

ประเด็นสำคัญ ทางเศรษฐกิจ

เรื่อง

ปัญหาราคาสินค้าอุปโภค บริโภค มีราคาแพง
อันเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซเพิ่มสูงขึ้น

ผู้เรียบเรียง

- | | |
|--------------------------|-----------|
| 1. นายภูมิพิชญ์ ยาสีทธิ์ | วิทยากร ๗ |
| 2. นายอติวิชญ์ แสงสุวรรณ | วิทยากร ๕ |

กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ สำนักวิชาการ

กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑

ปัญหาราคาสินค้าอุปโภค บริโภค มีราคาแพงอันเนื่องมาจาก ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซเพิ่มสูงขึ้น

1. สถานการณ์ปัจจุบัน

เนื่องจากปัจจุบันราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซหุงต้มมีราคาแพง ซึ่งมีการปรับราคาขึ้นเป็นระยะๆตลอดมา ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการซึ่งทำให้ราคาสินค้าอุปโภคและบริโภคขยับสูงขึ้น กระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน เพราะรายจ่ายที่จำเป็นในชีวิตประจำวันนับวันแต่จะเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ประชาชนทั่วประเทศในทุกสาขาอาชีพได้รับความเดือดร้อนกันอย่างถ้วนหน้า ซึ่งปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซหุงต้มที่สูงขึ้นนี้ กลายเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจที่ทุกฝ่ายต้องหันมาให้ความสนใจและหาทางแก้ไข เพราะทั้งน้ำมันและก๊าซล้วนแต่เป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม และการขนส่ง

น้ำมันถือว่าเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญทางเศรษฐกิจทั้งภาคอุตสาหกรรมและการขนส่ง แต่ปัญหาราคาน้ำมันแพงนับวันที่จะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งสืบเนื่องมาจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลกซึ่งประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันดิบและต้องอิงราคาในตลาดต่างประเทศ ซึ่งคาดกันว่าราคาน้ำมันในตลาดโลกจะทรงตัวในระดับสูงต่อไป จากความกังวลเกี่ยวกับอุปทานน้ำมันอาจตึงตัว (Supply Disruption) และค่าเงินดอลลาร์ที่อ่อนตัว ทำให้ผู้ค้าน้ำมันและกองทุนการเก็งกำไรต่างๆ(Traders & Hedge Funds) เข้าซื้อขายเพื่อเก็งกำไรในตลาดซื้อขายล่วงหน้า โดยปัจจัยที่สร้างความกังวลว่าอุปทานน้ำมันอาจตึงตัว ได้แก่ สถานการณ์ตึงเครียดในประเทศผู้ผลิต สภาพอากาศแปรปรวน โรงกลั่น/แหล่งผลิตปิดฉุกเฉิน และข่าวกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน(OPEC) มีแนวโน้มไม่เพิ่มปริมาณการผลิต ขณะที่ความต้องการใช้น้ำมันยังอยู่ในระดับสูงในสหรัฐฯและจีน ล่าสุดกระทรวงพลังงานสหรัฐฯ รายงานอุปสงค์น้ำมันที่ระดับ 20.72 MMBD เพิ่มขึ้นจากครั้งก่อนที่ระดับ 20.69 MMBD และจีนนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในเดือน มกราคม ปี 2551 เพิ่มขึ้นทุกชนิดจากเดือน ธันวาคมปี 2550

ราคาขายปลีกน้ำมันในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล (ณ วันที่ 4 มีนาคม 2551)

ราคาขายปลีก
มาตรฐาน ในเขต
กทม. นนทบุรี
ปทุมธานี และ
สมุทรปราการ
หน่วย : บาท/ลิตร
Retail Prices in
Bangkok &
Vicinity
Unit :
Baht/Litre



| | ปตท PTT | บาง จาก BCP | เชลล์ Shell | เอสโซ่ Esso | เชฟรอน Chevron | ไออาร์พีซี IRPC | สยาม สห บริการ Susco | ภาคใต้ เชื้อเพลิง PT | เพียว Pure | ปิโตรนาส Petronas |
|--|------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|--------------------|-------------------------------|----------------------------|---------------|----------------------|
| แก๊สโซฮอล์ ออก เทน 95 (Gasohol 95 - E10) | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 | 29.59 |
| แก๊สโซฮอล์ ออก เทน 95 (Gasohol 95 - E20) | 27.59 | 27.59 | | | | | | | | |
| แก๊สโซฮอล์ ออก เทน 91 (Gasohol 91 - E10) | 28.79 | 28.79 | 28.79 | | | | | | | |
| เบนซิน ออกเทน 95 (ULG 95 RON) | 33.59 | - | 33.59 | 33.59 | 33.59 | 33.59 | 33.59 | 33.59 | 33.59 | 33.59 |
| เบนซิน ออกเทน 91 (UGR 91 RON) | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 | 32.49 |
| ดีเซลพรีเมียม (HSD 0.05% S) | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 | 29.94 |
| ดีเซลหมุนเร็ว B5 (HSD - B5) | 29.44 | 29.44 | | | | | | | 29.44 | |
| มีผลตั้งแต่วันที่ (Effective Date) | 28 Feb | 28 Feb | 28 Feb | 28 Feb | 28 Feb | 28 Feb | 28 Feb | 28 Feb | 26 Feb | 28 Feb |






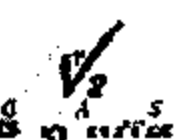
ที่มา:สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

(http://www.eppo.go.th/retail_prices.html)

ส่วนสถานการณ์ราคาแก๊สปิโตรเลียมเหลวหรือแอลพีจีในปัจจุบัน ที่ผ่านมาประเทศไทยมีปริมาณการจัดหาก๊าซแอลพีจี 2.2 ล้านตัน/ต่อปี โดยเป็นก๊าซจากโรงแยกก๊าซของ ปตท. ร้อยละ 53 จากโรงกลั่นน้ำมันและแหล่งอื่นๆ ร้อยละ 41 ในขณะที่ความต้องการใช้ภายในประเทศมีปริมาณมากขึ้นเนื่องจากปัญหาราคาน้ำมันแพง ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ และรถบรรทุกจึงหันมาติดตั้งเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซกันมากขึ้นปริมาณการใช้ก๊าซในภาคขนส่งจึงมากขึ้น และตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2550 เป็นต้นมา รัฐบาลได้ปล่อยราคาแก๊สลอยตัว โดยยอมให้ราคาแก๊สพุ่งคัมขึ้นราคาไปกิโลกรัมละ 1.20 บาท เพื่อลดเงินอุดหนุนที่กองทุนน้ำมันรับภาระอยู่ จึงจตุราคาแก๊สพุ่งคัมที่ใช้ในครัวเรือนให้สูงขึ้นจากราคากิโลกรัมละ 16.81 บาทเพิ่มเป็นกิโลกรัมละ 18.01 บาท ส่งผลให้ราคาขายปลีกแก๊สพุ่งคัมที่บรรจุถังขนาด 15 กิโลกรัมปรับราคาจากถังละ 252 บาทเป็นถังละ 270 บาท หรือเพิ่มขึ้น 7.1%ทันที และในช่วงนี้

พบว่า ความต้องการใช้แอลพีจีสูงขึ้นทุกภาคส่วน และมีการลักลอบส่งออกด้วย เพราะราคาของไทยถูกกว่าราคาตลาดโลก ทำให้คาดว่าตั้งแต่เดือนมีนาคม-มิถุนายน 2551 ประเทศไทยต้องนำเข้าแอลพีจีถึง 30,000 ตัน/เดือน คาดว่าจะมีความต้องการใช้ประมาณ 370,000 ตัน/เดือน แต่ผลิตได้เพียง 340,000 ตัน/เดือนอาจจะต้องนำเข้ามีมูลค่านำเข้า 450 ล้านบาท/เดือน รวมมูลค่า 1,800 ล้านบาท ซึ่งในอนาคตอาจจะแบ่งการจำหน่ายแอลพีจีออกเป็น 2 ตลาด คือ ภาคครัวเรือนและภาคการขนส่งและภาคอุตสาหกรรม ภาคครัวเรือนจะคงราคาจำหน่ายตามสูตรเดิม แต่สำหรับภาคการขนส่งและภาคอุตสาหกรรมจะมีการพิจารณากันใหม่

ราคาก๊าซหุงต้มในปัจจุบัน (ณ วันที่ 4 มี.ค.2551)

| ราคา : บาท/ถัง Price : Baht/Cylinder |  PTT ปตท. |  UNIQUE GAS ยูนิคแก๊ส |  SIAM GAS สยามแก๊ส |  PICNIC -picnic-แก๊ส |  WORLD GAS เวิลด์แก๊ส |  V2 GAS วีทูแก๊ส |
|---|---|---|--|--|---|--|
| ถังขนาด 4 กิโลกรัม / Kg | 100-118 | 101.63 | 77.0656 | 105-110 | 83 | 63 |
| ถังขนาด 7 กิโลกรัม / Kg | 145-160 | | | | | |
| ถังขนาด 11.5 กิโลกรัม / Kg | | 221.83 | 221.8236 | | | |
| ถังขนาด 13.5 กิโลกรัม / Kg | | | | 253 | 253 | |
| ถังขนาด 15 กิโลกรัม / Kg | 280-290 | 283.63 | 273.6260 | 273 | 276 | 235 |
| ถังขนาด 48 กิโลกรัม / Kg | 887.890 | 900.69 | 875.8072 | 878 | 876 | 760 |
| มีผลตั้งแต่ / Effective | 30 Jan 08 | 30 Jan 08 | 30 Jan 08 | 30 Jan 08 | 30 Jan 08 | 30 Jan 08 |

ที่มา:สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

(http://www.eppo.go.th/retail_prices.html)

2. ผลกระทบจากราคาน้ำมันและราคาก๊าซที่สูงขึ้น

สถานการณ์ราคาสินค้าอุปโภคและบริโภคโดยรวมหลังจากนี้ไป โดยเฉพาะผู้ผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคจะต้องปรับราคาขายส่งสินค้าขึ้นตามต้นทุนที่ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันและราคาก๊าซ ที่จำเป็นต้องปรับราคาขายส่งสินค้าแก่ผู้ค้าปลีกรายย่อยขึ้นตามต้นทุนที่สูงขึ้น คาดว่าราคาสินค้าอุปโภคและบริโภคจะปรับเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10-20 ซึ่งดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปของเดือนกุมภาพันธ์ 2551 เท่ากับ 120.7 เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม 2551 พบว่าสูงขึ้น 0.7% หากเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนสูงขึ้น 5.4 % สูงสุดในรอบ 20 เดือน

ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2549 เนื่องจากการปรับตัวหมวดอาหารและเครื่องดื่มสูงขึ้น 7.9% ได้แก่ เนื้อสัตว์สูงขึ้น 25% ผักและผลไม้สูงขึ้น 15.1% ไข่และผลิตภัณฑ์นม และเครื่องประกอบอาหาร สูงขึ้นในอัตราที่เท่ากัน 10.7% ส่วนหมวดอื่นๆที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มสูงขึ้น 4.0% มาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น 27.1% ส่งผลให้ค่าโดยสารสาธารณะสูงขึ้น 2.2% นอกจากนี้หมวด ยาสูบและเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์สูงขึ้น 3.7% และเฉลี่ยช่วงระยะเวลาเดียวกันของเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ปี 2549 อัตราเงินเฟ้อสูงขึ้นเฉลี่ย 4.8%

ส่วนผลกระทบจากการดำเนินการ การปรับขึ้นราคาแก๊ซ LPG 1.29 บาท/กก. หรือ 19 บาท/ถัง 15 กก. จะทำให้กองทุนน้ำมันฯ ลดภาระการจ่ายเงินชดเชย 324 ล้านบาท/เดือน ค่าใช้จ่ายรถแท็กซี่เพิ่มขึ้นกะละ 26 บาท อาหารสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นจานละ 4 สตางค์ อย่างไรก็ตาม การปรับขึ้นราคาแก๊ซ LPG จะดำเนินการพร้อมกับการลดราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลลิตรละ 50 สตางค์ จะทำให้รายจ่ายของครัวเรือนไม่เพิ่มขึ้นแต่จะลดลง 9.46 บาท/เดือน รายละเอียด มีดังนี้

ผลกระทบจากการปรับขึ้นราคาแก๊ซ LPG

| ราคาขายปลีก (ปรับขึ้น 1.29 บาท/กก. หรือประมาณ 19 บาท/ถัง 15 กก.) | | |
|--|-------|---------------|
| - บาท/กก. | 18.10 | บาท/กก. |
| - บาท/ถัง 15 กก. | 272 | บาท/ถัง |
| ผลกระทบ | | |
| - รายจ่ายของกองทุน | -324 | ล้านบาท/เดือน |
| - ค่าใช้จ่ายของประชาชน | 347 | ล้านบาท/เดือน |
| - ค่าใช้จ่ายของโรงงานอุตสาหกรรม | 57 | ล้านบาท/เดือน |
| - ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ (600 กม./25.92 ลิตร) | 52 | บาท/วัน |
| - ค่าใช้จ่ายของครัวเรือน (1 เดือน/ถัง 15 กก.) | 19 | บาท/เดือน |
| - อาหารสำเร็จรูป (1,440 จาน/ถัง 48 กก.) | 0.04 | บาท/จาน |

**ผลกระทบจากได้จากการปรับลดราคาก๊าซและปรับขึ้นราคาก๊าซ LPG
ต่อเดือนของครัวเรือนเฉลี่ยทั่วประเทศ**

| ชนิด | ค่าใช้จ่ายต่อครัวเรือนปี 49* | ราคาปี 49 | ปริมาณที่ใช้ปี 49 | ผลกระทบต่อครัวเรือนจากการปรับราคา | |
|---------------|------------------------------|-----------|-------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| | | | | ราคา (บาท/ลิตร) | ค่าใช้จ่าย (บาท/เดือน) |
| เบนซิน 91 | 403 | 26.81 | 15.03 | -0.50 | -7.52 |
| เบนซิน 95 | 63 | 27.61 | 2.28 | -0.50 | -1.14 |
| แก๊สโซฮอล์ | 9 | 26.11 | 0.34 | -0.50 | -0.17 |
| ดีเซลหมุนเร็ว | 272 | 25.64 | 10.61 | -0.50 | -5.30 |
| LPG (กก.) | 61 | 16.81 | 3.63 | 1.29 | 4.68 |
| รวม | 808 | | | | -8.46 |

หมายเหตุ : *ค่าใช้จ่ายต่อครัวเรือนจากรางงานภาพสำรวจการใช้พลังงานปี 2549 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

3. แนวทางการแก้ปัญหาและลดผลกระทบ

แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำมันแพงเพื่อลดการพึ่งพาน้ำมันจากต่างประเทศนั้น ประกอบด้วย 4 แนวทางหลักคือ

1. การใช้มาตรการประหยัดพลังงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ซึ่งควรเริ่มต้นจากภาครัฐในการเพิ่มมาตรการประหยัดพลังงาน สำหรับภาคอุตสาหกรรมควรใช้แนวทางการลดต้นทุนการผลิต เช่น การใช้พลังงานหมุนเวียน พลังงานทดแทน สำหรับภาคประชาชนทั่วไปนั้นมีหลายแนวทางที่จะสามารถลดการใช้พลังงานลงได้ เช่น การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าประหยัดพลังงาน การรณรงค์ใช้หลอดคอมประหยัดไฟแทนการใช้หลอดไฟชนิดไส้ ลดการใช้เครื่องปรับอากาศหรือการติดตั้งผนังกันความร้อนเพื่อลดการใช้เครื่องปรับอากาศ

2. การลงทุนระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ สำหรับการขนส่งนั้นถือว่าได้รับผลกระทบมากที่สุดจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ แทนระบบขนส่งมวลชนทางรถยนต์เพื่อลดต้นทุน เช่น การพัฒนาระบบ Logistics แทนระบบขนส่งทางรถยนต์ เช่น การเพิ่มการขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางเรือ การขนส่งน้ำมันผ่านท่อ เป็นต้น นอกจากนี้การขนส่งทางรถยนต์ยังสามารถใช้พลังงานทางเลือก เช่น การติดตั้งรถยนต์ NGV การใช้แก๊สโซฮอล์ (GASOHOL) น้ำมันไบโอดีเซล (Bio-Diesel) เป็นต้น

3. การใช้พลังงานทดแทนและพลังงานหมุนเวียนทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคการขนส่ง และภาคครัวเรือน ได้แก่ พลังงานน้ำในกระบวนการผลิตไฟฟ้า การใช้พลังงาน

แสงอาทิตย์ ลม ก๊าซชีวภาพ ชีวมวล และขยะในครัวเรือนและอุตสาหกรรม การใช้ก๊าซ NGV แก๊สโซฮอลล์ (GASOHOL) น้ำมันไบโอดีเซล (Bio-Diesel) ในการขนส่งและอุตสาหกรรม

4. การจัดหาแหล่งพลังงานอื่นเพื่อทดแทนการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ได้แก่ การจัดหาแหล่งพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน แหล่งพลังงานในภูมิภาคอื่น รวมถึงการเพิ่มพลังการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์

ส่วนมาตรการช่วยเหลือและบรรเทาผลกระทบ ในการปรับขึ้นราคาก๊าซ LPG จะมีผลกระทบในด้านต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มต่างๆ ซึ่งทางรัฐบาลได้มีมาตรการช่วยเหลือกลุ่มต่างๆ ดังนี้

1. กลุ่มอุตสาหกรรม

1.1 มาตรการช่วยเหลือในการปรับเปลี่ยนเตาประสิทธิภาพสูง โดยกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุนวงเงินรวม 600 ล้านบาท

- เตาอบลำไย ช่วยเหลือร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายปรับปรุงเตา วงเงินรวม

380 ล้านบาทเป้าหมายปี 2551 – 2554 เปลี่ยนเตา 2,840 เตา ลดค่าใช้จ่าย LPG ลง 5 บาท/กิโลกรัมลำไยแห้ง หรือเท่ากับร้อยละ 78 ประหยัดก๊าซ LPG 6,900 กก./ชุด/ปี

- เตาเผาเซรามิก ช่วยเหลือ+ร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายปรับปรุงเตา วงเงินรวม

217 ล้านบาทเปลี่ยนเตาเผาแบบ Shuttle 1,760 เตา ปรับปรุงมาใช้ Recuperator ลดการใช้ LPG ลงร้อยละ 30 และเปลี่ยนเตาแบบผนังเซรามิกไฟเบอร์ (ที่ใกล้หมดสภาพ) ลดการใช้ LPG ได้ อีกร้อยละ 50

- เตาอบกุนเชียง ช่วยเหลือ 30% ของค่าใช้จ่ายปรับปรุงเตา วงเงินรวม 3 ล้านบาทเป้าหมายปี 2551 – 2554 ปรับปรุงเตา 50 เตา ปกติกุนเชียง 24 กก. ใช้ LPG 24 กก. ปรับปรุงแล้วลดการใช้ LPG ลง 60% ใช้ LPG 10 กก.

1.2 โครงการอนุรักษ์พลังงานแบบมีส่วนร่วม โดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานจะจัดส่งที่ปรึกษาให้คำแนะนำแก่โรงงานในเรื่องการจัดการพลังงาน เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด

1.3 การให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ในการลงทุนปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตเพื่อประหยัดพลังงาน

2. กลุ่มรถแท็กซี่

2.1 มีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ใช้ก๊าซ LPG เป็น NGV จำนวน 50,000 คัน ภายในระยะเวลา 2 ปี วงเงินค่าใช้จ่าย 2,000 ล้านบาท

2.2 กรมธุรกิจพลังงานผลักดันให้มีการเพิ่มจำนวนสถานประกอบการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ที่มีมาตรฐานในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล จากจำนวน 18 แห่ง เพิ่มขึ้นอีก 26 แห่ง เป็น 48 แห่ง

2.3 ปตท. ต้องเพิ่มจำนวนสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (NGV Station) เพิ่มขึ้นอีก 170 สถานีในปี 2551 หรืออาจเพิ่มสถานีบริการรับก๊าซจากท่อครอบคลุมสี่มุมเมือง และการเปิดสถานีบริการใกล้คู่แท็กซี่

2.4 ปตท. ต้องเพิ่มจำนวนรถบรรทุกก๊าซอีก 300 คัน เพื่อให้เพียงพอสำหรับการสนับสนุนก๊าซ NGV ในสถานีบริการ

ทั้งนี้ การดำเนินการตาม 2.3 และ 2.4 ปตท. จะเป็นผู้ลงทุนในวงเงินรวม 6,700 ล้านบาท

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

กล่าวโดยสรุปปัญหาราคาสินค้าอุปโภคบริโภคมีราคาแพงอันเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซเพิ่มสูงขึ้นนั้น เนื่องจากที่ประเทศไทยต้องพึ่งพาน้ำมันจากต่างประเทศเพื่อใช้ในการผลิตภาคอุตสาหกรรมและขนส่ง เมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกมีราคาเพิ่มสูงขึ้นจึงทำให้ต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมและการขนส่งสูงขึ้น และคอยจูงราคาก๊าซให้สูงตาม ส่งผลต่อราคาสินค้าอุปโภคบริโภคจึงมีราคาเพิ่มสูงขึ้นเป็นเงาตามตัว ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประเทศไทยจึงต้องใช้มาตรการลดการพึ่งพาน้ำมันจากต่างประเทศให้น้อยลง เช่น การใช้มาตรการประหยัดพลังงาน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ การใช้พลังงานทดแทน ตลอดจนการจัดการจัดหาแหล่งพลังงานอื่นทดแทนการใช้น้ำมัน ส่วนภาคขนส่ง ได้มีการส่งเสริมให้มีการติดตั้งก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (เอ็นจีวี) หากรถโดยสารหันมาคิดเอ็นจีวีเพิ่มขึ้น ก็ไม่จำเป็นต้องปรับค่าโดยสารซึ่งมาตรการและแนวทางดังกล่าวนี้จะได้ผลหรือไม่จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทุกคน

บรรณานุกรม

สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (http://www.eppo.go.th/retail_prices.html)

สืบค้นเมื่อ 3 มีนาคม 2551

กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ (<http://www.dit.moc.go.th/contentdetail.asp?typeid=11>)

สืบค้นเมื่อ 4 มีนาคม 2551

หนังสือพิมพ์ คมชัดลึก วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 (http://www.komchadluek.net/2008/02/19/x_eco_d001)

สืบค้นเมื่อ 3 มีนาคม 2551

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง, เข้าถึงได้จาก <http://www.fpo.go.th>, สืบค้นเมื่อ 28 กุมภาพันธ์ 2551.