั้น ประเทศไทยมีอัตราเงินเฟ้อสูงถึงร้อยละ 19.7 ในปี พ.ศ. 2533 ซึ่งในช่วงภาวะปกติกรณีที่ไม่มีเกิดปัญหาภาวะราคาน้ำมันผันผวน แล้วประเทศไทยมีอัตราเงินเฟ้อโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.2 ต่อปีเท่านั้น

การที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ย่อมส่งผลกระทบโดยตรงต่อราคาวัตถุดิบนำเข้าและต้นทุนการผลิต และทำให้อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มสูงขึ้นด้วย (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2542–2549) โดยในปี พ.ศ. 2543 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกเพิ่มขึ้นสูงเกือบสามเท่าของราคา เมื่อต้นปี พ.ศ. 2542 และเป็นราคาสูงสุดในรอบ 10 ปี ขณะที่ประเทศไทยยังต้องพึ่งพิงน้ำมันนำเข้า

ประมาณร้อยละ 90 ของการบริโภคน้ำมันในประเทศราคาน้ำมันในประเทศจึงได้ปรับตัวขึ้นตามราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต โดยเฉพาะด้านค่าขนส่ง เชื้อเพลิงพลังงานและวัตถุดิบ ขณะที่ดัชนีราคาผู้ผลิต (Produce Price Index: IPP) ในบางหมวด เช่น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลผลิตประมงตลอดจนเคมีภัณฑ์ ได้ปรับตัวสูงขึ้นเร็วกว่าดัชนีราคาผู้บริโภคในช่วงที่ผ่านมา และอาจจะสร้างแรงกดดันต่ออัตราเงินเฟ้อในระยะต่อไปด้วย

ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากประมาณ 10 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในต้นปี พ.ศ. 2542 เป็น 27.22 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2543 ทำให้ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงปรับตัวเพิ่มขึ้นและเป็นปัจจัยหลักที่สร้างแรงกดดันต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชนด้วย โดยจากการติดตามสถานการณ์ภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชนพบว่าในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2543 อัตราเงินเฟ้อ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนหน้า ตามการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเป็นสำคัญ แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ คือ ดัชนีราคาผู้บริโภคเฉลี่ยในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2543 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.6 และการที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะที่ผ่านมาทำให้ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงภายในประเทศเพิ่มขึ้น ประกอบด้วยราคาน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 32.3 และร้อยละ 40.6 ตามลำดับ จึงส่งผลให้ราคาค่าไฟฟ้าปรับตัวเพิ่มขึ้นด้วย การเพิ่มขึ้นของภาวะราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ทำให้อาหารน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพิ่มขึ้นด้วย ส่งผลให้ราคาในหมวดพาหนะการขนส่งและการสื่อสาร เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10.9 การเพิ่มราคาในหมวดการตรวจรักษาและบริการส่วนบุคคล ซึ่งเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.9

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบนี้ไม่ได้ทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นอย่างรุนแรงมากนัก เพราะในช่วงเดียวกันนั้น ราคาสินค้าในหมวดอาหารและเครื่องดื่ม ลดลงจากระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.8 และลดลงจากเดือนก่อนร้อยละ 0.4

ในด้านดัชนีราคาผู้ผลิต ยังคงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2543 โดยเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.7 เทียบกับช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2543 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.0 โดยมีสาเหตุจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในระยะที่ผ่านมาเป็นสำคัญ ทั้งนี้จากข้อมูลในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2543 นั้น ดัชนีราคาผู้ผลิตเพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 48.2 และ 19.3 ตามลำดับ

ดังนั้นจะเห็นว่า ทิศทางของอัตราเงินเฟ้อ ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นมากจะส่งผลกระทบให้ต้นทุนการผลิตด้านราคาพลังงานและเชื้อเพลิง และค่าขนส่งเพิ่มสูงขึ้นก็ตาม แต่การที่ดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นไม่มากนักแสดงเป็นนัยว่า ผู้ผลิตอาจจะยอมรับผลกำไรที่ลดน้อยลง เพราะยังมีกำลังการผลิตส่วนเกินอยู่ในภาคอุตสาหกรรม

ส่วนด้านการอุปโภคบริโภคเอกชนตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2542 จนถึงไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2543 นั้นทรงตัวอยู่ในระดับเฉลี่ยประมาณ 394,000 ล้านบาทต่อไตรมาส โดยมีอัตราการขยายตัวในครั้งแรกของปี พ.ศ. 2543 ประมาณร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน ซึ่งปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนไม่สามารถขยายตัวได้มากนัก เนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้อำนาจซื้อของผู้บริโภคลดลง และมีผลในทางจิตวิทยา โดยทำให้ผู้บริโภคมีความเชื่อมั่นลดลง โดยเกรงว่าภาวะเศรษฐกิจอาจจะชะลอลงเพราะการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน

ขณะที่ในไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2543 ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 2.2 โดยราคาสินค้าในหมวดอื่นๆ ที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มปรับตัวสูงขึ้นในไตรมาสที่ 3 ถึงร้อยละ 3.7 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหมวดพาหนะการขนส่งและสื่อสาร ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากราคาน้ำมันมีราคาสูงขึ้นถึงร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ของปีที่แล้ว

สำหรับดัชนีราคาผู้ผลิต นั้นได้สูงขึ้นรวดเร็วกว่าดัชนีราคาผู้บริโภคนับตั้งแต่ช่วงต้นปี ทั้งจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและอัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนตัวลง โดยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 5.5 ในไตรมาสที่ 3 ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นนี้ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการผลิตในหลายสาขาการผลิต ทำให้ดัชนีราคาผู้ผลิตรายไตรมาสในหมวดต่างๆ เพิ่มขึ้นมากเมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน โดยเฉพาะดัชนีผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สูงขึ้นถึงร้อยละ 52.3 และดัชนีผลผลิตการประมง สูงขึ้นถึงร้อยละ 22.4

ส่วนด้านการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนในไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2543 นั้น ได้ขยายตัวร้อยละ 3.9 โดยเป็นการขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงต่อเนื่องจากร้อยละ 5.8 และ 5.3 ในไตรมาสที่ 1 และ 2 ตามลำดับ ส่วนหนึ่งนั้นเป็นเพราะราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับลดลงในเดือน

พฤศจิกายนของปี พ.ศ. 2543 แต่การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในช่วงก่อนหน้ายังบั่นทอนอำนาจซื้อและความเชื่อมั่นของผู้บริโภคทำให้ผู้บริโภคระมัดระวังการใช้จ่ายมากขึ้น

ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2543 นั้น อัตราเงินเฟ้อทั่วไปสูงขึ้นเล็กน้อย ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปสูงขึ้นเพียงร้อยละ 1.6 จากระยะเดียวกันของปีก่อน ลดลงเมื่อเทียบกับร้อยละ 2.2 ในไตรมาสที่ 3 เนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปีได้เริ่มคลี่คลายลงบ้างแล้วตั้งแต่ช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2543 ที่ผ่านมา ทำให้ภาวะราคาสินค้าในหมวดอื่นๆ ที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่ม ในไตรมาสที่ 4 เพิ่มขึ้นไม่มาเหมือนกับในไตรมาสที่ 3 และการที่ภาวะราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกเริ่มมีแนวโน้มลดลงในช่วงปลายไตรมาส จึงส่งผลให้ดัชนีราคาผู้ผลิตเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.5 เทียบกับระยะเดียวกันปีก่อน โดยลดลงจากไตรมาสที่ 3 ที่เพิ่มสูงมากถึงร้อยละ 5.5

สำหรับการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2543 ยังไม่ฟื้นตัวมากนัก กล่าวคือขยายตัวร้อยละ 3.9 และชะลอตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับร้อยละ 4.1 ในไตรมาสที่ 3 โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนไม่สามารถขยายตัวได้มากนั้น คือ ปัญหาการว่างงานในไตรมาสที่ 4 มีจำนวนผู้ว่างงานเพิ่มสูงขึ้นจากไตรมาสก่อน โดยอัตราการว่างงานในไตรมาสที่ 4 อยู่ที่ร้อยละ 3.7 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.7 ในไตรมาสก่อน นอกจากนี้ผู้บริโภคที่มีงานทำก็ได้รับผลทางจิตวิทยาจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ทำให้ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคอยู่ในระดับที่ไม่สูงนัก

ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2544 ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปสูงขึ้นเพียงร้อยละ 1.4 จากระยะเดียวกันของปีก่อน และลดลงเมื่อเทียบกับร้อยละ 1.6 ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2543 โดยอัตราเงินเฟ้อทั่วไปที่เพิ่มขึ้นไม่มากนัก เนื่องจากระดับราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มยังคงลดลงต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2543 ขณะที่ระดับราคาในหมวดอื่นๆ ที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มช่วงไตรมาสแรกเพิ่มสูงขึ้นแต่ในอัตราที่ชะลอตัว เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 จากระยะเดียวกันของปีก่อน เทียบกับร้อยละ 3.0 ในไตรมาสก่อนหน้า ถึงแม้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะมีแนวโน้มลดลง แต่การเพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลง

สำหรับการอุปโภคบริโภคเอกชนในไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2544 ขยายตัวร้อยละ 3.1 เป็นการขยายตัวในอัตราที่ชะลอตัวติดต่อกันถึง 5 ไตรมาสที่ผ่านมา หลังจากที่เคยขยายตัวร้อยละ 8.3

ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2542 ซึ่งปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง คือ ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่ยังอยู่ในระดับต่ำ

ในไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2544 ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปอยู่ที่ร้อยละ 2.5 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.4 ในไตรมาสแรกของปี ส่วนดัชนีราคาผู้ผลิตเร่งตัวขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้า อยู่ที่ร้อยละ 4.2 สืบเนื่องจากภาวะราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกและราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดสิงคโปร์รวมทั้งราคาก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับผลกระทบของค่าเงินบาทที่อ่อนลงทำให้ระดับราคาในไตรมาสที่ 2 ของหมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเร่งตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ 18.8 เทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน

สำหรับการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนขยายตัวเล็กน้อย โดยขยายตัวร้อยละ 3.5 ในไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ. 2544 ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.7 และ 3.3 ในช่วงครึ่งหลังของปี พ.ศ. 2543 และในไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2544 ตามลำดับ โดยความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่อยู่ในระดับต่ำยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนไม่สามารถขยายตัวได้มากนัก

ในไตรมาสที่ 3 อัตราเงินเฟ้อทั่วไปอยู่ที่ร้อยละ 1.6 ลดลงจากไตรมาสที่ 2 เล็กน้อย โดยในเดือนสุดท้ายของไตรมาสที่ 3 นั้นอัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มชะลอลงอย่างเห็นได้ชัด เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.4 เทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้เพราะราคาสินค้าในหมวดที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่ม ลดลงต่อเนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกและน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดสิงคโปร์ที่ลดลง ส่งผลให้ราคาสินค้าในหมวดยานพาหนะการขนส่ง และการสื่อสารลดลงมากเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ด้านดัชนีราคาผู้ผลิตในไตรมาสที่ 3 เริ่มชะลอตัวลงเช่นกัน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2.6 จากระยะเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.2 จากไตรมาสก่อน เนื่องจากราคามวลผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมลดลงร้อยละ 6.2 เทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน ตามการลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

สำหรับการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 54 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2543 ยังคงขยายตัว แต่ในอัตราที่ชะลอลง โดยในไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2544 การอุปโภคบริโภคภาคเอกชน ณ ราคาंकที่ขยายตัวร้อยละ 2.8 ชะลอลงจากร้อยละ 3.4 และ 3.6 ในไตรมาสที่ 1 และ 2 ตามลำดับ ตามการอ่อนตัวของความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและรายได้เกษตรกร

ในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2544 อัตราเงินเฟ้อทั่วไปชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.1 โดยดัชนีราคาสินค้าหมวดที่มีโชอาหารและเครื่องดื่มชะลอตัวจากไตรมาสก่อนหน้า โดยดัชนีราคาสินค้าที่ลดลงมาก ได้แก่ ดัชนีราคาสินค้าในหมวดยานพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสาร ส่วนดัชนีราคาผู้ผลิตสูงขึ้นเพียงร้อยละ 0.6 จากระยะเดียวกันของปีก่อนชะลอตัวจากร้อยละ 2.6 ในไตรมาสที่ 3 ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลดลงของดัชนีราคาหมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ลดลงมากถึงร้อยละ 23.5 ตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเทียบกับที่ลดลงร้อยละ 6.3 ในไตรมาสก่อนหน้า

