

สถานการณ์บ้านเมือง

ปัญหาการกำหนดราคาน้ำมัน

1. การปรับราคาน้ำมัน

การประกาศปรับราคาขายปลีกน้ำมันชนิดต่าง ๆ ครั่งล่าสุด ได้กระทำเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2522 การปรับราคาดังกล่าวเป็นการกำหนดราคาขายปลีกโดยวิธีการคิดราคาน้ำมันจากโรงกลั่น ภาษีเข้ารัฐ ค่าการตลาด และการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน ดังปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 1 การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันชนิดต่าง ๆ ตามราคาใหม่นี้ เป็นที่คาดว่าจะยังไม่สามารถแก้ไขวิกฤติการณ์ของน้ำมันบางชนิดได้

วัตถุประสงค์ของบทความสั้น ๆ นี้เพื่อที่จะแสดงการวิเคราะห์ให้เห็นว่า การกำหนดราคาขายปลีกของน้ำมันชนิดต่าง ๆ ยังขาดความเหมาะสมเพียงพอ และอาจนำไปสู่วิกฤติการณ์ขึ้นเป็นระยะ ๆ ได้ กล่าวคือ มีการกำหนดราคาน้ำมันเบนซินทั้งชนิดพิเศษและชนิดธรรมดาไว้ในลักษณะสูงเกินไป แต่ในขณะที่เดียวกันก็ได้กำหนดราคาน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาไว้ในลักษณะต่ำเกินไป ดังจะเห็นได้ว่าได้นำไปสู่ภาวะตลาดมืดขึ้นโดยทั่วไป

2. ภาวะของน้ำมันเบนซิน

น้ำมันเบนซินทั้งชนิดพิเศษและชนิดธรรมดา ซึ่งกำหนดราคาขายปลีกโดยวิธีคิดราคาจากราคาโรงกลั่น ภาษีเข้ารัฐ ค่าการตลาด และการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน ในราคาดีตรละ 7.84 และ 7.45 บาท ตามลำดับ ราคาขายปลีกน้ำมันดังกล่าวนี้ จึงไม่เป็นราคาที่แท้จริง หากแต่เป็นราคาที่มีการกำหนดในลักษณะที่บิดเบือน (Distortion) ให้สูงขึ้นโดยทางการ เพื่อวัตถุประสงค์บางประการ ได้แก่การประหยัด การใช้น้ำมันภายในประเทศอันจะเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศ เพราะว่าได้มีการคิดราคาในลักษณะที่รวมภาษีเข้ารัฐ และการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันไว้ แต่ถ้าหักรายการทั้งสองนี้ออกก็จะเหลือราคาเพียงดีตรละ 4.1775 และ

3.9664 บาท ตามลำดับ ดังปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 2 ซึ่งควรจะเป็นราคาที่แท้จริง ที่จะมีการซื้อขายกันในตลาดโดยทั่วไป

ด้านเทคนิคของการกลั่นน้ำมัน ยังมีข้อเท็จจริงที่น่าสนใจว่า การกลั่นน้ำมันโดยใช้น้ำมันดิบจำนวนหนึ่งจะให้ผลผลิตเป็นน้ำมันเบนซินชนิดพิเศษและชนิดธรรมดา ในอัตราส่วนกันคิดเป็นร้อยละที่ค่อนข้างสูง ที่เหลือออกนั้นเป็นผลผลิตในรูปของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา นอกจากนี้ถ้าหากเทคนิคการกลั่นที่มีความก้าวหน้ามากขึ้น ก็จะทำให้ผลผลิตของน้ำมันทั้งสองชนิดซึ่งเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพสูงเพิ่มขึ้นอีก ส่วนน้ำมันสองชนิดหลังกลับยังให้ผลผลิตลดลง โดยปกติน้ำมันดิบที่นำเข้ามาจากตะวันออกกลาง จะให้ผลผลิตเป็นน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดในอัตรารวมกันคิดเป็นร้อยละที่สูง แต่ถ้าเป็นน้ำมันดิบที่นำเข้ามาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน จะให้ผลผลิตเป็นน้ำมันเตาในปริมาณมาก ทั้งนี้ เนื่องจากคุณภาพของน้ำมันดิบจากสองแหล่งดังกล่าวมีความแตกต่างกัน

