

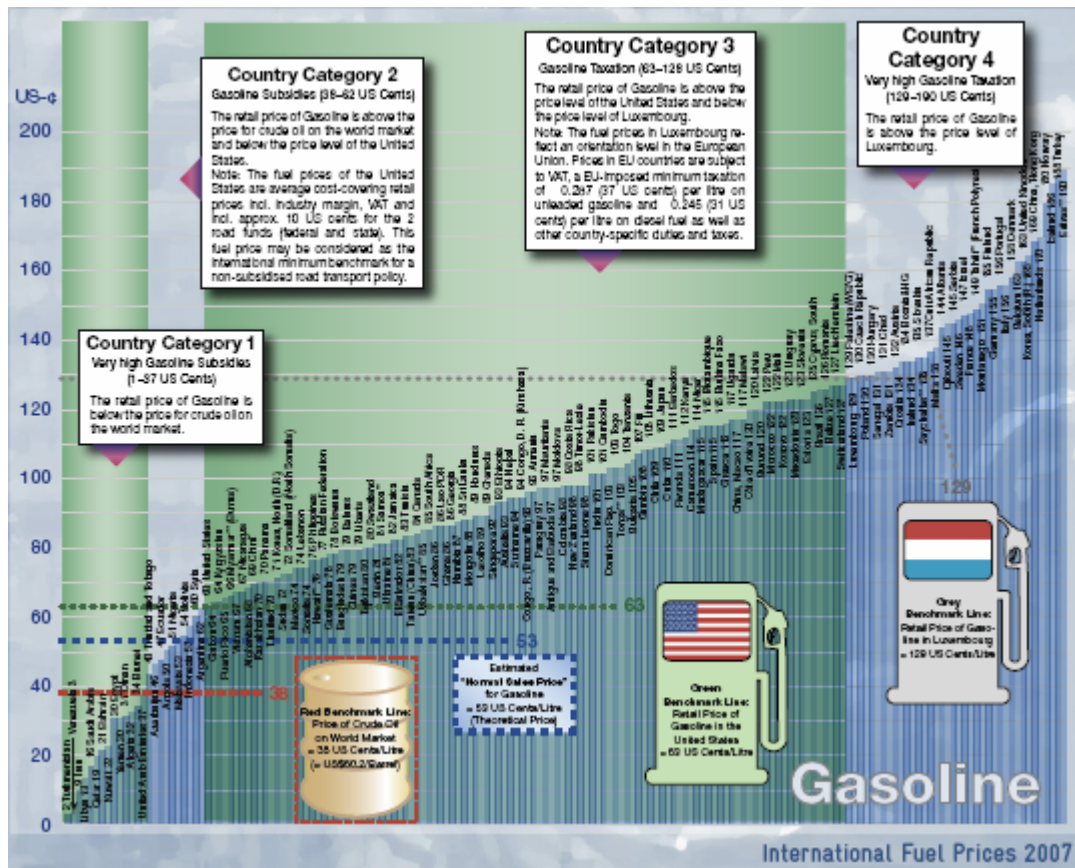
ราคาน้ำมัน เมื่อเทียบกับประเทศอื่น

โดย ดร. อธิคม บางวิวัฒน์

บัณฑิตวิทยาลัยร่วมด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม

ราคาน้ำมันดิบกำลังพุ่งสูงขึ้นจนเลย 90 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลแล้ว ไม่รู้ว่าจะข้ามเส้น 100 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลเมื่อใด หลายคนบอกว่าการที่น้ำมันดิบมีราคาสูงขึ้นมากนี้เป็นเพราะว่าปริมาณน้ำมันสำรองของสหรัฐอเมริกาต่ำมาก ทำให้เชื่อได้ว่าความต้องการทางน้ำมันดิบจะเพิ่มขึ้นในเวลาใกล้ๆนี้ จึงทำให้ราคาสูงขึ้น ยิ่งใกล้ฤดูหนาวเข้าไปอีก ความต้องการเชื้อเพลิงเพื่อให้ความอบอุ่นในบ้านเรือนในช่วงนี้ก็จะเพิ่มขึ้นด้วย บางคนก็บอกว่าสาเหตุที่ราคาน้ำมันดิบเพิ่มสูงขึ้นเพราะการสู้รบกันระหว่าง ตุรกี กับชาวเคิร์ดทางเหนือของประเทศอิรัก อาจจะทำให้เกิดการขาดแคลนน้ำมัน จึงเกิดการกักตุนน้ำมันดิบ จะเห็นได้ว่าราคาน้ำมันดิบมีความอ่อนไหวต่อสถานการณ์ต่างๆ ของโลกอย่างมากไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ที่สร้างความเสียหายให้แก่มวลมนุษย์หรือแม้แต่ความคาดหวังในเหตุการณ์ต่างๆ ก็มีผลต่อราคาน้ำมันได้ ทั้งนี้เพราะน้ำมันดิบเป็นเชื้อเพลิงที่สำคัญมากของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยในการผลิตทั้งภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม และภาคครัวเรือน