ด้านการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนยังคงขยายตัวและมีแนวโน้มดีขึ้น โดยในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2544 การอุปโภคบริโภคภาคเอกชน ณ ราคาที่ขยายตัวร้อยละ 3.1 เร่งตัวขึ้นจากร้อยละ 2.9 ในไตรมาสที่ 3 ตามการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของความเชื่อมั่นของผู้บริโภค เนื่องจากสถานการณ์ดังที่กล่าวมาเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกาได้คลี่คลายลงอย่างรวดเร็วในช่วงปลายปี ประกอบกับมีปัจจัยสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ (1) การเพิ่มขึ้นของรายได้เกษตรกรทั้งจากผลผลิตพืชผลที่อานวยและจากราคาพืชผลและปศุสัตว์ที่เพิ่มขึ้น (2) ภาวะการจ้างงานที่ปรับตัวดีขึ้นมากในช่วงครึ่งหลังของปี (3) อัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับต่ำและจูงใจให้เกิดการบริโภคสินค้าการ

จะเห็นว่าในไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2544 แรงกดดันจากด้านอุปสงค์ต่อระดับราคาทั่วไปยังคงมีน้อย ขณะที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวลดลงมากตลอดช่วงครึ่งหลังของปี พ.ศ. 2544 ตามการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และยังคงอยู่ในระดับต่ำต่อเนื่องในช่วง 2 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2545 ส่งผลให้ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศปรับตัวลดลงเช่นกัน และเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยลดแรงกดดันต่อระดับราคาในประเทศในระยะที่ผ่านมา และด้วยเหตุดังกล่าวยังช่วยกระตุ้นให้การบริโภคภาคเอกชนขยายตัวเพิ่มขึ้นและยังคงมีแนวโน้มขยายตัวต่อไป

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2545 แม้ว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจะมีแนวโน้มชัดเจนขึ้นโดยเฉพาะตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2544 เป็นต้นมา แต่แรงกดดันจากด้านอุปสงค์ต่อระดับราคาทั่วไปยังคงมีน้อย ขณะที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวลดลงมากตลอดช่วงครึ่งหลังของปี 2544 ตามการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก (ราคาน้ำมันดิบดูไบลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 13.2 และ 33.2 ในไตรมาสที่ 3 และ 4 ตามลำดับ) และอยู่ในระดับต่ำต่อเนื่องในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2545 ส่งผลให้ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศปรับตัวลดลงเช่นกัน และเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยลดแรงกดดันต่อระดับราคาในประเทศในระยะที่ผ่านมา ไตรมาสที่ 1 ของปี 2545 ราคาน้ำมันดิบดูไบยังคงลดลง

จากระยะเดียวกัน ปีก่อนร้อยละ 15.2 และราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศ ได้แก่ น้ำมันเบนซิน 95 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ลดลงร้อยละ 12.6 และ 10.3 ตามลำดับ

ปัจจัยราคาน้ำมันส่งผลให้การเพิ่มขึ้นของดัชนีราคาในหมวดสินค้าที่มีใช้อาหารและเครื่องดื่มอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดยชะลอตัวเหลือร้อยละ 0.8 ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2545 (เทียบกับร้อยละ 1.0 ในไตรมาสก่อน) ทั้งนี้ ดัชนีราคาในหมวดยานพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสารลดลงร้อยละ 1.3 ขณะที่ดัชนีราคาในหมวดยาสูบและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 เพราะยังมีผลจากการปรับอัตราภาษีสรรพสามิตสุรา เบียร์ และบุหรี่เมื่อเดือนเมษายนปีก่อน ส่วนดัชนีราคาของหมวดอื่นๆ ยังคงเพิ่มขึ้น แต่อัตราเพิ่มอยู่ในเกณฑ์ต่ำและมีแนวโน้มชะลอลงทั้งสิ้น สรุปคือ ราคาน้ำมันดิบที่ยังต่ำเทียบกับระยะเดียวกันปีก่อนช่วยดึงให้ดัชนีราคาในหมวดยานพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสารลดลง ขณะที่ดัชนีราคาในหมวดอื่นๆ แม้จะเพิ่มขึ้นแต่ก็ในอัตราที่ชะลอลงทั้งสิ้น

การชะลอตัวของดัชนีราคาทั้งในหมวดอาหารและเครื่องดื่ม และหมวดที่มีใช้อาหารและเครื่องดื่มส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) ชะลอตัวต่อเนื่องอยู่ที่ร้อยละ 0.6 เทียบกับร้อยละ 1.6 และ 1.1 ในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี 2544 ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2545 การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยยังไม่สร้างแรงกดดันจากด้านอุปสงค์ต่อระดับราคาทั่วไป ส่วนทางด้านอุปทานแม้ว่าราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกเร่งตัวขึ้นในเดือนมีนาคมต่อเนื่องถึงเดือนเมษายนและพฤษภาคมจากเหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง แต่ราคาเฉลี่ยต่อน้ำมันดิบดูไบในไตรมาสที่ 2 ของปี 2545 ยังคงต่ำกว่าระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 3.1 และเมื่อประกอบกับการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทมีผลให้ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศ ได้แก่ น้ำมันเบนซิน 95 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ลดลงจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 5.2 และ 7.3 ตามลำดับ

การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดิบในช่วงดังกล่าวทำให้ดัชนีราคาหมวดยานพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสารเร่งตัวขึ้น โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2545 เทียบกับที่ลดลงร้อยละ 1.3 ในไตรมาสก่อน ส่วนดัชนีราคาของหมวดย่อยอื่นๆ ที่มีใช้อาหารต่างชะลอตัวลง ส่วนหนึ่งเพราะปัจจัยค่าเงินบาท และปัจจัยเฉพาะในแต่ละหมวด อาทิ ภาวะการแข่งขันสูงในธุรกิจบ้านเช่า ทำให้ดัชนีราคาหมวดเกษตรถนอมลดลงร้อยละ 0.2

สำหรับดัชนีราคาสินค้าที่มีใช้อาหารและเครื่องดื่มโดยรวมนั้น จะลดตัวต่อเนื่องตามแนวโน้มของราคาในหมวดย่อยเป็นส่วนใหญ่ โดยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2545 อัตราเพิ่มอยู่ที่ร้อยละ 0.4 เทียบกับร้อยละ 1.0 และ 0.8 ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2544 และไตรมาสแรกของปี 2545 ตามลำดับ

การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนยังคงขยายตัวและมีแนวโน้มดีขึ้น โดยในไตรมาสแรกของปี 2545 การอุปโภคบริโภคภาคเอกชน ณ ราคาคงที่ขยายตัวร้อยละ 3.6 เร่งตัวขึ้นต่อเนื่องจากร้อยละ 2.9 และ 3.0 ในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี 2544 ตามลำดับ การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนขยายตัวตามการฟื้นตัวของความเชื่อมั่นผู้บริโภคการเพิ่มขึ้นของรายได้เกษตรกร ภาวะการจัดงานที่ปรับตัวขึ้นตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2545 เงินเฟ้อโดยรวมยังคงอยู่ในระดับต่ำ แม้จะเร่งตัวขึ้นบ้างตามราคาน้ำมันในตลาดโลกที่มีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากความกังวลต่อสถานการณ์ความตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯ กับอิรักซึ่งเริ่มขึ้นตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2545 ประกอบกับความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลกับปาเลสไตน์ที่ทวีความรุนแรงขึ้นตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 2 เป็นลำดับ ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ได้ลดลงมากในช่วงปลายปี 2544 กลับมามีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นในปี 2545 การที่ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสที่ 3 เริ่มสูงกว่าระยะเดียวกันปีก่อนส่งผลให้ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศ เช่น น้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 จากระยะเดียวกันปีก่อนด้วย

ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลให้ราคาในหมวดยานพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสารเร่งตัวแต่ผลกระทบต่อระดับราคาโดยรวมยังมีน้อย

อย่างไรก็ดี ผลกระทบของราคาน้ำมันต่อระดับราคาโดยรวมยังมีไม่มาก อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) ปรับสูงขึ้นจากร้อยละ 0.2 ในไตรมาสที่ 2 เป็นร้อยละ 0.3 ในไตรมาสที่ 3 ส่วนหนึ่งเพราะระดับราคาในหมวดอาหารบางรายการที่สำคัญลดลงมากกว่าในไตรมาสก่อน และอีกส่วนหนึ่งเพราะการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังไม่แข็งแกร่งพอและกำลังการผลิตส่วนเกินที่ยังมีอยู่พอสมควรในภาคอุตสาหกรรม จึงทำให้ไม่เกิดแรงกดดันจากด้านอุปสงค์ต่อระดับราคาในไตรมาสที่ 3 ทั้งอัตราเงินเฟ้อทั่วไปและอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานอยู่ที่ร้อยละ 0.3 ใกล้เคียงกับอัตราเงินเฟ้อในไตรมาสก่อน ดัชนีราคาผู้ผลิตค่อนข้างทรงตัว และยังไม่สร้างแรงกดดันต่อดัชนีราคาผู้บริโภค

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2545 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เท่ากับร้อยละ 1.4 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน เพราะการเร่งตัวของราคาในกลุ่มพลังงานตามภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลก (ราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยในไตรมาสที่ 4 อยู่ที่ 25.18 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 จากระยะเดียวกันปีก่อน) ประกอบกับการปรับราคาขายส่งก๊าซปีโตรเลียมเหลวเพิ่มขึ้น กิโลกรัมละ 1 บาท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2545 ซึ่งทำให้ราคาในหมวดพลังงานสูงขึ้นถึงร้อยละ 8.4 เทียบกับระยะเดียวกันปีก่อน และส่งผลต่อเนื่องให้ราคาในหมวดพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสารเร่งตัวชัดเจนในอัตราร้อยละ 4.9 จากระยะเดียวกันปีก่อน

โดยคาดว่าในปี 2546 มีปัจจัยที่จะทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปเพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ การปรับเพิ่มค่าจ้างแรงงานขึ้นต่ำตั้งแต่เดือนมกราคมเป็นต้นไป และแรงกดดันด้านราคาน้ำมันจากความไม่แน่นอนของสงครามระหว่างสหรัฐฯ และอิรัก

ในไตรมาสแรกของปี 2546 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 1.9 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนที่ร้อยละ 1.4 เนื่องจากการเร่งตัวของราคาในกลุ่มพลังงานตามภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลกซึ่งเป็นผลจากความตึงเครียดของสงครามระหว่างสหรัฐฯ และอิรัก ทำให้ราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 สูงขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 28.39 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 41.2 จากระยะเดียวกันปีก่อน และส่งผลให้ราคาในหมวดพลังงานสูงขึ้นถึงร้อยละ 12.3 จากระยะเดียวกันปีก่อน อีกทั้งมีการปรับราคาค่าโดยสารรถประจำทาง คือ รถปรับอากาศยูโรี่ขึ้นระยะละ 2 บาท โดยมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2546 จึงทำให้ราคาในหมวดพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสารเร่งตัวขึ้นชัดเจนในอัตราร้อยละ 6.8 จากระยะเดียวกันปีก่อน

โดยสรุป ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2546 แรงกดดันต่ออัตราเงินเฟ้อทั่วไปเกิดจากด้านอุปทานเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่สูงขึ้นจากปีก่อน และถึงแม้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะลดลงหลังสงครามแล้ว แต่ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศจะสูงขึ้นอีกระยะหนึ่งเพื่อจ่ายคืนกองทุนน้ำมัน ส่วนแรงกดดันของเงินเฟ้อจากด้านอุปสงค์ยังมีไม่มากนัก เนื่องจากเศรษฐกิจยังมิได้ขยายตัวสูงมากและยังคงมีกำลังการผลิตส่วนเกินอยู่ในระบบ

ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2546 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เท่ากับร้อยละ 1.7 ชะลอลงจากไตรมาสก่อนที่ร้อยละ 1.9 เนื่องจากสงครามระหว่างสหรัฐฯ และอิรักได้ยุติลงในเดือน

มีนาคม ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยในไตรมาสที่ 2 ลดลงมาอยู่ที่ระดับ 24.45 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เทียบกับ 28.39 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล ในไตรมาสก่อนหน้า หรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.2 จากระยะเดียวกันปีก่อน

สำหรับดัชนีราคาผู้ผลิต (Producer Price Index) ในไตรมาสที่ 2 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากระยะเดียวกันปีก่อนเทียบกับร้อยละ 5.3 ในไตรมาสก่อน เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของราคาในหมวดผลผลิตเกษตรกรรมร้อยละ 12.2 เป็นสำคัญ ในขณะที่หมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมชะลอตัวลงสอดคล้องกับราคาน้ำมัน

โดยสรุปในไตรมาสที่ 2 แรงกดดันต่อเงินเฟ้อทั่วไปมาจากด้านอุปทานเป็นสำคัญ โดยเฉพาะจากหมวดอาหารสด แต่ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศไม่ได้ลดลงตามในช่วงระยะเวลาหนึ่งเพื่อชดเชยเงินแก่กองทุนน้ำมัน ราคาน้ำมันเริ่มปรับตัวลดลงหลังจากมีการยกเลิกประกาศการตรึงราคาน้ำมันดังกล่าว

ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2546 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เท่ากับร้อยละ 1.9 เร่งตัวขึ้นจากไตรมาสก่อนที่ร้อยละ 1.7 ตามราคาในกลุ่มอาหารสดและพลังงาน ส่วนกลุ่มพลังงานเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก โดยราคาน้ำมันดิบดูไบในไตรมาสที่ 3 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 26.57 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เทียบกับ 24.45 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในไตรมาสก่อนหรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากระยะเดียวกันปีก่อน

สำหรับดัชนีราคาผู้ผลิต (Producer Price Index) ในไตรมาสที่ 3 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากระยะเดียวกันปีก่อน ซึ่งเป็นอัตราที่ทรงตัวจากไตรมาสที่ 2 โดยเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของราคาในหมวดผลผลิตเกษตรกรรมและการเร่งตัวของราคาในหมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามราคาน้ำมันเป็นสำคัญ

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2546 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 1.6 ชะลอลงจากร้อยละ 1.9 ในไตรมาสก่อน โดยราคาในกลุ่มอาหารสดชะลอตัวตามราคาผักและผลไม้ ส่งผลให้ราคาหมวดอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ชะลอลงจากร้อยละ 4.4 ในไตรมาสก่อน

แม้ว่าราคาน้ำมันดิบดูไบในไตรมาสที่ 4 เหลืออยู่ที่ระดับ 27.68 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เทียบกับ 26.57 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในไตรมาสก่อนและเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0 จากระยะเดียวกันปีก่อน เนื่องจากความไม่สงบในอิรักกดดันให้ราคาน้ำมันสูงขึ้น อีกทั้งมีการปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมขบวนรถและค่าธรรมเนียมปรับอากาศรถไฟโดยเพิ่มขึ้น 20 บาททุกขบวน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546 เป็นต้นมา แต่อัตราเงินเฟ้อในกลุ่มพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสาร ก็เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.8 เทียบกับร้อยละ 2.6 ในไตรมาสก่อน

ในไตรมาสแรกของปี 2547 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เหลืออยู่ที่ร้อยละ 1.9 เติบโตจากร้อยละ 1.6 ในไตรมาสก่อน โดยราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มร้อยละ 4.8 ตามราคาข้าวที่สูงขึ้นเนื่องจากผลผลิตข้าวในแหล่งผลิตที่สำคัญ โดยเฉพาะจีนได้รับความเสียหายจากภัยธรรมชาติ

แม้ว่าราคาน้ำมันดิบดูไบปรับตัวสูงขึ้นจาก 27.68 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในไตรมาสสุดท้ายของปี 2546 มาอยู่ที่ 29.54 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในไตรมาสแรกของปีนี้ และส่งผลให้มีการปรับราคาก๊าซหุงต้ม ค่าไฟฟ้า และค่าโดยสารรถประจำทางไปบางส่วนแล้ว แต่ผลที่ส่งผ่านไปยังระดับราคาโดยรวมยังมีจำกัด เนื่องจากราคาสินค้าส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันดิบถูกควบคุมหรืออยู่ภายใต้การดูแลอย่างใกล้ชิดของทางการ โดยเฉพาะราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชนแนวโน้มราคาน้ำมันและอาหารที่สูงขึ้นต่อเนื่อง รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการผลิตจากราคานำเข้าที่สูงขึ้น อัตราเงินเฟ้อจึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในระยะต่อไปจากปัจจัยทั้งด้านอุปทานและอุปสงค์

การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนในไตรมาสที่ 1 ของปี 2547 อยู่ในทิศทางขยายตัวต่อเนื่อง แม้อัตราการขยายตัวจากระยะเดียวกันปีก่อนจะไม่สูงเท่ากับในไตรมาสก่อนหน้าส่วนหนึ่งเพราะฐานที่สูงในปีก่อน ทั้งนี้ ดัชนีการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน (Private Consumption Index)

ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2547 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เหลืออยู่ที่ร้อยละ 2.6 เติบโตจากร้อยละ 2.6 ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2547 เติบโตจากร้อยละ 1.9 ในไตรมาสก่อน โดยราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 เติบโตเล็กน้อยจากไตรมาสก่อน นอกจากนี้ ราคาอาหารบริโภคนอกบ้านก็เร่งตัวจากต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงที่ผ่านมา สำหรับราคาในหมวดอื่นๆ ที่

มิใช่อาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 แรงตัวค่อนข้างมากจากไตรมาสก่อนตามราคาก๊าซหุงต้ม น้ำมันเชื้อเพลิง และวัสดุก่อสร้าง

แม้ว่าราคาน้ำมันดิบดูไบได้ปรับตัวสูงขึ้นจาก 29.5 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในไตรมาสแรกของปี 2547 มาอยู่ที่ 33.3 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลในไตรมาสที่ 2 และส่งผลกระทบต่อให้มีการปรับเพิ่มราคาก๊าซหุงต้มและน้ำมันเบนซิน แต่ผลที่ส่งผ่านไปยังระดับราคาโดยรวมยังมีไม่มาก เนื่องจากภาวะการแข่งขันที่สูงทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถผลักภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเต็มที่ ประกอบกับราคาสินค้าบางรายการยังคงถูกควบคุมหรืออยู่ภายใต้การดูแลอย่างใกล้ชิดของทางการเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน

ธนาคารแห่งประเทศไทย ประเมินว่าอัตราเงินเฟ้อน่าจะเพิ่มขึ้นในระยะต่อไปจากปัจจัยหลายประการ กล่าวคือ แนวทางของคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานที่ต้องการให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริงมากขึ้นเพื่อให้เกิดการประหยัดพลังงาน และไม่ก่อภาระแก่รัฐบาลจนเกินไปตลอดจนต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องสะท้อนได้จากดัชนีราคาผู้ผลิตที่แรงตัวขึ้นจากร้อยละ 2.5 ในไตรมาสก่อนเป็นร้อยละ 5.7 ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2547 ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ น่าจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการปรับราคาขึ้นในอนาคต นอกจากนั้น เศรษฐกิจที่ขยายตัวสูงต่อเนื่องและเริ่มเห็นสัญญาณการติ่งตัวของตลาดแรงงานในบางสาขาการผลิตก็อาจส่งผลกระทบต่อระดับราคาเช่นกัน คือ อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในระยะต่อไปจากปัจจัยทั้งด้านอุปทานและอุปสงค์

ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2547 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.3 แรงตัวจากร้อยละ 2.6 ในไตรมาสก่อน ตามราคาในหมวดอื่นๆ ที่มีมิใช่อาหารและเครื่องดื่มที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 และแรงตัวค่อนข้างมากจากไตรมาสที่ 2 โดยเฉพาะราคาในหมวดพาหนะขนส่ง และการสื่อสาร จากผลของการปรับขึ้นราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ส่วนราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ชะลอตัวเล็กน้อยจากไตรมาสก่อนตามราคาข้าว

ธนาคารแห่งประเทศไทย ประเมินว่าอัตราเงินเฟ้อน่าจะเพิ่มขึ้นในระยะต่อไปจากปัจจัยหลายประการ กล่าวคือ การยกเลิกมาตรการตรึงราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินภายในประเทศในวันที่ 21 ตุลาคม 2547 การปรับขึ้นค่าไฟฟ้าอัตโนมัติ (Fi) อีก 5 สตางค์ต่อหน่วยในเดือนตุลาคม 2547 ตามต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้น แนวโน้มการปรับขึ้นราคาน้ำมันดีเซลในระยะต่อไป เนื่องจาก

คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานต้องการให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงมากขึ้นเพื่อกระตุ้นผู้บริโภคลดให้ประหยัดพลังงานและไม่ก่อภาวะแก่รัฐบาลจนเกินไป

การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 5.5 จากระยะเดียวกันปีก่อน ซึ่งเป็นอันตรายที่จะลดลงจากไตรมาสก่อน ส่วนหนึ่งเพราะการปรับเพิ่มราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินในประเทศทำให้ผู้บริโภคชะลอการใช้จ่าย โดยเฉพาะการใช้จ่ายซื้อสินค้าคงทนประเภทยานยนต์ และส่งผลบั่นทอนความเชื่อมั่นของผู้บริโภคโดยรวมอีกด้วย ขณะที่การลงทุนภาคเอกชนขยายตัวชะลอลงจากไตรมาสก่อนเช่นกันแต่ยังอยู่ในเกณฑ์ดีที่ร้อยละ 16.2

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2547 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.1 ชะลอลงเล็กน้อยจากร้อยละ 3.3 ในไตรมาสก่อนตามราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มที่ชะลอตัว ส่วนราคาในหมวดอื่นๆ ที่มีใช้อาหารและเครื่องดื่มเร่งตัวเล็กน้อยจากไตรมาสก่อน โดยเฉพาะราคาในหมวดพาหนะ ขนส่ง และการสื่อสาร ซึ่งเป็นผลจากราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินในประเทศที่ยังอยู่ในระดับสูงแม้ราคาพลังงานและอาหารสดจะเพิ่มขึ้นมากในช่วงที่ผ่านมา แต่กลไกการส่งผ่านจากอัตราเงินเฟ้อทั่วไปมาสู่อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานยังคงมีความหนืดอยู่มาก

แม้ในระยะสั้นแรงกดดันด้านราคาจะมีแนวโน้มผ่อนคลายลงตามราคาน้ำมันที่เริ่มปรับลดลงและค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นแต่อาจเป็นภาวะชั่วคราว เนื่องจากในระยะต่อไปมีปัจจัยหลายประการที่บ่งชี้ว่ายังมีแรงกดดันด้านราคาอยู่ กล่าวคือ แนวโน้มการปรับขึ้นราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลในประเทศ ต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องซึ่งสะท้อนได้จากดัชนีราคาผู้ผลิตที่เร่งตัวขึ้นจากร้อยละ 8.2 ในไตรมาสที่ 3 เป็นร้อยละ 10.5 ในไตรมาสที่ 4 การปรับขึ้นเงินเดือนข้าราชการและลูกจ้าง และการเพิ่มค่าจ้างขั้นต่ำตลอดจนการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจ

ในไตรมาสแรกของปี 2548 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.8 ชะลอจากไตรมาสก่อน ตามราคาในหมวดที่มีใช้อาหารและเครื่องดื่มเป็นสำคัญ โดยเฉพาะราคาในหมวดพาหนะ ขนส่ง และการสื่อสาร ซึ่งเป็นผลจากราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินที่ปรับลดลงในเดือนมกราคม 2548 อัตราเงินเฟ้อทั่วไปที่อยู่ในระดับสูงต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมาจากการปรับเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานและอาหารสด แม้ในไตรมาสแรกแรงกดดันต่อระดับราคาผ่อนคลายลงบ้าง แต่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่อยู่ในระดับสูงจะทำให้ผู้ผลิตจำเป็นต้องปรับขึ้นราคาสินค้าในที่สุด ซึ่งจะสร้างแรงกดดันให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปและพื้นฐานเร่งตัวขึ้นในระยะต่อไป

การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนในไตรมาสที่ 1 ของปี 2548 ขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง พบว่า อุปสงค์ในสินค้าคงทนชะลอลงเนื่องจากรถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์ได้ขยายตัวสูงมาก ในช่วงที่ผ่านมา กอปรกับยังไม่มีรถยนต์ใหม่ออกสู่ตลาดทำให้ผู้บริโภคชะลอการซื้อออกไป ขณะที่ ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซินลดลงเนื่องจากราคารับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2548 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.7 เร่งขึ้นมาจากร้อยละ 2.8 ในไตรมาสก่อน เนื่องจากการปรับขึ้นราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศตาม การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ส่งผลให้ราคาในหมวดที่มีอาหารและเครื่องดื่มปรับ เร่งตัวขึ้นจากร้อยละ 2.0 ในไตรมาสก่อน เป็นร้อยละ 3.6 ในไตรมาสนี้ ตามการเพิ่มขึ้นของราคาใน หมวดยานพาหนะขนส่ง และการสื่อสารเป็นสำคัญ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.1 ในไตรมาสก่อน เป็น ร้อยละ 8.8 ในไตรมาสนี้ ส่วนราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นในอัตราที่ชะลอตัวจากร้อย ละ 4.0 ในไตรมาสก่อนเป็นร้อยละ 3.7 ตามการชะลอตัวของราคาในหมวดผักและผลไม้ และหมวด ไข่และผลิตภัณฑ์ที่มีผลผลิตออกสู่ตลาดมากขึ้น

การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศ ทำให้ราคาสินค้าในหมวด อื่นๆ เร่งขึ้นอย่างชัดเจนในไตรมาสนี้ แม้ว่าราคาสินค้าบางชนิดยังมิได้ปรับเพิ่มขึ้น เนื่องจาก ทางการขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการให้คงราคาสินค้าไว้ก็ตาม แต่การตรึงราคาสินค้าทำได้ ยากขึ้น เนื่องจากได้ครบกำหนดการขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการในช่วง 3 เดือนแล้ว ซึ่ง ทางการคงต้องยอมให้สินค้าและบริการบางประเภทที่เผชิญกับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นสามารถปรับ ราคาได้ กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ได้พยายามขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการให้ตรึง ราคาต่อไปอีกระยะหนึ่ง (1 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2548) รวมทั้งได้ออกมาตรการดูแลราคาสินค้า อุปโภคบริโภคหลังการลดตัวน้ำมันดีเซลเพิ่มเติม แต่ถึงกระนั้นอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานในระยะ ต่อไปมีแนวโน้มที่จะเร่งขึ้นตามการปรับเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าในประเทศ และราคาน้ำมันดิบใน ตลาดโลก ดังนั้นราคาผู้ผลิตที่มีน้ำมันเชื้อเพลิง และพลังงานเป็นต้นทุนสำคัญจะเป็นแรงกดดันต่อ อัตราเงินเฟ้อทั่วไปและพื้นฐานในไตรมาสนี้และในระยะต่อไป

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสแรกของปี 2548 ขยายตัวจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 3.3 ชะลอลงจากร้อยละ 5.3 ในไตรมาสก่อน เนื่องจากการได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันดิบที่ทรงตัว อยู่ในระดับสูง ภาวะภัยแล้ง และเหตุการณ์ภัยธรรมชาติใน 6 จังหวัดภาคใต้ชายฝั่งทะเลอันดามัน เป็นสำคัญ

ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2548 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เร่งตัวสูงมากจากไตรมาสก่อนหน้า โดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.6 สูงกว่าไตรมาสที่ 2 ของปี 2548 ที่อยู่ที่ร้อยละ 3.7 ตามการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก โดยราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 เทียบกับไตรมาสก่อนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 ตามราคาในหมวดผักและผลไม้ และหมวดเนื้อสัตว์ เป็ดไก่ ที่ผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการบริโภค ส่วนราคาในหมวดที่มีอาหารและเครื่องดื่มเร่งตัวขึ้นเป็นร้อยละ 5.7 จากร้อยละ 3.6 ในไตรมาสก่อนตามการเพิ่มขึ้นของราคาในหมวดยานพาหนะขนส่ง และการสื่อสารเป็นสำคัญ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.8 ในไตรมาสก่อนเป็นร้อยละ 13.6 ในไตรมาสนี้ เนื่องจากหมวดนี้มีต้นทุนโดยส่วนใหญ่เป็นน้ำมัน ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ส่งผ่านไปสู่อุปสงค์ด้านอื่นๆ

ดัชนีราคาผู้ผลิตในไตรมาสที่ 3 ของปี 2548 เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.4 ใกล้เคียงกับร้อยละ 9.5 ในไตรมาสก่อนหน้า หากราคาน้ำมันและราคาอาหารสดยังคงมีแนวโน้มที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกจะสร้างแรงกดดันต่อดัชนีราคาผู้ผลิตให้สูงขึ้นและจะส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปและพื้นฐานเร่งตัวสูงขึ้นต่อไป

แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2548 โดยรวมยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่อง ทั้งนี้ ภาคต่างประเทศค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้นและจะเป็นปัจจัยหลักในการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่อไป ขณะที่ดัชนีการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน (Private Consumption Index) เฉลี่ยในช่วง 2 เดือนแรกของไตรมาสที่ 3 ลดลงจากระยะเดียวกับปีก่อนเล็กน้อยประมาณร้อยละ 0.2 จากผลของราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทำให้อุปสงค์ของการใช้น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์รวมทั้งปริมาณการจำหน่ายรถยนต์นั่ง ลดลงจากระยะเดียวกับปีก่อนมาก

ในไตรมาส 4 ปี 2548 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่โน้มต่ำลงบ้างจากระดับสูงสุด (โดยราคาน้ำมันดูไบขึ้นไปสูงสุดที่ 59.18 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล) ทำให้มีการปรับลดราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศทั้งเบนซินและดีเซล ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) ที่เร่งสูงถึงร้อยละ 6.2 ในเดือนตุลาคม โน้มต่ำลงมาที่ร้อยละ 5.9 และ 5.8 ในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคมตามลำดับ ทำให้เฉลี่ยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 แต่ยังสูงขึ้นเมื่อเทียบกับร้อยละ 5.6 ในไตรมาสที่ 3 อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6.0 ตามการเพิ่มขึ้นของราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเป็นสำคัญ โดยราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มในไตรมาสที่ 4 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 เร่งตัวขึ้นจากร้อยละ 5.4 ในไตรมาสที่ 3

เนื่องจากผลผลิตมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภค ทำให้ราคาปรับตัวสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะในหมวดผักและผลไม้สดที่พืชผลการเกษตรประสบภาวะน้ำท่วม

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 ที่ผ่านมา เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้อย่างน่าพอใจในอัตราร้อยละ 5.3 แม้ว่าเศรษฐกิจไทยยังมีแรงขับเคลื่อนที่จะขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง แต่ราคาน้ำมันยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงด้านลบที่สำคัญ ซึ่งสร้างแรงกดดันในปี 2548 ที่ผ่านมาอย่างชัดเจน และนำไปสู่การอุปโภคบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนแสดงสัญญาณการขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง ราคาน้ำมันที่เริ่มทรงตัวในช่วงปลายปี 2548 ส่งผลโดยตรงให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปชะลอลง รวมทั้งช่วยลดผลกระทบของการส่งผ่านราคาน้ำมันไปยังราคาสินค้าและบริการต่างๆ ที่เป็นองค์ประกอบของดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐาน อัตราเงินเฟ้อทั่วไปและพื้นฐานในปี 2548 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ยังอยู่ในระดับสูงและส่งผลกระทบต่อกิจกรรมเศรษฐกิจในประเทศ และกระทบเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าซึ่งจะมีผลต่อภาคการส่งออกของไทย รวมทั้งกระทบการใช้จ่ายของภาครัฐ โดยเฉพาะในส่วนของการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่เป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

ในไตรมาส 1 ปี 2549 อัตราเงินเฟ้อทั่วไปในไตรมาสแรกของปี 2549 ชะลอลงจากไตรมาสก่อนแม้ว่าราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งหลักจากที่มีแนวโน้มลดลงในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 (โดยราคาน้ำมันดิบขยับขึ้นไปสูงสุดในไตรมาสแรกที่ 61.05 ดอลลาร์สตร. ต่อบาร์เรล) ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศทั้งเบนซินและดีเซลเฉลี่ยในไตรมาสแรกนี้เพิ่มขึ้น รวมทั้งการปรับขึ้นค่าไฟฟ้าผันแปรอัตโนมัติ (เอฟที) ในงวดกุมภาพันธ์ – พฤษภาคม 2549 แต่ราคาในหมวดอาหารสดที่ชะลอลงเนื่องจากสภาพอากาศเอื้ออำนวย ส่งผลให้เฉลี่ยแล้วอัตราเงินเฟ้อในไตรมาสที่ 1 อยู่ที่ร้อยละ 5.7 ชะลอจากร้อยละ 6.0 ในไตรมาสก่อน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอัตราเงินเฟ้อในหมวดพลังงานที่เร่งตัวขึ้นจะถูกหักล้างด้วยผลจากการชะลอของอัตราเงินเฟ้อในหมวดอาหารสด ทำให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปไม่ได้เร่งตัวขึ้น แต่อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานกลับเร่งขึ้นเล็กน้อยจากการปรับขึ้นของค่าโดยสารสาธารณะและน้ำตาลตามกลไกการส่งผ่านของราคาในหมวดพลังงานและอาหารสด ทำให้เฉลี่ยในไตรมาสนี้อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานอยู่ที่ร้อยละ 2.6 จากไตรมาสก่อนที่อยู่ที่ร้อยละ 2.4 ส่วนดัชนีราคาผู้ผลิตในไตรมาสที่ 1 ของปี 2549 เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.7 เร่งขึ้นจากร้อยละ 8.2 ในไตรมาสก่อนหน้าอัตราเพิ่มดัชนีราคาผู้ผลิตเร่งตัวขึ้นตามราคาน้ำมันเป็นสำคัญ

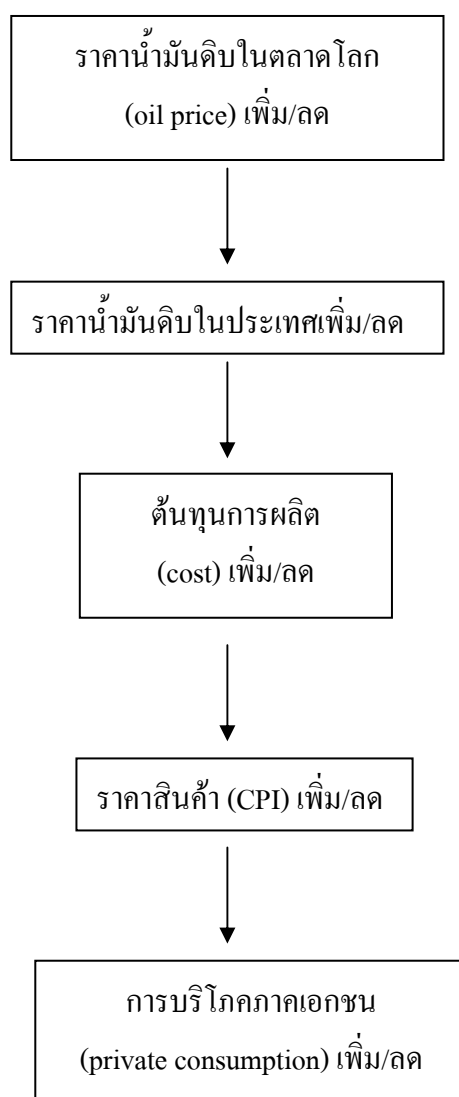
เศรษฐกิจไทยในปี 2548 ขยายตัวร้อยละ 4.5 ชะลอลงจากร้อยละ 6.2 ในปี 2547 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องและภาวะภัยแล้ง โดยการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนชะลอลงจากที่ขยายตัวร้อยละ 5.9 ในปี 2547 เป็น 4.4 ในปี 2548 เศรษฐกิจไทยในปี 2548 ชะลอลงจากผลกระทบของราคาน้ำมันและภัยแล้ง

แรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 มาจากภาคเอกชนเป็นสำคัญ โดยการอุปโภคบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 4.0 และ 9.3 ตามลำดับ ซึ่งสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Contribution to Growth) รวมร้อยละ 3.7 อย่างไรก็ตาม การอุปโภคบริโภคของภาคเอกชนยังอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะการใช้จ่ายในส่วนของสินค้าคงทน เนื่องจากประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาค่าครองชีพประกอบกับแนวโน้มอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้มีการระมัดระวังการใช้จ่ายมากขึ้น

สำหรับเศรษฐกิจไทยในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2549 ยังคงขยายตัวได้จากการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า และการนำเข้าที่มีทิศทางชะลอลง ทั้งนี้ จากเครื่องชี้เศรษฐกิจไทยในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2549 พบว่า การใช้จ่ายของภาคเอกชนทั้งในส่วนของการบริโภคและการลงทุนมีแนวโน้มชะลอลง โดยดัชนีการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน (Private Consumption Index) เฉลี่ยในช่วง 2 เดือนแรกของไตรมาสที่ 1 เพิ่มขึ้นจากระดับเดียวกันปีก่อนเพียงร้อยละ 0.4 เป็นผลของราคาน้ำมันที่ทรงตัวในระดับสูง ทำให้อำนาจซื้อของประชาชนโดยรวมลดลง สอดคล้องกับดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภครวมที่ลดลงจาก 87.8 ในไตรมาสก่อนเหลือ 85.3 ในไตรมาสที่ 1 นี้ ทั้งนี้ ผลจากการสำรวจของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย พบว่า ผู้บริโภคยังคงมีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาค่าครองชีพและความไม่แน่นอนทางการเมือง

จากสถานะข้างต้นจะเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกในช่วงเวลาที่ผ่านมานั้น มีความสัมพันธ์ต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะต่อดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) หรือระดับเงินเฟ้อ เนื่องจากการปรับตัวของราคาน้ำมันจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อราคาวัตถุดิบนำเข้าและต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ ดังนั้นหากราคาน้ำมันปรับตัวเพิ่มขึ้น ย่อมจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตให้ปรับตัวสูงขึ้นตาม โดยเฉพาะด้านค่าขนส่ง เชื้อเพลิง พลังงานและวัตถุดิบ เพราะน้ำมันเป็นต้นทุนการผลิตหลักที่สำคัญในอุตสาหกรรมต่างๆ เมื่อต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ผู้ผลิตก็จำเป็นต้องปรับราคาสินค้าให้สอดคล้องกับสถานการณ์ดังกล่าว จึงส่งผลให้ระดับราคาสินค้าโดยทั่วไปสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผลของการปรับตัวนี้โดยทางอ้อมแล้วจะทำให้การบริโภคภาคเอกชนปรับลดลงด้วย เนื่องจากอำนาจซื้อของผู้บริโภคจะลดลงจากระดับราคา

สินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และระดับความเชื่อมั่นของผู้บริโภคจะลดลงด้วย ซึ่งความสัมพันธ์ดังกล่าวได้
แสดงไว้ในภาพที่ 10



ภาพที่ 10 ความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันในตลาดโลกต่อภาวะเงินเฟ้อ
และการบริโภคภาคเอกชน

ที่มา: สรุปจากการศึกษา

แนวทางการแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์น้ำมัน

จากการศึกษาข้างต้นจะเห็นว่า ราคาน้ำมันยังคงเป็นตัวแปรที่สำคัญในการช่วยส่งเสริมให้ระบบเศรษฐกิจขยายตัว หรือเกิดภาวะชะลอตัวลง ทั้งนี้เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันได้ส่งผลกระทบต่อระดับเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชน ในทางตรงและทางอ้อม ตามลำดับ ขณะที่การบริโภคภาคเอกชนซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญด้านการใช้จ่ายมวลรวม หรือ GDP ในสัดส่วนที่สูงถึงประมาณร้อยละ 54 จึงเป็นประเด็นที่ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะหากราคาน้ำมันมีความผันผวนมากๆ แล้วย่อมจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มธุรกิจประเภทต่างๆ รวมถึงประชาชนผู้บริโภค และต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศในที่สุด

ถ้าหากราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวรุนแรง โอกาสที่จะเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันนั้นก็มีแนวโน้มเป็นไปได้มาก ขณะที่ประเทศไทยยังต้องพึ่งพิงการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศในสัดส่วนที่สูงมาก ดังนั้นหากเกิดปัญหาวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันผันผวนรัฐจึงควรมีมาตรการต่างๆ เพื่อมาช่วยลดผลกระทบดังกล่าว ซึ่งรัฐบาลสามารถจัดเตรียมมาตรการเพื่อมารองรับ โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2516 โดยมาตรการต่างๆ มีแนวทาง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2545) ดังนี้

1. ด้านการจัดหาน้ำมัน

รัฐบาลจะดำเนินการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบ ถ่านหิน และก๊าซธรรมชาติจากแหล่งในประเทศให้มากขึ้น ควบคุมการนำเข้าและส่งออกน้ำมันอย่างรัดกุม และเร่งจัดหาน้ำมันโดยการเจรจากับต่างประเทศ เพื่อขอซื้อน้ำมันระหว่างรัฐต่อรัฐ (G to G) รวมทั้ง การใช้ข้อตกลงระหว่างประเทศอาเซียน ในความร่วมมือจัดหาน้ำมันในยามขาดแคลน รวมถึงให้ผู้ค้าน้ำมันจัดหาจากบริษัทแม่และธุรกิจเครือข่ายในต่างประเทศ หากการจัดหาน้ำมันยังคงไม่เพียงพอ ก็อาจจะต้องมีการนำน้ำมันสำรองตามกฎหมาย ตลอดจนการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดอื่น เพื่อทดแทนการใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น ก๊าซธรรมชาติ เอทานอล ไบโอดีเซล และถ่านหิน เป็นต้น

2. การปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานจากน้ำมันมาใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้น

โดยมาตรการนี้เป็นมาตรการระยะยาวและแก้ไขปัญหาด้านต้นทุนได้ดีที่สุด ข้อดีของมาตรการดังกล่าวคือ ประเทศไทยสามารถผลิตก๊าซธรรมชาติได้เอง โดยเป็นการลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ การยืดเวลาการปรับราคาของก๊าซธรรมชาติ ราคาต้นทุนต่อหน่วยความร้อนที่ต่ำกว่าน้ำมันและการไม่สร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ในขณะที่เดียวกันข้อเสียหรืออุปสรรคคือ ต้องใช้ระยะเวลายาวนานกว่าจะเห็นผล เนื่องจากการดำเนินการล่าช้าของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ในการวางท่อก๊าซและเงินลงทุนที่สูงมากของผู้ประกอบการในการเริ่มเชื่อมต่อท่อก๊าซกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลควรเร่งรณรงค์เรื่องการใช้ก๊าซธรรมชาติให้มากกว่าที่เป็นอยู่กับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ อาทิ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย รวมถึงเร่งขยายเครือข่ายท่อส่งก๊าซ โดยให้เข้าถึงกลุ่มอุตสาหกรรมหลักให้มากที่สุด

3. มาตรการดูแลโครงสร้างราคาน้ำมัน

เป็นมาตรการในระยะสั้นที่ดีที่สุด รัฐบาลปล่อยให้ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศ ปรับราคาให้สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริงของราคาน้ำมันที่สูงขึ้น โดยไม่ชะลอการปรับขึ้นออกไป และหากเกิดวิกฤตการณ์การขาดแคลนน้ำมันอย่างรุนแรง โดยไม่สามารถจัดหาน้ำมันได้เพียงพอกับความต้องการใช้รัฐบาลอาจจะต้องกลับไปใช้ “ระบบการควบคุมราคา” เป็นการชั่วคราวเพื่อป้องกันการกักตุน และโกงราคาขายเกินเหมาะสม ข้อดีของมาตรการนี้คือ ทำให้ราคาน้ำมันขายปลีกลดลงอย่างทันที รวมถึงสะท้อนโครงสร้างราคาขายปลีกที่เป็นธรรมกับผู้บริโภคมากที่สุด แต่ข้อเสียคือ เป็นเพียงมาตรการที่นำมาใช้ชั่วคราวในช่วงที่ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันดิบโลกกับราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่สิงคโปร์แตกต่างกันมาก จึงมีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลควรตั้งเป็นมาตรฐานค่าการกลั่นเฉลี่ยของอุตสาหกรรมขึ้นมาและใช้อำนาจพิจารณาปรับลดค่าการกลั่นในแต่ละโรงกลั่นในช่วงที่จำเป็นหรือให้เป็นแนวทางสำหรับโรงกลั่นแต่ละโรงในการปรับค่าการกลั่น

4. มาตรการประหยัดพลังงาน และการจัดการด้านการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

มาตรการทางด้านการประหยัดน้ำมัน มีวัตถุประสงค์หลักให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความจำเป็นของการประหยัดน้ำมัน และความรุนแรงของสถานการณ์ราคา และเพื่อจำกัดปริมาณ

น้ำมันให้เพียงพอกับความต้องการใช้ซึ่งเป็นการจัดการด้านการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ให้ลดลงมาอยู่ในระดับเดียวกับการจัดหา

5. การป้องกันการกักตุน การควบคุมการจำหน่าย และการปันส่วนน้ำมัน

เป็นมาตรการเพื่อจัดสรรการใช้้ำมัน ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจสูงสุด และลดความเดือดร้อนของประชาชน จากการขาดแคลนน้ำมันให้เหลือน้อยที่สุด รวมทั้งมีการกระจายปริมาณน้ำมันไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศอย่างทั่วถึง และเป็นธรรม โดยกำหนดขั้นตอนในการดำเนินการให้ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

6. มาตรการชดเชยค่าขนส่งให้กับภาคเอกชน

มาตรการนี้เป็นวิธีที่ดีในระยะสั้น มีข้อดีคือผู้ประกอบการขนส่งใช้น้ำมันฟรีในส่วนต่าง ในขณะที่ข้อเสียคือ ความไม่ชัดเจนในรายละเอียดของมาตรการ วงเงินชดเชย แหล่งวงเงินชดเชย และแนวทางปฏิบัติ จึงมีข้อเสนอแนะว่า รัฐบาลควรตั้งกองทุนชดเชยค่าขนส่ง โดยรายได้มาจากภาษีที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ เรียกเก็บภาษีเข้ากองทุนในช่วงที่ราคาน้ำมันลง และนำมาชดเชยส่วนต่างให้กับผู้ประกอบการในช่วงที่ราคาน้ำมันขึ้น

นอกจากมาตรการที่กล่าวมาในเบื้องต้น รัฐบาลยังอาจใช้แนวทางต่างๆ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์น้ำมันได้อีก เช่น การจัดหาแหล่งน้ำมันราคาถูกจากแหล่งอื่น การจัดโครงสร้างภาษีน้ำมันใหม่ตามกลุ่มผู้ใช้ การใช้เงินกองทุนน้ำมันเข้าช่วยการจัดตั้งกองทุนสต็อกน้ำมันดิบในระยะยาว การจัดตั้งกองทุนรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน การเร่งเปิดสัมปทานปิโตรเลียมใหม่ การรณรงค์ในเรื่องการประหยัดพลังงานรูปแบบอื่นมาใช้ การรณรงค์การประหยัดพลังงานในภาคประชาชน เป็นต้น

นโยบายและแผนพัฒนาพลังงานของประเทศไทย

ระยะสั้น

1. ปรับโครงสร้างการบริหารกิจการพลังงานให้เหมาะสม เพื่อให้การบริหารจัดการพลังงานของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงสุด

1.1 ยกย่องและเร่งดำเนินการเพื่อให้มีพระราชบัญญัติประกอบกิจการพลังงาน เพื่อแยกงานนโยบายและการกำกับดูแลออกจากกันให้มีความชัดเจน โดยให้การกำกับดูแลกิจการพลังงานครอบคลุมถึงกิจการไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติ และมีการจัดตั้งองค์กรอิสระกำกับดูแล

1.2 เสนอการแก้ไขพระราชกฤษฎีกา กำหนดอำนาจ สิทธิและประโยชน์ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2544 เพื่อโอนอำนาจรัฐให้มาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ เร่งผลักดันปรับปรุง แก้ไข กฎหมายด้านพลังงานอื่นๆ เช่น พ.ร.บ. ปิโตรเลียม พ.ศ. 2515 และ พ.ร.บ. เพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อแก้ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนทำให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินการด้านพลังงาน

2. การจัดหาพลังงาน เพื่อให้พลังงานมีความเพียงพอและมั่นคง

2.1 เร่งรัดและส่งเสริมการสำรวจและพัฒนาแหล่งเชื้อเพลิงพลังงาน

2.1.1 ส่งเสริมการสำรวจพัฒนาแหล่งเชื้อเพลิงปิโตรเลียมทั้งในประเทศและเขตพื้นที่ทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.1.1 เร่งจัดหาก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยเพิ่มเติม จากแหล่งยูโนแคล แหล่งอาทิตย์ แหล่งบงกช แหล่งไพลิน และแหล่งก๊าซในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (JDA)

2.1.1.2 พัฒนาโครงข่ายท่อก๊าซธรรมชาติกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สหภาพพม่า แหล่ง M7/M9 และ A1 และประเทศอินโดนีเซีย แหล่งนาทუნ่า และหรือ Liquefied Natural Gas (LNG) จากต่างประเทศ

2.1.1.3 เร่งรัดการเจรจาตกลงเกี่ยวกับการพัฒนาทรัพยากรปิโตรเลียมในเขตไหล่ทวีปทับซ้อนไทย - กัมพูชา

2.1.2 ส่งเสริมบทบาทของ ปตท.สผ. ในการสำรวจพัฒนาแหล่งปิโตรเลียมทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.2 ปรับปรุงแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศ

2.2.1 ปรับค่าพยากรณ์ไฟฟ้าให้เหมาะสมและสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ เพื่อให้การลงทุนด้านกิจการไฟฟ้าเป็นไปอย่างเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการใช้

2.2.2 ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้น โดยเร่งรัดการออกประกาศเชิญชวนการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายใหญ่ (IPP)

2.2.3 กระจายแหล่งและชนิดเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้า รวมถึงการรับซื้อไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้านเพื่อความมั่นคงด้านพลังงาน เสถียรภาพของราคาโดยคำนึงถึงต้นทุนการผลิต ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และประโยชน์ต่อผู้บริโภค

3. ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ

3.1 กำหนดเป้าหมายและเร่งดำเนินการอนุรักษ์พลังงานทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง และปลูกฝังให้เกิดการใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า เช่น การเลือกซื้ออุปกรณ์ที่ติดฉลากแสดงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน เป็นต้น

3.2 จัดตั้งองค์กรหลักในการผลักดันและการบริหารจัดการด้านการใช้พลังงาน (National Demand Side Management Office) เพื่อให้การดำเนินการส่งเสริมการประหยัดพลังงานเป็นไปอย่างคล่องตัว มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง

3.3 เร่งดำเนินการกำหนดมาตรฐานการประหยัดพลังงานของอุปกรณ์ เครื่องจักร และรถยนต์ที่ใช้พลังงาน รวมทั้งดำเนินการติดฉลากอุปกรณ์ที่ได้กำหนดมาตรฐานไว้แล้ว

3.4 ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น โดยจัดเตรียมพื้นที่จอดรถในลักษณะ Park & Ride และอำนวยความสะดวก โดยเตรียม Feeder ให้บริการเดินทางเข้าสู่เมือง

3.5 สนับสนุนให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าด้วยระบบผลิตไฟฟ้า และความร้อนร่วมกัน (Cogeneration) ซึ่งเป็นระบบการผลิตไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพ โดยผ่านระเบียบการ

รับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็ก (SPP) และระเบียบการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ในปริมาณที่เหมาะสม

3.6 ริเริ่มมาตรการประหยัดพลังงานในภาคขนส่ง ได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ระบบ Logistics และการพัฒนายานยนต์ประหยัดพลังงาน เป็นต้น

4. ส่งเสริมพลังงานทดแทนที่เหมาะสมกับประเทศ เพื่อกระจายชนิดเชื้อเพลิงและลดการพึ่งพาการนำเข้าพลังงาน

4.1 ส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ก๊าซโซฮอลล์ (Gasohol) และไบโอดีเซล (Biodiesel) ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง ตามความเหมาะสมกับศักยภาพด้านการพัฒนาพลังงานทดแทนของประเทศ

4.2 สนับสนุนให้มีการรับซื้อไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน เช่น วัสดุเหลือใช้จาก การเกษตร ของเสียจากอุตสาหกรรม ก๊าซชีวภาพ ขยะ ลม พลังงานแสงอาทิตย์ ในสัดส่วนและราคาที่เหมาะสม โดยเร่งออกประกาศขยายปริมาณการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตขนาดเล็กมาก (VSPP) และการกำหนดราคารับซื้อไฟฟ้าส่วนเพิ่มจากราคาตามระเบียบ

4.3 จัดตั้งองค์การมหาชนเพื่อดำเนินการส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียนในชุมชน ให้เกิดขึ้นอย่างจริงจังและยั่งยืน เนื่องจากการดำเนินการจะเป็นไปอย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ

4.4 สนับสนุนการศึกษาวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนเชิงนโยบาย เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาพลังงานทดแทนของประเทศ

4.5 เผยแพร่ให้ความรู้เพื่อให้ประชาชนรู้จักและมั่นใจการเลือกใช้เชื้อเพลิงอื่น เช่น NGV ก๊าซโซฮอลล์ และไบโอดีเซลรวมทั้งประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความจำเป็นในการส่งเสริม และพัฒนาพลังงานทางเลือกอื่นๆ เช่น ถ่านหิน และอื่นๆ

5. กำหนดโครงสร้างราคาพลังงาน เพื่อให้การกำหนดราคาพลังงานโปร่งใส เป็นธรรม และสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

5.1 กำกับดูแลให้การกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปตามกลไกตลาดที่เสรี โปร่งใส และเป็นธรรม

5.2 เร่งดำเนินการเพื่อลดภาระหนี้สินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและวางกรอบแนวทางการใช้งบประมาณของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต

5.3 ปรับโครงสร้างราคาและการชดเชยก๊าซหุงต้ม (LPG) เพื่อให้ราคาสะท้อนต้นทุนและลดการบิดเบือนของการใช้ก๊าซหุงต้มที่ไม่เหมาะสม

5.4 ปรับวิธีการคำนวณค่า Ft ให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมยิ่งขึ้น โดยให้มีการส่งผ่านต้นทุนค่าเชื้อเพลิง และค่าซื้อไฟฟ้าภายใต้การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

5.5 กำกับดูแลอัตราค่าตอบแทนในการจัดหาค่าผ่านท่อ และการจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ ให้มีความชัดเจน โปร่งใส และเป็นธรรมต่อผู้บริโภค

5.6 ติดตามและกำกับดูแลราคาดังกล่าวทดแทน (NGV, Gasohol, Biodiesel) ให้สะท้อนต้นทุนและเป็นธรรมแก่ผู้บริโภค

6. กำหนดมาตรการด้านพลังงานสะอาด เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการพลังงานในรูปแบบต่างๆ

6.1 กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันสำเร็จรูปให้สูงขึ้นอย่างเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศ

6.2 ให้ความสำคัญในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาธุรกิจพลังงาน โดยให้ผู้ผลิต ผู้จำหน่าย และผู้ใช้ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม

6.3 ปฏิบัติตามพันธกรณีด้านสิ่งแวดล้อมที่ให้สัตยาบันไว้กับมิตรประเทศ

6.4 ร่วมมือกับนานาประเทศในการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการพลังงาน เพื่อให้เกิดการพัฒนาพลังงานอย่างยั่งยืน

6.5 เร่งผลักดันกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism: CDM) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนเพิ่มขึ้น

7. ส่งเสริมให้ภาคเอกชนและประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย เพื่อความเข้าใจและร่วมมือกันพัฒนาพลังงานของประเทศ

7.1 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและมาตรการด้านพลังงาน เพื่อให้การพัฒนาพลังงานเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน

7.2 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพลังงานชุมชน เช่น การผลิตไฟฟ้าและไบโอดีเซลชุมชน อันเป็นการสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจแบบพอเพียง

ระยะยาว

เริ่มดำเนินการศึกษา วิจัยเพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการพลังงานแบบยั่งยืนและสอดคล้องตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

8. จัดหาพลังงาน

8.1 กำหนดมาตรการที่ก่อให้เกิดการพัฒนาและจัดหาพลังงานของประเทศที่ทำให้เกิดความมั่นคง มีใช้อย่างพอเพียงและทั่วถึง และลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ

8.2 สนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน และศึกษาวิจัยพัฒนาพลังงานทางเลือกอื่นๆ

9. พัฒนาพลังงานแบบยั่งยืน

9.1 ให้ความสำคัญในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาพลังงาน ควบคู่ไปกับลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาธุรกิจพลังงาน

9.2 ปฏิบัติตามพันธกรณีด้านสิ่งแวดล้อมที่ให้สัตยาบันไว้กับมิตรประเทศ

9.3 ให้ผู้ผลิต ผู้จำหน่าย และผู้ใช้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

9.4 ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการพลังงาน

10. ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

สนับสนุนหน่วยงานอื่นในการพัฒนาโครงการที่ส่งผลในการลดใช้พลังงาน โดยเฉพาะ น้ำมัน ได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบ Logistics การพัฒนยานยนต์ประหยัดพลังงาน เป็นต้น

11. ส่งเสริมการแข่งขันในธุรกิจพลังงาน

ส่งเสริมการแข่งขันในธุรกิจพลังงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและความเป็นธรรม โดยมีระบบกำกับดูแลการประกอบกิจการที่มีประสิทธิภาพและสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้บริโภค (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2549)

เส้นทางขนส่งน้ำมันกับช่องแคบมะละกา

การขนส่งน้ำมันจากแหล่งผลิตสู่ผู้ใช้ทั่วโลกนั้นประมาณ 2 ใน 3 ของปริมาณขนส่งทั้งหมดหรือประมาณ 50 ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็นการขนส่งทางเรือโดยเรือขนส่งน้ำมัน (Oil Tankers) ที่สามารถขนส่งน้ำมันสูงสุดได้คราวละ 2 ล้านบาร์เรล การขนส่งน้ำมันทางเรือจึงเป็นวิธีการขนส่งที่สะดวกและประหยัดที่สุด แต่เส้นทางเดินเรือหลายเส้นทางกลับต้องเดินทางผ่านช่องแคบที่อันตรายอันอาจจะมีสาเหตุเรื่องมาจากการก่อการร้าย หรืออุบัติเหตุในการเดินเรือ ช่องแคบที่ถือว่าเป็นจุดอันตรายที่สำคัญต่อเส้นทางขนส่งน้ำมันมี 6 เส้นทาง ได้แก่

1. ช่องแคบฮอร์มุส (Strait of Hormus) ซึ่งเป็นปากทางออกของอ่าวเปอร์เซีย
2. คลองสุเอซ (Suez Canal) ที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลแดงกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน
3. คลองปานามา (Panama Canal) ที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก

4. ช่องแคบบอสฟอรัสและช่องแคบตุรกี (Bosporus and The Turkish Strait) ที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและมหาสมุทรแอตแลนติก

5. แบริแอลแมนแดบ (Bab el-Mandab) ที่เป็นทางออกจากทะเลแดงสู่มหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้

ช่องแคบมะละกาเป็นหนึ่งในช่องแคบที่มีความสำคัญต่อการเดินเรือ ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันเส้นทางเดียวที่สั้นที่สุดจากแหล่งน้ำมันในประเทศตะวันออกกลางมายังประเทศไทย และยังเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญไปยังประเทศญี่ปุ่น จีน เกาหลี และประเทศไต้หวัน อีกด้วย

ความสำคัญในฐานะเส้นทางขนส่งน้ำมัน

ในแต่ละปีสินค้าประมาณ 1 ใน 4 ของปริมาณสินค้าที่ค้าขายกันทั่วโลกจะถูกขนส่งเข้าออกผ่านช่องแคบมะละกาซึ่งรวมถึงก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural gas: LNG) และน้ำมัน โดยประเทศมาเลเซียระบุว่า ในปี 2003 มีเรือบรรทุกน้ำมันถึง 19,154 ลำ ใช้เส้นทางนี้ขนส่งน้ำมันไปยังทะเลจีนใต้และข้อมูลจาก Energy Information Administration (EIA) ระบุว่าในปี 2003 เช่นกัน ปริมาณน้ำมันที่ขนส่งผ่านช่องแคบนี้มีมากถึงวันละ 11 ล้านบาร์เรลต่อวันหรือประมาณ 14 % ของปริมาณน้ำมันที่ใช้กันทั่วโลก ซึ่งก็คือปริมาณน้ำมัน 80-90 % ที่ประเทศไทย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และประเทศจีนต้องพึ่งพาการนำเข้าจากประเทศตะวันออกกลางนั่นเอง

นอกจากนี้ ผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาของ ปตท. ยังได้ประมาณการนำเข้าน้ำมันผ่านทางช่องแคบมะละกาของประเทศในแถบเอเชียตะวันออก เพื่อตอบสนองการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ไว้ว่า จะต้องมีการเพิ่มการนำเข้าน้ำมันผ่านช่องแคบจากวันละ 8 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2002 เป็น 14 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี 2020 จากแหล่งน้ำมันส่วนใหญ่ในประเทศตะวันออกกลาง.

ด้วยเหตุนี้ช่องแคบมะละกาจึงเป็นเส้นทางเดินเรือทะเลที่สำคัญที่สุด เมื่อพิจารณาในด้านยุทธศาสตร์พลังงานของประเทศ เพราะเส้นทางขนส่งน้ำมันสู่ประเทศไทยที่มีความเสี่ยงต่ออันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ไม่ว่าจะเป็นภัยจากการก่อการร้าย โจรสลัด หรืออุบัติเหตุจากการเดินเรือ

ความคืบหน้าในการดำเนินงานการลงทุนด้านต่างประเทศ

1. ความเป็นมา

บริษัท ปตท.สผ. จำกัด ได้แสวงหาโอกาสการลงทุนในต่างประเทศโดยมุ่งเน้นในประเทศที่มีศักยภาพทางปิโตรเลียมสูงและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศไทย เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงในด้านพลังงานให้กับประเทศไทย ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มประเทศในภูมิภาคต่างๆ ได้ดังต่อไปนี้

1.1 ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ประกอบด้วยประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม กัมพูชา พม่า บังกลาเทศ ออสเตรเลีย ปาปัวนิวกินี นิวซีแลนด์ และติมอร์

1.2 ภูมิภาคตะวันออกกลางและประเทศในกลุ่มโซเวียตเดิม ประกอบด้วยประเทศโอมาน อิหร่าน บาร์เรน กาตาร์ และคาซัคสถาน

1.3 ภูมิภาคแอฟริกา ประกอบด้วย ประเทศอัลจีเรีย อียิปต์ ลิเบีย ซูดาน ไนจีเรียและแองโกล่า

2. ความคืบหน้าในการดำเนินงาน

2.1 ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

2.1.1 ประเทศบังกลาเทศ ปตท.สผ. ได้ลงนาม MOU กับ Petrobangla เพื่อร่วมศึกษาศักยภาพทางปิโตรเลียมบริเวณอ่าวเบงกอล เมื่อเดือนกันยายน 2549 และ ปตท.สผ. ได้มีการประชุมกลุ่มทำงานย่อยของทั้งสองฝ่ายภายใต้กรอบ MOU เมื่อปลายเดือนธันวาคม 2549 โดยแต่ละฝ่ายได้นำเสนอแผนการความร่วมมือกันในธุรกิจปิโตรเลียมและปิโตรเคมีระหว่างสองบริษัททั้งในและนอกบังกลาเทศ โดยในการประชุมครั้งที่ 2 ซึ่งคาดว่าจะมีขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 ทั้งสองฝ่ายจะทำการร่วมกันคัดเลือกแผนการร่วมมือดังกล่าว และจะลงนามในสัญญา Joint Study and Acquisition Agreement (JSAA) เพื่อร่วมกันยื่นขอสัมปทานสำรวจน้ำมันบริเวณนอกชายฝั่งอ่าวเบงกอลต่อไป

2.1.2 ประเทศอินโดนีเซีย ปตท.สผ. ได้ลงนาม MOU กับ Pertamina เมื่อเดือนมกราคม 2550 โดย Pertamina ได้เสนอโอกาสร่วมลงทุนในแหล่งสำรวจบริเวณเกาะสุมาตราทั้งสองฝ่ายจะดำเนินการศึกษาร่วมกันถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการดังกล่าว คาดว่าสามารถให้ข้อสรุปได้ประมาณกลางปี 2550

2.1.3 ประเทศสหภาพพม่า ปตท.สผ. กำลังเจรจาเพื่อจะขออนุมัติการสำรวจปิโตรเลียมในแหล่งน้ำลึกในบริเวณอ่าวอาระกัน

2.1.4 ประเทศเวียดนาม ปตท.สผ. มีแผนที่จะเข้าร่วมในการประมูลแหล่งปิโตรเลียมในทะเลของประเทศไทยที่จะเริ่มประกาศเชิญชวนในปี 2550

2.2 ภูมิภาคตะวันออกกลางและประเทศคาซัคสถาน

2.2.1 ประเทศโอมาน โดย บริษัท ปตท.สผ. ได้ลงนาม MOU กับ Oman Oil Company (OOC) บริษัทน้ำมันของโอมานเพื่อร่วมมือกันทางด้านสำรวจและผลิตปิโตรเลียม เมื่อเดือนสิงหาคม 2548 หลังจากนั้นเริ่มมีการดำเนินการเจรจากันเรื่องการร่วมลงทุน E&P ในประเทศซูดาน คาซัคสถานและ พม่า แต่ยังไม่เกิดความร่วมมือที่เป็นรูปธรรม

ปตท.สผ. ได้รับสัมปทาน 100% จากการประมูลในแปลงสำรวจ 58 โอมาน ในปี 2549 และบริษัท ปตท.สผ. จะเริ่มทำการผลิตก๊าซจากแหล่ง Sham เมื่อเดือนธันวาคม 2549

2.2.2 ประเทศอิหร่าน บริษัท ปตท.สผ. ได้ลงนาม MOU กับ National Iranian Oil Company (NIOC) เพื่อร่วมมือทางด้านเทคนิคในการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม เมื่อเดือนมกราคม 2547 หลังจากนั้นได้มีการประชุม Joint Technical Committee Meeting (JTC) ตามที่ระบุใน MOU ขึ้น 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 จัดขึ้นที่กรุงเตหะรานในเดือนมีนาคม 2547 และครั้งที่ 2 จัดขึ้นที่กรุงเทพฯ ในเดือนพฤศจิกายน 2548 MOU ดังกล่าวมีส่วนผลักดันให้ ปตท.สผ. ได้ชนะการประมูลแปลงสำรวจ Saveh ในปี 2548 ซึ่งขณะนี้ ปตท.สผ. กำลังดำเนินการในขั้นสำรวจ

2.2.3 ประเทศบาห์เรน บริษัท ปตท.สผ. ได้ลงนามใน Technical Evaluation Agreement (TEA) ร่วมกับ Bahrain Petroleum Company (BAPCO) บริษัทน้ำมันแห่งชาติบาห์เรน ในปี 2548 เพื่อร่วมกันศึกษาศักยภาพแปลงสำรวจนอกชายฝั่ง 1 และ 2 หลังจากการศึกษา 1 ปี

ปตท.สผ. ได้เจรจาเพื่อขอรับสิทธิในสัญญาสัมปทานแปลง 1 และ 2 ซึ่งผลการเจรจาได้รับการยอมรับจากคณะกรรมการของทั้งสองฝ่ายแล้วเหลือเพียงขั้นตอนการอนุมัติสัญญาขั้นสุดท้าย อย่างไรก็ตาม ขณะนั้น บาหลีเรนมีหน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้นใหม่เพื่อทำการกำกับดูแลการให้สัมปทานแปลงสำรวจปิโตรเลียม คือ National Oil and Gas Authority (NOGA) ซึ่งการลงนามในสัญญาสัมปทานแปลง 1 และ 2 ของ ปตท.สผ. จำเป็นต้องผ่านการอนุมัติ จากหน่วยงานดังกล่าว เมื่อเดือนมกราคม 2550 Dr. Abdul Hussain Ali Mirza ซึ่งเป็น Minister of Oil and Gas Affairs และ Chairman ของ NOGA และ Chairman ของ BAPCO ได้เชิญผู้บริหาร ปตท.สผ. เดินทางเยือน บาหลีเรนและได้รับแจ้งว่า NOGA ขอหยุดการเจรจาเรื่องสิทธิในแปลง 1 และ 2 ไว้เท่านี้ เนื่องจาก บาหลีเรนกำลังจะเปิดประมูลแปลงสำรวจนอกชายฝั่งในปี 2550 และจะนำแปลง 1 และ 2 รวมในการประมูลดังกล่าวด้วย

2.2.4 ประเทศกาตาร์ บริษัท ปตท.สผ. ได้ซื้อข้อมูลแปลงสำรวจหมายเลข 3 ที่กาตาร์ ได้นำมาเปิดประมูล และ ปตท.สผ. อยู่ระหว่างการประเมินศักยภาพโครงการ นอกจากนั้น ปตท.สผ. ติดตามการประกาศเปิดประมูลแปลงสำรวจ 1 และ 7 ในประเทศกาตาร์ที่อาจจะมีขึ้น และจะดำเนินการหาผู้ร่วมทุนเพื่อเข้าร่วมประมูลและ ปตท.สผ. ร่วมกับ ปตท. ในการศึกษาโครงการลงทุน LNG ในประเทศกาตาร์แบบครบวงจรซึ่ง ปตท.สผ. และ ปตท. จัดทีมเพื่อไปดูข้อมูลความเป็นไปได้ของโครงการในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2550

2.2.5 ประเทศkazakhstan บริษัท ปตท.สผ. กำลังแสวงหาโอกาสในการไปลงทุนที่ ประเทศkazakhstan โดยการสร้างสัมพันธภาพที่ดีกับบริษัท KazmunaiGaz และบริษัท Kazakh national oil company

2.3 ภูมิภาคแอฟริกา

2.3.1 ประเทศแอลจีเรีย บริษัท ปตท.สผ. ร่วมลงทุนกับ Petrovietnam ทำการสำรวจและ ผลิตปิโตรเลียมในแปลง 433a และ แปลง 416b ตั้งแต่ปี 2545 โดยค่อนข้างจะประสบผลสำเร็จในการค้นพบปิโตรเลียม และ ปตท.สผ. หาโอกาสขยายการลงทุนในแอลจีเรียเพิ่มเติมโดยจะลงทุนร่วมกับผู้ร่วมทุนรายอื่น

2.3.2 ประเทศอียิปต์ บริษัท ปตท.สผ. และพันธมิตรอันประกอบด้วย บริษัท

Sipetrol บริษัท Edison และบริษัท Centrica ได้รับอนุมัติเบื้องต้นจาก Egyptian Natural Gas (EGAS) ให้ชนะการประมูล EGAS Bid Round 2006 ในแปลงบนบกหมายเลข 2 แปลงโรมมานา ผู้ร่วมทุน ปตท.สผ. 30% บริษัท Centrica 30% และ บริษัท Sipetro 40% (ผู้ดำเนินการ) และแปลงในทะเลหมายเลข 8 แปลงซิดิ อับ เอล รามาน ออฟชอร์ ผู้ร่วมทุน ปตท.สผ. 30% บริษัท Sipetro 30% และ บริษัท Edison 40% (ผู้ดำเนินการ) ซึ่งคาดว่าจะมีการลงนามในสัญญาสัมปทานในเดือนมิถุนายน 2550 ซึ่งปตท.สผ. ได้ หาโอกาสขยายการลงทุนในอียิปต์เพิ่มเติมต่อไป

2.3.3 ประเทศชูดาน บริษัท ปตท.สผ. กำลังเจรจาเพื่อหาโอกาสในการลงทุนใน

ประเทศชูดาน

2.3.4 ประเทศไนจีเรีย ปตท.สผ. สนใจที่จะร่วมทุนกับพันธมิตรในการยื่นความจำนง

ในการประกาศเชิญชวนการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมของประเทศไนจีเรีย ในปี 2550 (ข้อมูลจากการประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2550, สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานแห่งชาติ, 2550)

สรุปสถานการณ์ราคาน้ำมันต่อภาวะเงินเฟ้อ

และการบริโภคภาคเอกชนในช่วงปี พ.ศ. 2540 - 2549

โดยภาพรวมของการศึกษาผลกระทบน้ำมันที่มีต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคเอกชนในระยะเวลาที่ผ่านมา พบว่า การสูงขึ้นของราคาน้ำมันมีผลให้ดัชนีราคาผู้ผลิตปรับตัวสูงขึ้นตามอย่างเห็นได้ชัดและเป็นปัจจัยหลักในการสร้างแรงกดดันต่อภาวะเงินเฟ้อ โดยการสูงขึ้นของราคาน้ำมันทำให้ราคาสินค้าหมวดอื่นๆ ที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มปรับตัวสูงขึ้น จึงส่งผลให้ดัชนีราคาผู้บริโภคปรับตัวสูงขึ้นตามด้วยเช่นกัน ทั้งนี้มีบางช่วงเวลาที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นแต่ดัชนีราคาผู้บริโภคไม่ได้ปรับสูงขึ้นมากนัก เนื่องจากในช่วงเวลานั้นราคาสินค้าในหมวดอาหารและเครื่องดื่มปรับตัวลดลง นอกจากนี้จะพบว่า ในช่วงราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นนั้นดัชนีราคาผู้ผลิตจะปรับตัวสูงขึ้นเร็วกว่าดัชนีราคาผู้บริโภค เนื่องจากการปรับราคาในหมวดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและหมวดเคมีภัณฑ์เป็นหลัก

ส่วนผลกระทบต่อการบริโภคภาคเอกชน พบว่า การสูงขึ้นของราคาน้ำมันในช่วงที่ผ่านมาส่งผลให้การบริโภคภาคเอกชนไม่สามารถขยายตัวได้มากนักเนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้อำนาจซื้อของผู้บริโภคลดลง และมีผลในทางจิตวิทยาโดยทำให้ผู้บริโภคมีความเชื่อมั่นลดลง และในช่วงที่ระดับราคาน้ำมันปรับตัวลดลงอย่าง จะเห็นว่าการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนมีการขยายตัวและมีแนวโน้มที่ดีขึ้น เนื่องจากอำนาจซื้อของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามมีบางช่วงเวลา ที่ระดับราคาน้ำมันปรับตัวลดลงแต่การบริโภคไม่ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นตาม เนื่องจากปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการบริโภคเอกชนนอกจากจะขึ้นอยู่กับระดับราคาน้ำมันแล้วยังขึ้นกับการว่างงาน รายได้ของผู้บริโภค และอัตราดอกเบี้ยเป็นสำคัญด้วยจากการศึกษาสามารถสรุปสถานการณ์ราคาน้ำมันที่มีต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชนของประเทศไทยได้ดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 สรุปสถานการณ์ราคาน้ำมันต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชน
ในช่วงปี พ.ศ. 2540 - 2549

ช่วงเวลา (ปี พ.ศ.)	สถานการณ์ราคาน้ำมัน	ภาวะเงินเฟ้อของประเทศไทย	การบริโภคภาคเอกชน
2540	ราคาน้ำมันอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 18.1 – 21.0 ดอลลาร์/บาร์เรล โดยปรับตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2539 เนื่องจากปริมาณการผลิตน้ำมันที่มีมากกว่าความต้องการ	อัตราเงินเฟ้ออยู่ที่ร้อยละ 5.5 และ ลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับระยะ เดียวกันของปีก่อนที่ อัตราร้อยละ 5.9 เนื่องจากภาวะ ราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาสแรกของ ปีเป็นต้นมา	หดตัวลงในอัตราร้อยละ 1.3 เนื่องจากเศรษฐกิจของ ประเทศเริ่มเข้าสู่ภาวะ วิกฤตเศรษฐกิจ จนต้องมีการประกาศลอยตัว ค่าเงิน บาท ทำให้ความเชื่อมั่น ของผู้บริโภคลดลง
2541	จากภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำใน หลายประเทศ ทำให้ความ ต้องการใช้น้ำมันลดลงอย่าง มาก แม้ว่าจะมีการลดปริมาณ การผลิตของประเทศผู้ผลิต น้ำมันลง แต่ราคาน้ำมันยังคง ลดลงมาอยู่ระดับ 12.1 – 14.4 ดอลลาร์/บาร์เรล	แม้ว่าราคาน้ำมันจะปรับตัวลง อย่างต่อเนื่อง แต่อัตราเงินเฟ้อ กลับขยายตัวมากถึงร้อยละ 8.1 จากภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ที่เผชิญกับเศรษฐกิจฟองสบู่ ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงอย่างมาก ทำให้ประเทศต้องนำเข้าสินค้า ราคาแพงจากต่างประเทศส่งผล ต่อระดับราคาสินค้าในประเทศ ให้เพิ่มขึ้นอย่างมาก	มีการหดตัวอย่างมากใน อัตราถึงร้อยละ 9.5 จาก สาเหตุของภาวะการ วางงานที่สูงขึ้น และภาวะ เศรษฐกิจของประเทศที่หด ตัวถึงร้อยละ 10.2 ทำให้ รายได้ของผู้บริโภคลดลง รวมถึงปัจจัยของภาวะเงิน เฟ้อที่สูงขึ้นมาก ทำให้ ผู้บริโภคมีอำนาจซื้อและ ความเชื่อมั่นที่ ลดลงอย่าง มาก
2542	โอเปกยังคงปรับลดปริมาณการ ผลิตลง ขณะที่ความต้องการใช้น้ำมันกลับเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ ราคาน้ำมันดิบ ปรับตัวสูงขึ้น ถึง 5 ดอลลาร์/บาร์เรล อยู่ที่ ระดับเฉลี่ย 17.3 – 19.4 ดอลลาร์/ บาร์เรล	อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มลดลง และขยายตัวที่ร้อยละ 0.3 เศรษฐกิจของประเทศเริ่มดีขึ้น ทำให้อุปทานหรือปริมาณการ ผลิตมีการขยายตัวในอัตราที่ มากกว่าอุปสงค์	ภาวะเศรษฐกิจของประเทศ เริ่มฟื้นตัวและกลับมามี อัตราการขยายตัวเป็นบวก ขณะเดียวกันอัตราเงินเฟ้อ ได้ปรับตัวลดลง ทำให้ ผู้บริโภคมีอำนาจซื้อมากขึ้น การบริโภคภาคเอกชน ขยายตัวในอัตราร้อยละ 3.5

ตารางที่ 16 (ต่อ)

ช่วงเวลา (ปี พ.ศ.)	สถานการณ์ราคาน้ำมัน	ภาวะเงินเฟ้อของประเทศไทย	การบริโภคภาคเอกชน
2543	ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้น อย่างมากอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 26.3 – 30.4 ดอลลาร์/บาร์เรล เนื่องจากปริมาณสำรอง น้ำมันดิบที่ลดลงสู่ระดับต่ำมาก	อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับปี ก่อนร้อยละ 1.6 เนื่องจากราคา น้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้น เกือบสามเท่าของราคาเมื่อต้นปี พ.ศ. 2542	มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 4.9 โดยสาเหตุที่การ บริโภคภาคเอกชนไม่ สามารถขยายตัวได้มาก เนื่องจากการสูงขึ้นของ ราคาน้ำมัน ทำให้อำนาจ ซื้อของผู้บริโภคลดลง
2544	ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ปรับตัวลงเล็กน้อยตาม ภาวะการชะลอตัวของ เศรษฐกิจโลกอยู่ที่ระดับ 22.8 – 26.0 ดอลลาร์/บาร์เรล	อัตราเงินเฟ้อขยายตัวร้อยละ 1.5 ตามภาวะราคาน้ำมันที่ ปรับตัวลงเล็กน้อย รวมถึง ระดับราคาสินค้าในหมวด อาหารและเครื่องใช้ที่ลดลง อย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน	ขยายตัวร้อยละ 3.2 โดย เป็นการขยายตัวในอัตราที่ ชะลอลงอย่างมาก เนื่องจากราคาน้ำมันยังอยู่ ในระดับสูง เป็นปัจจัย สำคัญต่อความเชื่อมั่นของ ผู้บริโภค
2545	ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยในไตรมาส ที่ 4 อยู่ที่ 25.18 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 จากระยะเดียวกันปีก่อน	อัตราเงินเฟ้อทั่วไป โดยรวม อยู่ในระดับต่ำ แม้จะเร่งตัวขึ้น บ้างตามราคาน้ำมันใน ตลาดโลกที่มีแนวโน้มสูงขึ้น	ผู้บริโภคมีอำนาจซื้อ มากขึ้น ดัชนีราคาผู้บริโภค ทั่วไปเพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ การ ปรับเพิ่มค่าจ้างแรงงานขึ้น ต่ำตั้งแต่เดือนมกราคมเป็น ต้นไป
2546	ราคาน้ำมันดิบดูไบในไตรมาส ที่ 4 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 27.68 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล เทียบ กับ 26.57 ดอลลาร์ สรอ. ต่อ บาร์เรลในไตรมาสก่อน และ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0	อัตราเงินเฟ้อทั่วไป อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 1.6 ชะลอลงจากร้อยละ 1.9 ใน ไตรมาสก่อน โดยราคาในกลุ่ม อาหารสดชะลอตัวตามราคาผัก และผลไม้ ส่งผลให้ราคาหมวด อาหารและเครื่องใช้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.2 ชะลอลงจากร้อยละ 4.4 ใน ไตรมาสก่อน	สำหรับดัชนีราคาผู้ผลิต ใน ไตรมาสที่ 3 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากระยะเดียวกันปี ก่อน โดยเป็นผลจากการ เพิ่มขึ้นของราคาในหมวด ผลผลิตเกษตรกรรมและ การเร่งตัวของราคาใน หมวดผลิตภัณฑ์ ปิโตรเลียมตามราคาน้ำมัน

ตารางที่ 16 (ต่อ)

ช่วงเวลา (ปี พ.ศ.)	สถานการณ์ราคาน้ำมัน	ภาวะเงินเฟ้อของประเทศไทย	การบริโภคภาคเอกชน
2547	ราคาน้ำมันดิบดูไบในไตรมาสที่ 4 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 29.50 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล ส่งผลกดดันให้มีการปรับเพิ่มราคาก๊าซหุงต้มและน้ำมันเบนซิน	อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (Headline Inflation) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.1 จะลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 3.3 ในไตรมาสก่อนตามราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มที่ชะลอตัว	แรงกดดันต่อระดับราคาน่าจะผ่อนคลายลงแต่ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นและอุปสงค์ในประเทศที่ขยายตัวดีต่อเนื่องอาจสร้างแรงกดดันต่อระดับราคาในระยะต่อไป
2548	ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่โน้มต่ำลงบ้างจากระดับสูงสุด (โดยราคาน้ำมันดูไบขึ้นไปสูงสุดที่ 59.18 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล) ทำให้มีการปรับลดราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศทั้งเบนซินและดีเซล	ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไป ที่เร่งสูงถึงร้อยละ 6.2 ในเดือนตุลาคม โนม์ต่ำลงมาที่ร้อยละ 5.9 และ 5.8 ในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคมตามลำดับ ทำให้เฉลี่ยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0	การอุปโภคบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนแสดงสัญญาณการขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง ราคาน้ำมันที่เริ่มทรงตัวในช่วงปลายปี 2548 ส่งผลโดยตรงให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปชะลอลง
2549	ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งหลักจากที่มีแนวโน้มลดต่ำลงในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 (โดยราคาน้ำมันดูไบขึ้นไปสูงสุดในไตรมาสแรกปี 61.05 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล)	อัตราเงินเฟ้อทั่วไปในไตรมาสที่ 1 ของปี 2549 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.7 ตามการเพิ่มขึ้นของราคาในหมวดอาหารและเครื่องดื่มเป็นสำคัญ	แรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 มาจากภาคเอกชนเป็นสำคัญ โดยการอุปโภคบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 4.0 และ 9.3 ตามลำดับ

ที่มา: สรุปจากการศึกษา