น้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดจึงมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดปัญหาที่ค่อนข้างน้อยในอนาคต เนื่องจากปริมาณการใช้น้ำมันดังกล่าวภายในประเทศยังมีน้อยกว่าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา และการตั้งราคาน้ำมันดังกล่าวไว้สูง จะเป็นสิ่งจูงใจให้โรงกลั่นให้ผลิตร้าน้ำมันดังกล่าวออกมาเพิ่มขึ้น อุปทาน (Supply) ของน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดจึงเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังมีแนวโน้มในทางที่จะกีดกันหัวสต็อกอื่น ๆ ที่มีราคาต่ำ มาใช้แทนน้ำมันทั้งสองชนิดมากขึ้น ซึ่งจะสามารถทำการประหยัดน้ำมันดังกล่าวได้ ในขณะที่เดียวกันนี้ ทางด้านอุปสงค์ (Demand) ก็ได้มีการกำหนดราคาขายปลีกไว้ในลักษณะที่สูงเกินไป ซึ่งก็จะเป็นหลักประกันได้ว่า วิกฤติการณ์ของน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดจะยังไม่เกิดขึ้นภายในอนาคตที่มีระยะเวลายาวพอสมควร

3. ภาวะของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา

น้ำมันดีเซลทั้งสองชนิด ซึ่งได้กำหนดราคาขายปลีกไว้โดยวิธีการรวมราคาจากโรงกลั่น ภาษีเข้ารัฐ ค่าการตลาด และการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน โดยขายปลีกในราคาดังกล่าว 4.88 และ 4.71 บาท ตามลำดับ ดังปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 1 ตามราคาขายปลีก

ของน้ำมันทั้งสองชนิดดังกล่าว ถึงแม้ว่าจะได้มีการรวมค่าภาษีเข้ารัฐ และการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันไว้แล้วก็ตาม ก็ยังคงเป็นการกำหนดราคาในลักษณะที่บิดเบือนที่ค่อนข้างต่ำมาก กล่าวคือ ถ้าหักค่าภาษีเข้ารัฐและเงินเข้ากองทุนน้ำมันแล้ว ก็จะมีราคาเหลือเพียงลิตรละ 3.7673 และ 3.6273 บาท ตามลำดับ ดังปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 2 ซึ่งควรจะเป็นราคาที่แท้จริงที่มีการซื้อขายกันโดยทั่วไปในตลาด ในขณะที่เดียวกันราคาน้ำมันเตาชนิด 600 ชนิด 1,200 และชนิด 1,500 ก็ได้กำหนดราคาขายปลีกโดยกรมทะเบียนการค้าซึ่งรวมรายการต่าง ๆ ทั้งสี่รายการไว้ในอัตราลิตรละ 3.04 2.93 และ 2.90 บาทตามลำดับ ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่าเป็นการกำหนดราคาบิดเบือนที่ค่อนข้างต่ำ

ด้านเทคนิคของการกลั่นน้ำมัน ก็ยังปรากฏว่าการกลั่นน้ำมันดิบจำนวนหนึ่งจะได้ผลผลิตของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา ซึ่งถือได้ว่าเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพต่ำในอัตราส่วนกัน คิดเป็นร้อยละที่ค่อนข้างต่ำ นอกนั้นเป็นผลผลิตของน้ำมันที่มีคุณภาพสูงอันได้แก่น้ำมันเบนซินทั้งสองชนิด นอกจากนี้ ถ้าเทคนิคของการกลั่นน้ำมันดังกล่าวมีความทันสมัยยิ่งขึ้น ก็จะทำให้ผลผลิตของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตารวมกันในอัตราน้อยกว่าเดิม และน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดรวมกันในอัตรามากกว่าเดิม นอกจากนี้ การตั้งราคาน้ำมันดังกล่าวไว้ค่อนข้างต่ำ โรงกลั่นก็จะไม่สนใจที่จะทำการผลิต แต่จะหันไปผลิตน้ำมันชนิดที่มีราคาแพงแทน อุปทาน (Supply) ของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาจึงลดลง

น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาจึงเกิดปรากฏการณ์ของความขาดแคลน ด้วยเหตุผลทั้งทางด้านเศรษฐศาสตร์ และเหตุผลทางด้านเทคนิคของการกลั่นน้ำมันดังได้กล่าวมาแล้ว มีข้อเท็จจริงที่สามารถยืนยันได้ว่า ภาวะของความขาดแคลนของน้ำมันดังกล่าวได้ปรากฏขึ้นในปัจจุบัน ในราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลซึ่งรวมหลายสิ่งเข้าไว้ในราคาลิตรละ 4.88 บาท ดังปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 1 และราคาที่หักเงินค่าภาษีเข้ารัฐและเงินเข้ากองทุนน้ำมันออก ซึ่งจะเหลือราคาขายปลีกที่จะสามารถหาซื้อได้ในราคาลิตรละ 3.7637 บาท ดังปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 2 จากกรกำหนดราคาขายปลีกทั้งที่รวมค่าภาษีเข้ารัฐและเงินเข้ากองทุนน้ำมันแล้ว และการหักสองรายการดังกล่าวออกเพื่อให้เป็นราคาที่แท้จริงซึ่งควรจะมีการซื้อขายกันในตลาดโดยทั่วไป แต่ก็ไม่อาจเป็นไปได้ เนื่องจากได้เกิดภาวะตลาดมืดขึ้นทั้งในกรุงเทพมหานครและในต่างจังหวัด กล่าวคือ มีการขายปลีกน้ำมันดีเซลกันในราคาลิตรละประมาณ 5.50-6.50 บาท

ทั้งปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 3 นอกจากนี้ ยังเป็นที่คาดว่าราคาตลาดมีของน้ำมันดีเซลทั้งใน กรุงเทพมหานคร และในต่างจังหวัดจะต้องเพิ่มสูงขึ้นอีกในอนาคตอันใกล้นี้ เมื่อเป็นดังนี้ ราคาในตลาดมีก็จะเป็นเครื่องชี้ถึงราคาที่แท้จริงของน้ำมันดีเซล ซึ่งได้ทำการซื้อขายกันโดยทั่วไปได้เป็นอย่างดี ไม่ใช่ราคาในลักษณะบิดเบือนที่ต่ำกว่าความเป็นจริงที่ทางการกำหนดเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะมิให้ผู้ใช้น้ำมันดังกล่าว ต้องเกิดความเดือดร้อนเนื่องจากการกำหนดราคาขายปลีกไว้ในลักษณะที่สูงกว่าราคานี้

4. โครงสร้างของการกำหนดราคาขายปลีกและผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ

4.1 โครงสร้างของการกำหนดราคาขายปลีก

โครงสร้างของการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันชนิดต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว มีผลทำให้ น้ำมันเบนซินทั้งชนิดพิเศษและชนิดธรรมดา มีลักษณะไม่เกิดความขาดแคลนทั้งในปัจจุบัน และภายในอนาคตอันมีระยะเวลาพอสมควร ส่วนน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตานั้น ได้มีปรากฏการณ์ของความขาดแคลนและเกิดภาวะตลาดมืดขึ้นทั่วไปในปัจจุบัน และในอนาคตอันใกล้ ภาวะของความขาดแคลนจะรุนแรงยิ่งขึ้น การกำหนดราคาน้ำมันชนิดต่าง ๆ ตามโครงสร้างดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหายุ่งยากทั้งทางด้านอุปสงค์และอุปทาน วิกฤติการณ์จึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ยาก

4.2 ความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันชนิดต่าง ๆ

เนื่องจากการได้มีการกำหนดราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดในราคาที่ค่อนข้างสูง และนอกจากนี้ ปริมาณการใช้ภายในประเทศของน้ำมันทั้งสองชนิดดังกล่าว ยังมีค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับน้ำมันชนิดอื่น ๆ ส่วนราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาได้มีการกำหนดราคาขายปลีกไว้ค่อนข้างต่ำ รวมทั้งได้ปรากฏความขาดแคลนอยู่ในปัจจุบัน และนอกจากนี้ ยังมีน้ำมันดังกล่าวอยู่ในปริมาณน้อย ราคาคุณภาพในตลาดมืดของน้ำมันทั้งสองชนิด จึงจำเป็นจะต้องเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต และจะเพิ่มจนสูงจนใกล้หรืออาจสูงกว่าราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดได้ ถ้าทางการยังไม่มีมาตรการแก้ไข ทั้งนี้เนื่องจากมีความต้องการใช้น้ำมันดังกล่าวทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้เพิ่มขึ้น

อนึ่งนอกจากนี้ ยังมีเหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่สามารถสนับสนุนความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันชนิดต่าง ๆ ให้เป็นไปตามทิศทางดังกล่าวแล้ว ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันชนิดต่าง ๆ ภายในประเทศ ซึ่งปรากฏว่ามีการใช้น้ำมันเตา น้ำมันดีเซล และน้ำมันเบนซิน ในอัตราร้อยละ 34.47 34.02 และ 20.00 ตามลำดับ ทั้งปรากฏตัวเลขตามตารางที่ 4 ซึ่งจะเห็นได้ว่าน้ำมันเตาและน้ำมันดีเซลนั้นมีการใช้มาก เนื่องจากในอดีตนั้นได้มีการกำหนดราคาขายปลีกของน้ำมันทั้งสองชนิดไว้ในลักษณะที่ค่อนข้างต่ำ อุตสาหกรรมและธุรกิจทั่วไปจึงหันมาใช้น้ำมันดังกล่าวกันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันเตาได้ถูกใช้ในการอุตสาหกรรม ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ไปในการผลิตพลังงานไฟฟ้า ส่วนน้ำมันดีเซลใช้ไปในการคมนาคม การขนส่ง การเกษตร และการประมง ในปัจจุบันก็ยังคงกำหนดราคาขายปลีกของน้ำมันทั้งสองชนิดไว้ในลักษณะที่ค่อนข้างต่ำ

4.3 มาตรการในการแก้ไขปัญหา

ภาวะความขาดแคลนน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา จึงอาจเกิดวิกฤติการณ์ขึ้นเป็นระยะๆ ทางการอาจใช้วิธีแก้ไขโดย (1) การปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริง และ (2) การนำน้ำมันสำเร็จรูปเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งก็จำเป็นที่จะต้องนำเข้ามาในราคาที่ปรากฏอยู่ในตลาดสำคัญๆ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น ราคาที่ปรากฏในตลาดดังกล่าวรวมกับค่าขนส่งแล้ว จะเป็นราคาที่สูงกว่าราคาขายปลีกภายในประเทศที่กำหนดไว้ แต่ทางการก็อาจจะขายในราคาขายปลีกดังกล่าวได้ โดยใช้เงินจากกองทุนน้ำมันมาอุดหนุนตราบิตที่ยังคงมีเงินในกองทุนดังกล่าว แต่ถ้าเงินในกองทุนน้ำมันหมดลงทางการก็จำเป็นจะต้องทำการปรับราคาขายปลีกของทั้งน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาเพิ่มขึ้นอีก การนำเข้าจึงสามารถแก้ไขปัญหาวิกฤติการณ์ได้เป็นการชั่วคราว กล่าวคือสามารถแก้ไขปัญหาคความขาดแคลนและภาวะตลาดมีตลงได้ในระยะสั้น ๆ บางระยะเท่านั้น

4.4 ผลกระทบต่อการประกอบการที่ใช้น้ำมันประเภทต่าง ๆ

การปรับราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา คงจะต้องกระทำอยู่เป็นระยะ ๆ ควบคู่ไปกับภาวะความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันดังกล่าวในตลาดมีต ปรากฏการณ์ดังกล่าวจะเกิดความกระทบกระเทือนต่อการประกอบการสาขาต่างๆ มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การผลิต

พลังงานไฟฟ้า การขนส่งมวลชนและผู้โดยสาร การคมนาคม การเกษตร และการประมง เป็นต้น

การขนส่งมวลชนและการขนส่งผู้โดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลในการประกอบการ จะมีปัญหามากยิ่งขึ้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการซื้อหาน้ำมันดีเซลสูงขึ้นและอาจจะหาซื้อน้ำมันดังกล่าวไม่ได้ ส่วนการประกอบการที่ใช้น้ำมันเบนซินทั้งสองชนิด ถึงแม้ว่าจะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ก็ยังคงมีปริมาณน้ำมันดังกล่าวใช้ได้อีกนานในราคาที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รถสองแถว และรถเมล์เล็กที่ใช้น้ำมันเบนซินจะมีความได้เปรียบยิ่งขึ้น ถ้าเกิดวิกฤติการณ์และภาวะตลาดมีผลทำให้น้ำมันดีเซลมีราคาแพงขึ้น

4.5 ข้อสังเกตเกี่ยวกับมาตรฐานการครองชีพและการพัฒนา

น้ำมันชนิดต่าง ๆ มีความสำคัญทั้งทางตรงและทางอ้อมในการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนทั่วไป น้ำมันมีบทบาทสำคัญในการยกมาตรฐานการครองชีพของประชาชน น้ำมันชนิดต่าง ๆ มีความขาดแคลนในศึกวิที่แตกต่างกันออกไป การที่จะแก้ไขปัญหาโดยมิให้ประชาชนเดือดร้อนทั้งทางตรงและทางอ้อมในระยะสั้นเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก

การพัฒนาประเทศในสาขาต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และคมนาคม ได้มีการพึ่งพาอาศัยน้ำมันชนิดต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา โดยใช้เป็นเชื้อเพลิงแทนที่จะค้นหาแหล่งเชื้อเพลิงอื่น ๆ แทนน้ำมันดังกล่าว ซึ่งมีแนวโน้มของความขาดแคลนและมีราคาแพงขึ้น

วิธีการแก้ไขปัญหาวิกฤติการณ์น้ำมัน โดยการปรับราคาน้ำมันชนิดต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ให้มีการใช้น้ำมันให้ประหยัดยิ่งขึ้น จึงหลีกเลี่ยงได้ยากที่จะเกิดความเดือดร้อนโดยทั่วไป การแก้ไขปัญหโดยวิธีอื่น เช่น การขอร้องให้ผู้ใช้น้ำมันพากันประหยัดและรับผิดชอบต่อประเทศชาติเป็นสิ่งที่กระทำไม่ได้ เพราะไม่มีใครเห็นด้วย ผู้ใช้ทุกคนต่างก็เห็นว่าตนใช้น้ำมันอย่างประหยัดอยู่แล้ว การแก้ไขปัญหโดยวิธีการบั่นส่วนน้ำมันนับว่ามีความยุ่งยากมากขึ้น เนื่องจากภาวะแวดล้อมต้านความสามารถในการบริหารงาน และกรรมลัทธิของภาวะ

สังคม ทำให้ไม่สามารถใช้วิธีการนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับราคาน้ำมันจึงเป็นวิธีการเดียวที่จำเป็นจะต้องกระทำในขั้นสุดท้าย

การปรับราคาน้ำมันชนิดต่างๆ เพิ่มขึ้น จะทำให้ระบบเศรษฐกิจโดยรวมหันเหจากการพึ่งพาอาศัยน้ำมันในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอัตราร้อยละที่สูง- ให้ลดลงโดยหันไปคิดค้นและใช้พลังงานอื่นแทนน้ำมันให้มากกว่าเดิม บรรดาประเทศที่พัฒนาแล้วต่างก็ได้พากันลงทุนคิดค้น และนำเอาพลังงานอื่นมาใช้แทนน้ำมันกันมากขึ้น บางประเทศพึ่งน้ำมันเป็นพลังงานประมาณร้อยละ 50 เท่านั้น อีกร้อยละ 50 เป็นการพึ่งพาอาศัยพลังงานอื่นๆ ในระยะยาว ประเทศไทยหลีกเลี่ยงได้ยากที่จะต้องหันเหนโยบายพลังงานไปในทิศทางดังกล่าว

ตารางที่ 1

แสดงราคาน้ำมันชนิดต่างๆ รวมค่าภาษีและเงินเข้ากองทุนน้ำมัน

(ลิตร : บาท)

	เบนซิน (พิเศษ)	เบนซิน (ธรรมดา)	ดีเซล (หมุนเร็ว)	ดีเซล (หมุนช้า)
(1) ราคาโรงกลั่น	3.7286	3.5564	3.4280	3.3795
(2) ภาษีเข้ารัฐ	3.2465	3.0857	0.7393	0.7136
(3) ค่าการตลาด	0.4489	0.4100	0.3357	0.2478
(4) กองทุนน้ำมัน	0.4160	0.3985	0.3770	0.3691
(5) ราคาขายปลีก	7.84	7.45	4.88	4.71

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 2

แสดงราคาน้ำมันชนิดต่างๆ ไม่รวมค่าภาษีเข้ารัฐ และเงินเข้ากองทุนน้ำมัน

(ลิตร : บาท)

	เบนซิน (พิเศษ)	เบนซิน (ธรรมดา)	ดีเซล (หมุนเร็ว)	ดีเซล (หมุนช้า)
(1) ราคาโรงกลั่น	3.7286	3.5564	3.4280	3.3795
(2) ภาษีเข้ารัฐ	0	0	0	0
(3) ค่าการตลาด	0.4489	0.4100	0.3357	0.2478
(4) กองทุนน้ำมัน	0	0	0	0
(5) ราคาขายปลีก	4.1775	3.9664	3.7637	3.6273

ตารางที่ 3
แสดงราคาตลาดมืดของน้ำมันประเภทต่าง ๆ

(ลิตร : บาท)

	เบนซิน (พิเศษ)	เบนซิน (ธรรมดา)	ดีเซล (หมุนเร็ว)	ดีเซล (หมุนช้า)
(1) ราคาตลาดมืด	ไม่มี	ไม่มี	5.50-6.50	ไม่ได้ติดตาม

ตารางที่ 4
แสดงการใช้น้ำมันแยกตามชนิดในปี 2521

ชนิด	ปริมาณการใช้ (ล้านลิตร)	คิดเป็นร้อยละ
(1) น้ำมันเตา	3,977.1	34.43
(2) น้ำมันดีเซล	3,926.0	34.02
(3) น้ำมันเบนซิน	2,307.3	20.00
(4) น้ำมันเครื่องบิน	785.9	6.81
(5) ก๊าซปิโตรเลียม*	277.1	2.40
(6) น้ำมันก๊าด	265.8	2.30
รวม	11,539.2	100.00

ที่มา : การพลังงานแห่งชาติ

หมายเหตุ : * 1 ลิตร = 1.57 กิโลกรัม

สมนึก แดงเจริญ

เอกสารอ้างอิง

ก. ภาษาไทย

1. ธวัชชัย ยงกิตติกุล, *ปัญหาและนโยบายการพลังงานของประเทศไทย*, พระนคร : เอกสารโรเนียวของกลุ่มวิเคราะห์กิจการและนโยบายสาธารณะ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
2. ร.อ.ชาญชัย ชาญชัยศึก, "น้ำมัน" *วารสารสิทธิกรไทย*, ปีที่ 4 ฉบับที่ 1 (เมษายน-มิถุนายน) 2516 หน้า 27-60
3. จำลอง อติกุล, "น้ำมัน : ปัญหาเฉพาะหน้าหรือปัญหาขั้นพื้นฐาน" *พัฒนบริหารศาสตร์*, ปีที่ 19 เล่มที่ 1 (มกราคม) 2522 หน้า 152-156
4. พรายพล คุ้มทรัพย์, *การวิเคราะห์ปัญหาและนโยบายน้ำมันของไทย 2516-2520* *วารสารธรรมศาสตร์*, (เมษายน-มิถุนายน) 2521 หน้า 2-14
5. สุดักคำ ทิริฤกษ์พิทักษ์, *การวิเคราะห์ความต้องการนำเข้าน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย* พระนคร : คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วิทยาลัยนิพนธ์ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, 2522

ข. ภาษาอังกฤษ

1. Wantana Panitpiboon. *The Distributional Impact of Taxes on Petroleum Products in Thailand 1973* Bangkok : Faculty of Economics, Thammasat University : A Thesis Submitted in partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Economics (English Language Program).
2. National Energy Administration. *Oil and Thailand 1975*.
3. National Energy Administration. *Oil and Thailand 1976*
4. The Thai oil Refinery Company Limited. *Facts and Figure on Oil*. 1974
5. World Bank. *Thailand : Toward a Development Strategy of Full Participation : A Basic Economic Report*. (September) 1978.