ราคาน้ำมันที่กลั่นแล้ว เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล ก็ถูกระทบด้วยราคาของน้ำมันดิบอย่างแน่นอน ในบ้านเราราคาน้ำมันเบนซินทะเล 30 บาทต่อลิตรไปแล้ว ซึ่งก็ยังไม่รู้ว่าจะไปหยุดที่ไหนแม้ว่ารัฐจะพยายามพยุงราคาโดยลดเงินเก็บเข้ากองทุนน้ำมันลง 40 สตางค์ สำหรับน้ำมันเบนซินยกเว้นน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ขับรถหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทน และ 20 สตางค์ สำหรับน้ำมันดีเซล ด้วยราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์และน้ำมันเบนซิน 95 ที่ต่างกันราว 3.50 บาท ต่อลิตร ทำให้ประหยัดได้มากกว่า 10% ประเทศอื่นๆในโลกส่วนใหญ่ก็คงได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน อาจจะยกเว้นประเทศบางประเทศที่เป็นผู้ผลิตและส่งออกน้ำมันดิบ ซึ่งน่าจะได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของน้ำมันดิบน้อยกว่า



รูปที่ 1 ราคาน้ำมันเบนซินเกรดพรีเมียมที่ขายในประเทศต่างๆ ณ. ปลายปี ค.ศ. 2006

ที่มา : <http://www.gtz.de/de/dokumente/en-flyer-international-fuelprices-2007.pdf>

ราคาน้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซลของประเทศต่างๆ ก็จะต่างกันไปตามต้นทุนของน้ำมันดิบ ค่าใช้จ่ายในการกลั่น การขนส่งตลอดจนภาษีหรือเงินอุดหนุนที่รวมเข้าไปในราคาของน้ำมันที่สถานีจำหน่าย รายงานฉบับหนึ่งชื่อ “International Fuel Prices 2007” จัดทำโดย GTZ (German Agency for Technical Cooperation) ได้รวบรวมข้อมูลราคาน้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซล ที่สถานีจำหน่ายเมื่อปลายปี ค.ศ. 2006 จากประเทศต่างๆ ทั่วโลกมากกว่า 170 ประเทศ ดังรูปที่ 1 ซึ่งเป็นกราฟแสดงราคาของน้ำมันเบนซิน เกรดพรีเมียม (แต่ละประเทศจะมีเกรดแตกต่างกัน) มีหน่วยเป็น เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร ประเทศเติร์กเมนิสถาน (Turkmenistan) และประเทศเวเนซุเอลา (Venezuela) ขายในราคาต่ำมากที่สุด 2 และ 3 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตรตามลำดับ ในขณะที่ประเทศเอริเทรีย (Eritrea) มีราคาสูงที่สุดที่ 190 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร ในรูปนี้ได้แบ่งประเทศต่างๆ ออกเป็น 4 กลุ่มด้วย โดยแบ่งตามช่วงราคา กลุ่มที่ 1 มีราคา 1-37 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร กลุ่มที่ 2 มีราคา 38-62 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร กลุ่มที่ 3 มีราคา 63-128 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร กลุ่มที่ 4 มีราคา 129-190 เซ็นต์

สหรัฐต่อลิตร ราคาน้ำมันเบนซินในประเทศไทยอยู่ที่ 70 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร หรือราว 26 บาทต่อลิตร (เมื่อปลายปีที่แล้ว) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินในประเทศอื่นๆ เช่น อิหร่าน และซาอุดีอาระเบียซึ่งเป็นประเทศที่ผลิตน้ำมันเอง ขายน้ำมันเบนซินที่ 9 และ 16 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร ญี่ปุ่น และอังกฤษมีราคาใกล้เคียงกันที่ 1.09 และ 1.63 เหรียญสหรัฐต่อลิตร สิงคโปร์ขายที่ราคา 92 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตร มาเลเซีย ไทย สหรัฐอเมริกา และเวียดนาม อยู่ในกลุ่มเดียวกันที่ขายในราคา 53, 70, 63 และ 67 เซ็นต์สหรัฐต่อลิตรตามลำดับ ราคาขายเหล่านี้เป็นราคาที่แปลงมาจากราคาขายในสกุลเงินของแต่ละประเทศมาเป็นราคาขายในสกุลเหรียญสหรัฐ (โดยหารด้วยอัตราแลกเปลี่ยน) แต่เนื่องจากว่าแต่ละประเทศมีค่าครองชีพที่ต่างกัน จึงไม่อาจบอกได้ว่าราคาในประเทศใดถูกกว่า หรือแพงกว่าประเทศอื่น นอกจากบางประเทศที่ค่อนข้างแน่ชัดว่าค่าครองชีพสูงกว่า แต่ราคาน้ำมันเบนซินกลับถูกกว่า เช่นประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย

ตารางที่ 1 แสดงราคาน้ำมันเบนซินที่สถานีบริการ เทียบกับ ราคาปรับตามค่าครองชีพ

	ราคา ⁽¹⁾ ที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ)	อัตรา ⁽²⁾ แลกเปลี่ยน (เงินสกุลท้องถิ่น/ เหรียญสหรัฐ)	ราคา ⁽³⁾ ที่สถานีบริการ (เงินสกุลท้องถิ่น)	PPP ⁽⁴⁾ 2004	ราคาปรับตาม ⁽⁵⁾ ค่าครองชีพ (เงินสกุลท้องถิ่น)	ราคาปรับตาม ⁽⁶⁾ ค่าครองชีพ (เหรียญสหรัฐ)	ราคา ⁽⁷⁾ ที่สถานีบริการ/ ราคาปรับตาม ค่าครองชีพ (เท่า)
อิหร่าน	0.09	9,223.00	830.07	2,775.3	1,748.44	0.19	0.47
ญี่ปุ่น	1.09	116.30	126.77	132.5	83.48	0.72	1.52
มาเลเซีย	0.53	3.60	1.91	1.8	1.13	0.32	1.68
ซาอุดีอาระเบีย	0.16	3.75	0.60	2.9	1.83	0.49	0.33
สิงคโปร์	0.92	1.59	1.46	1.5	0.95	0.59	1.55
ไทย	0.70	37.88	26.52	12.9	8.13	0.21	3.26
อังกฤษ	1.63	0.54	0.88	0.6	0.38	0.70	2.33
สหรัฐอเมริกา	0.63	1.00	0.63	1.0	0.63	0.63	1.00
เวียดนาม	0.67	16,152.00	10,821.84	3,209.5	2,021.99	0.13	5.35

หมายเหตุ (1) ที่มา : International Fuel Prices 2007
(2) เฉลี่ย ปี ค.ศ. 2006
(3) ราคาที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ) คูณ อัตราแลกเปลี่ยน
(4) ที่มา : <http://devdata.worldbank.org-Table4.14/Exchange rates>
(5) ราคาที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ) คูณ PPP
(6) ราคาปรับตามค่าครองชีพ หารด้วย อัตราแลกเปลี่ยน
(7) ราคาที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ) หารด้วย ราคาปรับตามค่าครองชีพ (เหรียญสหรัฐ)

มีดัชนีชี้วัดตัวหนึ่งที่เรียกกันว่า Purchasing Power Parity (PPP) ซึ่งเป็นอัตราส่วนระหว่างเงินสกุลประเทศนั้นที่ใช้ซื้อสินค้าหรือบริการ (ในประเทศของตน) ในจำนวนเดียวกับสินค้าหรือบริการที่หาซื้อได้ด้วยเงิน 1 เหรียญสหรัฐ (ในประเทศสหรัฐอเมริกา) ตัวอย่างเช่น PPP เมื่อปี ค.ศ. 2004 ของประเทศไทยเป็น 12.9 หมายความว่าถ้าซื้อสินค้าหรือบริการจำนวนหนึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกาด้วยเงิน 1 เหรียญสหรัฐ จะต้องใช้เงิน 12.9 บาท เพื่อซื้อสินค้าหรือบริการจำนวนเดียวกันในประเทศไทย นั่นคือ ถ้าน้ำมันเบนซิน 1 ลิตร ในประเทศสหรัฐอเมริกา สามารถหาซื้อได้ด้วยเงิน 0.63 เหรียญสหรัฐ ในประเทศไทย ก็ควรจะซื้อได้ด้วยเงิน $0.63 \times 12.9 = 8.13$ บาท และเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับราคาในประเทศอื่นๆ ได้ จึงเปลี่ยนกลับเป็นเหรียญสหรัฐโดยการ

หารด้วย 37.88 บาท ต่อเหรียญสหรัฐ (อัตราแลกเปลี่ยนโดยประมาณเมื่อปลายปี ค.ศ. 2006) จะได้ 0.21 เหรียญสหรัฐต่อลิตร เมื่อนำไปเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินที่ขายกันจริงๆ 0.70 เหรียญสหรัฐต่อลิตร ราคาขายจริงจึงเป็น 3.26 เท่าของราคาขายในสหรัฐอเมริกาที่ปรับด้วย PPP ของประเทศไทย และถ้าใช้วิธีเดียวกันนี้กับราคาน้ำมันเบนซินของประเทศอื่นๆ จะเห็นได้ว่า อิหร่านและซาอุดีอาระเบีย ขายถูกกว่าที่สหรัฐอเมริกา ประเทศอื่นในตารางที่ 1 ขายน้ำมันเบนซินในราคาที่สูงกว่า นั่นคือราคาในประเทศเวียดนามสูงถึง 5.35 เท่า ประเทศญี่ปุ่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ เป็น 1.52 1.68 และ 1.55 ตามลำดับ ในขณะที่ราคาในประเทศไทยสูงถึง 3.26 เท่า

ตารางที่ 2 แสดงราคาน้ำมันดีเซลที่สถานีบริการ เทียบกับ ราคาปรับตามค่าครองชีพ

	อัตรา ⁽²⁾		ราคา ⁽³⁾ ที่สถานีบริการ (เงินสกุลท้องถิ่น)	PPP ⁽⁴⁾ 2004	ราคาปรับตาม ⁽⁵⁾	ราคาปรับตาม ⁽⁶⁾	ราคา ⁽⁷⁾
	ราคา ⁽¹⁾	แลกเปลี่ยน			ค่าครองชีพ	ค่าครองชีพ	ที่สถานีบริการ/ ราคาปรับตาม
	ที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ)	(เงินสกุลท้องถิ่น/ เหรียญสหรัฐ)			(เงินสกุลท้องถิ่น)	(เงินสกุลท้องถิ่น)	(เหรียญสหรัฐ)
อิหร่าน	0.03	9,223.00	276.69	2,775.3	1,748.44	0.19	0.16
ญี่ปุ่น	0.90	116.30	104.67	132.5	83.48	0.72	1.25
มาเลเซีย	0.40	3.60	1.44	1.8	1.13	0.32	1.27
ซาอุดีอาระเบีย	0.07	3.75	0.26	2.9	1.83	0.49	0.14
สิงคโปร์	0.63	1.59	1.00	1.5	0.95	0.59	1.06
ไทย	0.65	37.88	24.62	12.9	8.13	0.21	3.03
อังกฤษ	1.73	0.54	0.93	0.6	0.38	0.70	2.47
สหรัฐอเมริกา	0.69	1.00	0.69	1.0	0.63	0.63	1.10
เวียดนาม	0.53	16,152.00	8,560.56	3,209.5	2,021.99	0.13	4.23

หมายเหตุ

- (1) ที่มา : International Fuel Prices 2007
- (2)เฉลี่ย ปี ค.ศ. 2006
- (3) ราคาที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ) คูณ อัตราแลกเปลี่ยน
- (4) ที่มา : <http://devdata.worldbank.org-Table4.14/Exchange rates>
- (5) ราคาที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ) คูณ PPP
- (6) ราคาปรับตามค่าครองชีพ หารด้วย อัตราแลกเปลี่ยน
- (7) ราคาที่สถานีบริการ (เหรียญสหรัฐ) หารด้วย ราคาปรับตามค่าครองชีพ (เหรียญสหรัฐ)

ด้วยข้อมูลจากแหล่งเดียวกัน และใช้วิธีเดียวกันนี้เปรียบเทียบราคาน้ำมันดีเซลที่สถานีบริการของประเทศต่างๆดังในตารางที่ 2 จะได้อัตราส่วนราคาของน้ำมันดีเซลที่ขายตามสถานีบริการในประเทศไทยต่อราคาขายในสหรัฐอเมริกาที่ปรับด้วย PPP ของประเทศไทยใกล้เคียงกับอัตราส่วนราคาของน้ำมันเบนซิน คือ 3.03 เท่า ส่วนอัตราส่วนราคาน้ำมันดีเซลในทำนองเดียวกันของประเทศอื่นๆแสดงไว้ในตารางที่ 2 เช่นกัน อัตราส่วนราคาดังกล่าวของน้ำมันดีเซลในประเทศ ญี่ปุ่น มาเลเซีย และ สิงคโปร์ เป็น 1.25 1.27 และ 1.06 ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าของประเทศไทยทั้งสิ้น

เป็นที่ชัดเจนว่าประเทศของเราไม่ใช่ประเทศผู้ผลิตและส่งออกน้ำมันดิบ จึงไม่มีน้ำมันราคาถูกให้ใช้ อย่างที่ทราบกันดีว่าน้ำมันเป็นต้นทุนที่สำคัญของการผลิตส่วนใหญ่จึงเป็นเรื่อง

สำคัญอย่างยิ่งที่ทุกภาคการผลิต และขนส่ง จึงต้องช่วยกันประหยัดพลังงาน เพื่อลดต้นทุนและรักษาความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ

หมายเหตุ

บัณฑิตวิทยาลัยร่วมด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม ได้รับการสนับสนุนจากโครงการพัฒนามัธยมศึกษาและวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน บทความนี้เป็นความเห็นของผู้เขียน ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง