



เอกสารประกอบการพิจารณา

พระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน
การชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
พ.ศ. 2565

อ.พ. 1/2565 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



อ.พ. 1/2565
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



เอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

พระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน
การชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

พ.ศ. 2565

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทนิม

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายอนันต์ เกียรติสารพิภพ

นิติกรเชี่ยวชาญ

นายภูมิพิชญ์ ยาสีธิ

วิทยากรเชี่ยวชาญ

นางสาวพิมพ์ธัญญา ฆ้องเสนาะ

วิทยากรชำนาญการ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

ตุลาคม 2565

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

โดยที่ปัจจุบันราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับตัวขึ้นอย่างรวดเร็วจนเป็นวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องกระทบโดยตรงต่อภาวะการครองชีพและการดำรงชีพของประชาชนทั่วประเทศ และกระทบต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจำเป็นต้องกู้เงินอย่างเร่งด่วนเพื่อนำมาใช้ในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง แต่โดยที่กระทรวงการคลังไม่อาจค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ จึงจำเป็นต้องผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้แก่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการแก้ไขวิกฤตการณ์ดังกล่าวให้บรรเทาเบาบางลง อันเป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอันมิอาจหลีกเลี่ยงได้เพื่อประโยชน์อันที่จะรักษาความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีจึงมีมติเห็นชอบพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 และการค้ำประกันตามพระราชกำหนดนี้ให้กระทำได้เฉพาะที่ลงนามในหนังสือหรือสัญญาค้ำประกันภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีวงเงินรวมไม่เกิน 150,000 ล้านบาท และการที่กระทรวงการคลังต้องชำระหนี้ในฐานะผู้ค้ำประกัน ให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีหน้าที่ต้องชำระคืนให้แก่กระทรวงการคลังจนครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กระทรวงการคลังกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.) มีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐ ประเภทหน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ ตามบทนิยามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีหน้าที่กู้เงินเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อภาระค่าครองชีพของประชาชน ทำให้การกู้เงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นหนี้สาธารณะตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ไม่ว่ากระทรวงการคลังจะค้ำประกันหนี้เงินกู้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่ก็ตาม ดังนั้น การตราพระราชกำหนดฉบับนี้จะช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกู้เงิน และช่วยเสริมสภาพคล่องสนับสนุนให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงทำหน้าที่ในการดูแลเสถียรภาพราคาพลังงาน ช่วยลดค่าครองชีพของประชาชนต่อไปได้

นอกจากนี้ แม้ว่าพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 จะกำหนดให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงชำระหนี้โดยใช้รายได้ของตนเอง อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กระทรวงการคลังต้องชำระหนี้เงินกู้แทนในฐานะผู้ค้ำประกัน สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก็จะกลายเป็นลูกหนี้กระทรวงการคลังต่อไป

อย่างไรก็ตาม การกักเงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำมาใช้พุงราคา และรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนป้องกัน ภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ มีข้อควรพิจารณา คือ

1. รัฐบาลจะต้องคำนึงถึงวินัยการเงินการคลังของรัฐ รักษาเสถียรภาพการเงินการคลัง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อกรอบเพดานหนี้สาธารณะที่กำหนดไว้
2. รัฐบาลควรพิจารณาแผนการบริหารรายรับและรายจ่ายของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ก่อนการกักเงินดังกล่าว
3. การกักเงินควรพิจารณาให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ที่ต้องคำนึงถึง สถานการณ์การใช้พลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงกับรถยนต์กับการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า
4. ถ้าถึงที่สุดแล้วกระทรวงการคลังต้องชำระหนี้เงินกู้แทนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในฐานะ ผู้ค้ำประกัน และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องเป็นผู้รับภาระการชำระหนี้คืนกระทรวงการคลังทั้งหมดโดยใช้ รายได้ของตนเอง เป็นการกำหนดให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องรับผิดชอบหนี้จากการกักเงิน ทำให้กองทุน น้ำมันเชื้อเพลิงกลับมาเป็นหนี้กับรัฐต่อไป
5. รัฐบาลควรดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการค้ากับค่าการกลั่นและค่าการตลาด ให้เป็นธรรมเพื่อลดต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแทนการสร้างหนี้ในระบบงบประมาณซึ่งอาจขัดต่อหลักวินัย การเงินการคลังของรัฐ
6. รัฐบาลควรออกมาตรการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ที่เข้มข้นมากขึ้น รวมทั้งควรทบทวนนโยบายอุดหนุนราคาใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1	
- หลักการและเหตุผลพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาพระราชกำหนด	3-1
- ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิย้อนหลัง (เดือนพฤศจิกายน 2564 - ตุลาคม 2565)	3-1
- ประมาณการฐานะกองทุนเชื้อเพลิง สิ้นสุด ณ วันที่ 23 ตุลาคม 2565	3-2
- อัตราการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน และชดเชยเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงย้อนหลัง แยกตามชนิดน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เดือนมิถุนายน - ตุลาคม 2565	3-3
- อัตราการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน และชดเชยเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง แยกตามชนิดน้ำมัน และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) รายปี 2562-2565	3-6
- รายงานสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565	3-10
- สรุปสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565	3-12
- ปัจจัยที่ทำให้ราคาน้ำมันในประเทศไทยแตกต่างกับราคาในต่างประเทศ	3-14

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

พระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้
ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับตัวขึ้นอย่างรวดเร็วจนเป็นวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องอันกระทบโดยตรงต่อภาวะการครองชีพและการดำรงชีพของประชาชนทั่วประเทศ และกระทบต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจำเป็นต้องกู้เงินอย่างเร่งด่วนเพื่อนำมาใช้ในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง แต่โดยที่กระทรวงการคลังไม่อาจค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ จึงจำเป็นต้องผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ในห้วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้แก่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมซึ่งเป็นการแก้ไขวิกฤตการณ์ดังกล่าวให้บรรเทาเบาบางลง อันเป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอันมิอาจหลีกเลี่ยงได้เพื่อประโยชน์ในอันที่จะรักษาความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกำหนดนี้

สรุปสาระสำคัญ
พระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้
ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

1. ชื่อพระราชกำหนด

พระราชกำหนดนี้เรียกว่า “พระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565” (มาตรา 1)

2. วันที่มีผลใช้บังคับ

พระราชกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (มาตรา 2)

3. กำหนดให้กระทรวงการคลังเข้าค้ำประกันการชำระหนี้เงินกู้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในกรณีที่มีวิกฤตการณ์ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีเห็นว่ามีความเสี่ยงด้านน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเกิดขึ้นและสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นโดยเร่งด่วนที่จะต้องกู้ยืมเงินเพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ดังกล่าว และกระทรวงการคลังเห็นสมควรเข้าค้ำประกันการชำระหนี้รายนั้น กระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีอาจค้ำประกันการชำระหนี้ดังกล่าวครั้งเดียวหรือหลายครั้งได้ตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะโดยมิให้นำมาตรา 19 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 มาใช้บังคับแก่การค้ำประกันดังกล่าว

การค้ำประกันตามวรรคหนึ่งให้กระทำได้เฉพาะที่ลงนามในหนังสือหรือสัญญาค้ำประกันภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ และต้องมีวงเงินรวมไม่เกินหนึ่งแสนห้าหมื่นล้านบาท

ในกรณีที่กระทรวงการคลังต้องชำระหนี้ตามวรรคหนึ่งในฐานะผู้ค้ำประกัน ให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีหน้าที่ชำระคืนให้แก่กระทรวงการคลังจนครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กระทรวงการคลังกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี (มาตรา 3)

4. ผู้รักษาการตามพระราชกำหนด

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานรักษาการตามพระราชกำหนดนี้ (มาตรา 4)

ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์

ในอดีตกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงดูแลโดยสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน (องค์การมหาชน) ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพลังงานโดยมีรายรับหลัก 3 ส่วน ได้แก่ ภาษีสรรพสามิตจากผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ ภาษีศุลกากรจากบริษัทผู้นำเข้าน้ำมัน และจากกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติที่เรียกเก็บจากผู้ค้าน้ำมันและผู้รับสัมปทานที่ทำธุรกิจก๊าซ เพื่อนำมาใช้พยุงราคาและรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ป้องกันภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง มิให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานและเศรษฐกิจของประเทศ ที่ผ่านมาในช่วงที่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเคยมีเงินทุนติดลบและสามารถออกเงินกู้หรือตราสารหนี้ได้โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน แต่ภายหลังการใช้บังคับพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2562 และจัดตั้งสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นมาแทนที่ โดยมีสถานะเป็นนิติบุคคล ไม่เป็นส่วนราชการ ไม่เป็นรัฐวิสาหกิจ และอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ส่งผลให้มีข้อจำกัดในการออกเงินกู้หรือตราสารหนี้ เพื่อนำมาใช้พยุงราคาและรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ อีกทั้งตามพระราชบัญญัติกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2562 มาตรา 26 วรรคสอง ได้กำหนดให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในการกู้ยืมเงินไม่เกิน 20,000 ล้านบาท เท่านั้น

นับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2565 สถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลกได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศรัสเซียกับประเทศยูเครน ส่งผลให้หลายประเทศได้ออกมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจต่อประเทศรัสเซียซึ่งเป็นผู้ส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปและน้ำมันดิบรายใหญ่ของโลก และยังทำให้ผู้ซื้อน้ำมันในหลายประเทศยังคงหลีกเลี่ยงการซื้อน้ำมันจากประเทศรัสเซีย อีกทั้งการกลับมาเปิดเมืองและผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ของหลายประเทศในทวีปเอเชียภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 มีแนวโน้มคลี่คลายลง ทำให้ประชาชนออกนอกบ้านมากขึ้น จึงอาจเกิดความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นส่งผลต่อราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศอยู่ในระดับที่สูงขึ้นด้วย

เมื่อสถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลกผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่เกิดกับประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ทั้งการเปิดประเทศของจีน มาตรการคว่ำบาตรต่อประเทศรัสเซีย และน้ำมันดิบคงคลังของสหรัฐอเมริกาที่ลดลง ทำให้คณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องทยอยปรับราคาน้ำมันดีเซลตามสถานการณ์เป็นรายสัปดาห์ ข้อมูลจากสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ระบุว่า ประมาณการฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สิ้นสุด ณ วันที่ 9 ตุลาคม 2565 พบว่า ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิติดลบ 124,079 ล้านบาท ประกอบด้วยบัญชีน้ำมัน ติดลบ 82,666 ล้านบาท และบัญชีก๊าซ LPG ติดลบ

42,413 ล้านบาท¹ เมื่อเทียบกับวันที่ 2 มกราคม 2565 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศรัสเซียกับประเทศยูเครน กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงติดลบ 5,945 ล้านบาท จากเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 23,178 ล้านบาท² โดยจากเดิมเดือนกันยายน 2564 กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีเงินในบัญชีเป็นบวกกว่า 20,000 ล้านบาท ส่งผลให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงใช้เงินอุดหนุนเฉพาะน้ำมันไปแล้ว 110,000 ล้านบาท สำหรับแผนรับมือวิกฤติพลังงานนั้น รัฐบาลยังคงใช้กลไกกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการตรึงราคา โดยเฉพาะราคาน้ำมันดีเซลปัจจุบันใช้เงินวันละประมาณ 200 ล้านบาท (ตกลิตรละ 4 บาท เคยสูงสุดถึงลิตรละ 14 บาท) ซึ่งวันที่ 20 พฤศจิกายน 2565 จะครบกำหนดที่กระทรวงการคลังลดภาษีดีเซลให้ลิตรละ 5 บาท และหากไม่มีการต่อระยะเวลาของมาตรการ จะทำให้กองทุนน้ำมันต้องจ่ายเงินอุดหนุนเพิ่มทันทีอีก 5 บาท จากความผันผวนของราคาพลังงานที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งค่าเงินบาทที่อ่อนลง ความต้องการพลังงานในต่างประเทศมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว จนเป็นวิกฤติด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งกระทบโดยตรงต่อค่าครองชีพและการดำรงชีพของประชาชนทั่วประเทศ ตลอดจนกระทบต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการและเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจึงจำเป็นต้องกั๊ยืมเงินอย่างเร่งด่วนเพื่อนำมาใช้ในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

เนื่องจากกระทรวงการคลังไม่อาจค้าประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ จึงจำเป็นต้องผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้าประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถกั๊ยืมเงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้แก่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการแก้ไขวิกฤติการณ์ดังกล่าวให้ทุเลาลง อันเป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอันมิอาจหลีกเลี่ยงได้เพื่อประโยชน์ในอันที่จะรักษาความมั่นคงในทางเศรษฐกิจของประเทศ ส่งผลให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2565 จึงมีมติเห็นชอบพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้าประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 และการค้าประกันตามพระราชกำหนดนี้ให้กระทำได้เฉพาะที่ลงนามในหนังสือหรือสัญญาค้าประกันภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีวงเงินรวมไม่เกิน 150,000 ล้านบาท และการที่กระทรวงการคลังต้องชำระหนี้ในฐานะผู้ค้าประกันนั้น ให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีหน้าที่ต้องชำระคืนให้แก่กระทรวงการคลังจนครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กระทรวงการคลังกำหนด³

¹ “พลังงาน” เร่งกู้สู้วิกฤติน้ำมัน “ออมสิน” พร้อมแข่งประมูลสินเชื่อ. (14 ตุลาคม 2565). กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. สืบค้น 25 ตุลาคม 2565 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1032317>

² มีผลบังคับใช้แล้ว! พ.ร.ก.ให้คลังค้าประกันหนี้กองทุนน้ำมันฯ 1.5 แสนล้าน. (6 ตุลาคม 2565). ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. สืบค้น 25 ตุลาคม 2565 จาก <https://www.prachachat.net/economy/news-1074231>

³ กรมประชาสัมพันธ์. (20 สิงหาคม 2565). ความจำเป็นในการค้าประกันเงินกู้ สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง. สืบค้น 25 ตุลาคม 2565 จาก <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG220820125148289>

แม้ว่าสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.) ไม่มีสถานะเป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจก็ตาม แต่มีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐประเภทหน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ ตามบทนิยามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีหน้าที่กักเงินเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อภาระค่าครองชีพของประชาชน ทำให้การกักเงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นหนี้สาธารณะตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม แม้ว่ากระทรวงการคลังจะค้ำประกันหนี้เงินกู้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่ก็ตาม นอกจากนี้ แม้ว่าพระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565 จะกำหนดให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้แก่สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง แต่การชำระหนี้เงินกู้นี้ดังกล่าว สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องเป็นผู้รับภาระการชำระหนี้โดยใช้รายได้ของตนเอง และกระทรวงการคลังไม่สามารถตั้งงบประมาณเพื่อชำระหนี้เงินกู้ให้กับสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ ดังนั้น จึงไม่เป็นภาระต่องบประมาณและไม่ได้เป็นการผลักภาระให้กับประชาชนแต่อย่างใด

การกักเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นเคยดำเนินการมาแล้วในอดีต ซึ่งการกักเงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นหนี้สาธารณะและถูกค้ำประกันโดยกระทรวงการคลังมาโดยตลอด ส่วนจำนวนเงินที่กักจะขึ้นอยู่กับสภาพคล่องของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ พระราชกำหนดฉบับนี้จะช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกักเงิน และช่วยเสริมสภาพคล่องสนับสนุนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการทำหน้าที่ดูแลเสถียรภาพราคาพลังงานเพื่อช่วยลดค่าครองชีพของประชาชนต่อไปได้โดยปัจจุบันกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถดำเนินการกู้เงินภายใต้วงเงิน 30,000 ล้านบาทที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไปแล้ว

อย่างไรก็ตาม การกักเงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำมาใช้พยุงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนป้องกันภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ มีข้อสังเกต ดังนี้

1. การกักเงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่รัฐเป็นผู้ค้ำประกันนับเป็นหนี้สาธารณะที่รัฐบาลจะต้องค้ำถึงถึงวินัยการเงินการคลังของรัฐ ในการรักษาเสถียรภาพการเงินการคลังเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อกรอบเขตหนี้สาธารณะที่กำหนดไว้

2. การกักเงินดังกล่าวย่อมส่งผลให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น รัฐบาลควรพิจารณาแผนการบริหารรายรับและรายจ่ายของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย โดยให้สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจัดทำแผนการบริหารรายรับและรายจ่ายของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเสนอรัฐบาลเพื่อพิจารณาก่อนการกักเงินดังกล่าว

3. การกักเงินของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำมาพยุงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ควรพิจารณาถึงความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ที่ต้องคำนึงถึงสถานการณ์การใช้พลังงาน น้ำมันเชื้อเพลิงกับรถยนต์กับการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากมีสถานีอัดประจุไฟฟ้า (EV Charging Station) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน สอดคล้องกับจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่ (BEV) ในปี 2564 มียานยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนสะสม ณ สิ้นเดือนธันวาคม อยู่ที่ 11,382 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าจากปีก่อนหน้า และมีสถานีให้บริการทั่วประเทศทั้งสิ้น 253 สถานี

4. การกำหนดให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ถ้าถึงที่สุดแล้วกระทรวงการคลังต้องชำระหนี้เงินกู้แทนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในฐานะผู้ค้ำประกัน และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องเป็นผู้รับภาระการชำระหนี้คืนกระทรวงการคลังทั้งหมดโดยใช้รายได้ของตนเอง เป็นการกำหนดให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต้องรับผิดชอบหนี้จากการกักเงิน ทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกลับมาเป็นหนี้กับรัฐต่อไป เหมือนกับกองทุนต่าง ๆ หลายกองทุนที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

5. การที่กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีสถานะติดลบนั้นส่วนหนึ่งมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงเกินไปจนกระทบโดยตรงต่อค่าครองชีพและการดำรงชีพของประชาชน ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากค่าการกลั่นและค่าการตลาดที่สูงเกินไป ส่งผลให้รัฐบาลต้องใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าไปพยุงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจนเป็นเหตุให้ต้องกักเงินดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการระบุว่า “ค่าการกลั่นน้ำมัน” สูงเกินไป ค่าการกลั่นน้ำมันจะเป็นส่วนหนึ่งของราคาหน้าโรงกลั่น โดยเมื่อหักต้นทุนที่เป็นน้ำมันดิบออกจากราคาหน้าโรงกลั่น ก็จะเหลือเป็นส่วนที่เรียกว่า “ค่าการกลั่นเบื้องต้น” (gross refining margin หรือ GRM) สำหรับปี 2565 ค่าการกลั่นน้ำมันเริ่มมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยในเดือนเมษายนและพฤษภาคมของปีนี้มีค่าการกลั่นในอัตรามากกว่า 5 บาทต่อลิตร และในเดือนมิถุนายนสูงขึ้นมากกว่า 6 บาทต่อลิตร แสดงว่าค่าการกลั่นและกำไรของโรงกลั่นสูงขึ้นจริงอย่างมีนัยสำคัญในปีนี้ จึงควรหาวิธีทำให้โรงกลั่นน้ำมันลดค่าการกลั่นลง ซึ่งวิธีหนึ่งที่น่าจะกระทำได้ คือ การเปลี่ยนวิธีการกำหนดราคาหน้าโรงกลั่นที่ใช้เป็นราคาอ้างอิงในการคำนวณภาษีและราคาขายปลีกที่ควรจะเป็น การเปลี่ยนวิธีการคำนวณโดยหันไปใช้ราคาต่ำสุดของโรงกลั่นที่สิงคโปร์และตัดค่าขนส่งออกจะทำให้ราคาอ้างอิงนี้ลดลงไปได้ ในขณะที่เดียวกันก็อาจจะกำหนดเงื่อนไขที่ทำให้โรงกลั่นของไทยมีค่าการกลั่นที่สอดคล้องกับกำไรขั้นต่ำที่ควรจะได้รับ ดังนั้น จึงควรดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการกำกับค่าการกลั่นและค่าการตลาดให้เป็นธรรมแทนการสร้างหนี้ในระบบงบประมาณซึ่งอาจขัดต่อหลักวินัยการเงินการคลังของรัฐ

6. การทยอยผ่อนคลายการอุดหนุนราคาพลังงานเป็นเรื่องที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงต่อปัญหาวิกฤติฐานะการคลังและผลกระทบต่อเศรษฐกิจในระยะยาว แต่ตราบใดที่รัฐบาลยังมีนโยบายอุดหนุนราคาพลังงานอยู่โดยไม่ทบทวน รัฐบาลจะต้องหา “เงินกู้” มาช่วยสนับสนุนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเงินกู้เหล่านี้เป็นหนี้สาธารณะที่ต้องชำระหนี้ในอนาคต ดังนั้น รัฐบาลควรออกมาตรการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เข้มข้นมากขึ้น รวมทั้งควรทบทวนนโยบายอุดหนุนราคาใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาพระราชกำหนด

ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิย้อนหลัง

(เดือนพฤศจิกายน 2564 - ตุลาคม 2565)

หน่วย: ล้านบาท

สิ้นสุด ณ วันที่	ฐานะกองทุนสุทธิ
7 พฤศจิกายน 2564	5,908
14 พฤศจิกายน 2564	4,515
21 พฤศจิกายน 2564	2,956
28 พฤศจิกายน 2564	1,426
5 ธันวาคม 2564	69
12 ธันวาคม 2564	-1,633
19 ธันวาคม 2564	-3,072
26 ธันวาคม 2564	-4,480
16 มกราคม 2565	-8,782
30 มกราคม 2565	-14,080
13 กุมภาพันธ์ 2565	-18,151
27 กุมภาพันธ์ 2565	-21,838
13 มีนาคม 2565	-29,336
27 มีนาคม 2565	-37,592
10 เมษายน 2565	-46,751
24 เมษายน 2565	-56,278
15 พฤษภาคม 2565	-72,062
29 พฤษภาคม 2565	-81,395
12 มิถุนายน 2565	-91,089
26 มิถุนายน 2565	-102,586
17 กรกฎาคม 2565	-112,935
31 กรกฎาคม 2565	-116,277
14 สิงหาคม 2565	-117,394
28 สิงหาคม 2565	-119,764
11 กันยายน 2565	-123,601
25 กันยายน 2565	-124,216
9 ตุลาคม 2565	-124,079

หมายเหตุ : รวบรวมข้อมูลจาก เรื่อง ประมาณการฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดย สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ประมาณการฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
สิ้นสุด ณ วันที่ 23 ตุลาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

	น้ำมัน	LPG	รวม	เงินเรียไร**
สินทรัพย์ : เงินฝากธนาคาร	2,413		2,413	
เงินฝากที่กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง	1,500	-	1,500	
เงินเรียไร ฝากที่ธนาคาร				-
เงินเรียไร ฝากที่กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง				1,000
เงินโอนให้บัญชี LPG	9,204	-	9,204	
รายได้ค้างรับ : ลูกหนี้-รายได้ค้างรับจากผู้ประกอบการค้าน้ำมัน*	104	-	104	
ลูกหนี้-รายได้ค้างรับจาก LPG โรงกลั่นและโรงแยก*	-	891	891	
ลูกหนี้-รายได้ค้างรับจากผู้จำหน่าย LPG	-	296	296	
สินทรัพย์รวม	13,221	1,187	14,408	1,000
หนี้สิน : เงินรับโอนจากบัญชีน้ำมัน	-	9,204	9,204	-
เจ้าหนี้-เงินชดเชยราคาก๊าซ LPG ที่ผลิตโดยโรงแยกก๊าซ	-	277	277	-
เจ้าหนี้-เงินชดเชยราคาก๊าซ LPG จากผู้รับสัมปทาน	-	9	9	-
เจ้าหนี้-เงินชดเชยราคาก๊าซ LPG ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง	-	34,463	34,463	-
เจ้าหนี้-เงินชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ	98,742	-	98,742	-
เจ้าหนี้-เงินชดเชย ตามมาตรการปรับลดราคาขายปลีกน้ำมัน	6	-	6	-
เจ้าหนี้-เงินงบบุคลากร และสนับสนุนโครงการ	60	-	60	-
หนี้สินรวม	98,808	43,953	142,761	-
ฐานะกองทุน สุทธิ	-85,587	-42,766	-128,353	1,000
รวม			-127,353	

ที่มา : ประมาณการฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง, โดย สำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง, 2565, สืบค้นจาก

<https://www.offo.or.th/th/estimate/fuelfund-status>

หมายเหตุ

เงินฝากธนาคาร และเงินฝากที่กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง ประกอบด้วย เงินเริ่มต้นตามมติ กบง. 3 เม.ย. 58 และรายได้สุทธิสะสม ซึ่งจำแนกรายได้น้ำมัน และรายได้ LPG ตามสัดส่วนของรายรับ (ตามข้อมูล ประมาณการ สภาพคล่องกองทุน สนย./สกนช.)

* ลูกหนี้ เป็นประมาณการรายการลูกหนี้ที่เกิดจากรายได้ค้างรับที่ยังไม่ถึงกำหนดส่งเงินเข้ากองทุน ตาม พรบ. ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

** เงินเรียไร เป็นเงินที่กองทุนได้รับการสนับสนุนเพื่อบรรเทาผลแก่ประชาชนในช่วงวิกฤติการณ์
งวดที่ 1 ได้รับเงินเรียไร 1,000 ล้านบาท เมื่อ 8 ก.ย. 65 วันที่ 28-30 ก.ย. 65 เบิกจ่ายเงินเรียไร
งวดที่ 1 จำนวน 1,000 ล้านบาท เพื่อชดเชยตามวัตถุประสงค์ของกองทุน
งวดที่ 2 ได้รับเงินเรียไร 1,000 ล้านบาท เมื่อ 7 ต.ค. 65

อัตราการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน และชดเชยเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงย้อนหลัง
แยกตามชนิดน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เดือนมิถุนายน - ตุลาคม 2565

วันที่	น้ำมันเบนซิน	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว			ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม)
						ธรรมดา	B7	B20	
1 มิถุนายน 2565	7.18	1.02	1.02	0.12	-0.53	-7.04	-7.04	-7.04	-13.86
15 มิถุนายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-10.04	-10.04	-10.04	-13.86
1 กรกฎาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-8.37	-8.37	-8.37	-11.75
18 กรกฎาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.82	-3.82	-3.82	-12.23
1 สิงหาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.11	-2.11	-2.11	-10.42
15 สิงหาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	1.08	1.08	1.08	-9.69
1 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-4.97	-4.97	-4.97	-6.75
2 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-4.13	-4.13	-4.13	-6.75
5 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.92	-2.92	-2.92	-6.75
6 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.76	-2.76	-2.76	-7.88
7 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.38	-3.38	-3.38	-7.88
8 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.21	-3.21	-3.21	-7.88
9 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.69	-2.69	-2.69	-7.88
12 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.05	-2.05	-2.05	-7.88
13 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-1.86	-1.86	-1.86	-7.88
14 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.15	-2.15	-2.15	-7.88
15 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.50	-2.50	-2.50	-7.88

วันที่	น้ำมัน เบนซิน	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว			ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม)
						ธรรมดา	B7	B20	
16 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-1.29	-1.29	-1.29	-7.88
19 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	1.13	1.13	1.13	-7.88
20 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	2.00	2.00	2.00	-7.65
21 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	2.16	2.16	2.16	-7.65
22 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	0.95	0.95	0.95	-7.65
23 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-0.32	-0.32	-0.32	-7.65
26 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-0.32	-0.32	-0.32	-7.65
27 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	0.56	0.56	0.56	-7.65
28 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	1.15	1.15	1.15	-7.65
29 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	1.36	1.36	1.36	-7.65
30 กันยายน 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	0.96	0.96	0.96	-7.65
3 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	0.06	0.06	0.06	-7.65
4 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	0.45	0.45	0.45	-6.91
5 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	0.05	0.05	0.05	-6.91
6 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-0.47	-0.47	-0.47	-6.91
7 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-1.21	-1.21	-1.21	-6.91
10 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.63	-2.63	-2.63	-6.91
11 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-4.03	-4.03	-4.03	-6.91
12 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-4.69	-4.69	-4.69	-6.91
17 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.51	-3.51	-3.51	-6.91

วันที่	น้ำมันเบนซิน	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว			ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม)
						ธรรมดา	B7	B20	
18 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.93	-3.93	-3.93	-6.96
19 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.69	-3.69	-3.69	-6.96
20 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.71	-3.71	-3.71	-6.96
21 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.95	-2.95	-2.95	-6.96
25 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.44	-3.44	-3.44	-6.96
26 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-3.00	-3.00	-3.00	-6.96
27 ตุลาคม 2565	7.18	0.09	0.09	-0.82	-0.53	-2.60	-2.60	-2.60	-6.96
28 ตุลาคม 2565	7.28	0.19	0.19	-0.72	-0.43	-2.57	-2.57	-2.57	-6.96
31 ตุลาคม 2565	7.28	0.19	0.19	-0.72	-0.43	-2.86	-2.86	-2.86	0.06

หมายเหตุ: รวบรวมข้อมูลจาก เรื่อง โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย กระทรวงพลังงาน, สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

อัตรากำไรจืดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมัน และชดเชยเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
แยกตามชนิดน้ำมัน และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) รายปี 2562-2565

หน่วย: บาท/ลิตร

เดือน/ปี	น้ำมัน เบนซิน ULG 95	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุน เร็ว ธรรมดา	น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว B7	น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว B20	ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม (บาท/กิโลกรัม)
ปี 2562									
มกราคม	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-	0.2000	-4.5000	0.0983
กุมภาพันธ์	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-	0.2000	-4.5000	-0.1816
มีนาคม	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-	0.2000	-4.5000	-1.6813
เมษายน	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-	0.2000	-4.5000	-2.9934
พฤษภาคม	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-	0.2000	-4.5000	-2.9342
มิถุนายน	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-0.6500	0.2000	-4.5000	0.4964
กรกฎาคม	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-0.6500	0.2000	-4.5000	1.6441
สิงหาคม	8.0800	2.1200	2.1200	-0.7800	-6.3800	-0.4371	0.4129	-4.2871	2.0734
กันยายน	7.6467	1.6867	1.6867	-1.2133	-6.8133	-0.6100	0.2400	-4.4600	2.0865
ตุลาคม	7.0800	1.1200	1.1200	-1.7800	-7.3800	-1.8000	0.0500	-2.5500	-0.2661
พฤศจิกายน	7.0800	1.1200	1.1200	-1.7800	-7.3800	-1.8000	0.0500	-2.5500	-0.3708
ธันวาคม	6.9000	0.9400	1.0003	-1.9607	-7.5600	-2.0187	-0.0913	-2.9932	-0.8114
อัตราเฉลี่ย	7.7789	1.8189	1.8239	-1.0812	-6.6811	-1.1380	0.1718	-4.0284	-0.2367

หน่วย: บาท/ลิตร

เดือน/ปี	น้ำมัน เบนซิน ULG 95	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุน เร็ว ธรรมดา	น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว B7	น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว B20	ก๊าซปิโตรเลียมเหลว -ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม -บาท/กิโลกรัม
ปี 2563									
มกราคม	6.7800	0.8200	0.8200	-2.0800	-7.6800	-2.3000	-0.0500	-4.2100	-3.5874
กุมภาพันธ์	7.0800	1.1200	1.1200	-1.7800	-7.3800	-2.0345	0.3017	-3.9445	-2.0023
มีนาคม	6.9510	0.9910	0.9910	-1.9090	-7.3155	-2.3065	1.1935	-4.1519	0.3343
เมษายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	2.2918
พฤษภาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	0.7550
มิถุนายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	0.9995
กรกฎาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	1.1970
สิงหาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-0.1302
กันยายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-0.5474
ตุลาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-1.4919
พฤศจิกายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-3.3022
ธันวาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-3.5879
เฉลี่ย	6.6692	0.7092	0.7092	-2.1908	-7.2121	-2.4284	0.8704	-4.1455	-0.7560

หน่วย: บาท/ลิตร

เดือน/ปี	น้ำมัน เบนซิน ULG 95	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุน เร็ว ธรรมดา	น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว B7	น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว B20	ก๊าซปิโตรเลียมเหลว -ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม -บาท/กิโลกรัม
ปี 2564									
มกราคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-6.4254
กุมภาพันธ์	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-6.9995
มีนาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-6.0436
เมษายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-5.2979
พฤษภาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-4.5405
มิถุนายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-6.2940
กรกฎาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-9.5791
สิงหาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-11.0324
กันยายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.5000	1.0000	-4.1600	-11.9626
ตุลาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.1545	-1.2171	-4.1600	-16.0390
พฤศจิกายน	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.4480	-1.9900	-4.6293	-17.7053
ธันวาคม	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-1.9900	-1.9900	-1.9900	-14.1758
เฉลี่ย	6.5800	0.6200	0.6200	-2.2800	-7.1300	-2.4244	0.3169	-4.0183	-9.6746

หน่วย: บาท/ลิตร

เดือน/ปี	น้ำมันเบนซิน ULG 95	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85	น้ำมันดีเซลหมุนเร็วธรรมดา	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B7	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B20	ก๊าซปิโตรเลียมเหลว -ก๊าซ LPG, ก๊าซหุงต้ม -บาท/กิโลกรัม
ปี 2565									
มกราคม	6.7735	0.7490	0.7490	-1.5058	-6.2913	-2.4094	-2.4287	-2.4094	-14.0500
กุมภาพันธ์	7.1800	1.0200	1.0200	0.1200	-4.5300	-3.2618	-3.2618	-3.2618	-15.0670
มีนาคม	7.1800	1.0200	1.0200	0.1200	-4.5300	-7.4884	-7.4884	-7.4884	-18.0018
เมษายน	7.1800	1.0200	1.0200	0.1200	-4.5300	-8.9747	-8.9747	-8.9747	-18.7884
พฤษภาคม	7.1800	1.0200	1.0200	0.1200	-1.9816	-8.6852	-8.6852	-8.6852	-16.9881
มิถุนายน	7.1800	0.2760	0.2760	-0.6320	-0.5300	-10.2530	-10.2530	-10.2530	-13.7468
กรกฎาคม	7.1800	0.0900	0.0900	-0.8200	-0.5300	-4.1503	-4.1503	-4.1503	-11.8969
สิงหาคม	7.1800	0.0900	0.0900	-0.8200	-5.3000	-1.7045	-1.7045	-1.7045	-9.3040
กันยายน	7.1800	0.0900	0.0900	-0.8200	-0.5300	-1.0867	-1.0867	-1.0867	-7.6112
เฉลี่ย	7.1348	0.5972	0.5972	-0.4575	-3.1948	-5.3349	-5.3370	-5.3349	-13.9393

ที่มา : กองทุนน้ำมันสำเร็จรูป, โดย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2565, สืบค้นจาก https://data.go.th/dataset/dataset_11_56

หมายเหตุ : เครื่องหมาย (-) คือ การชดเชยเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

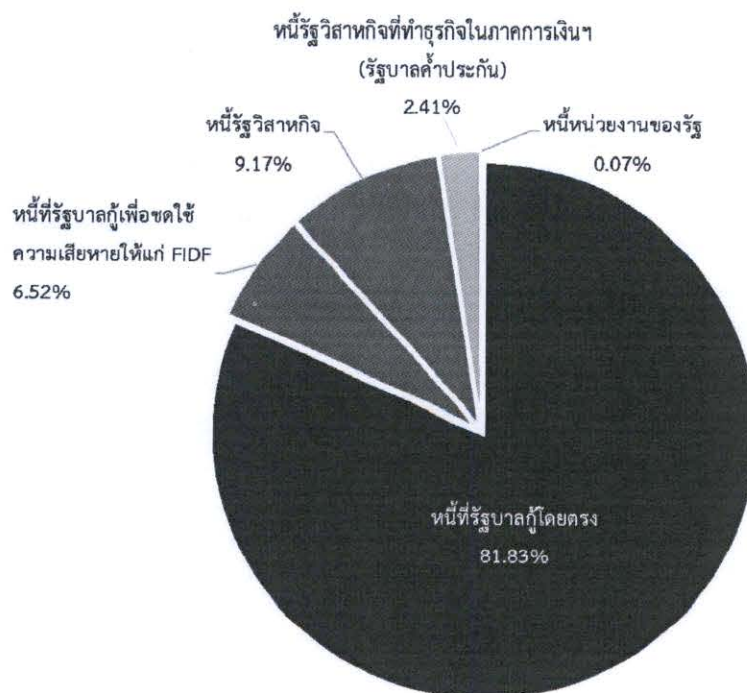
รายงานสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565¹

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) รายงานสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565 ดังนี้ ยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565 มีจำนวน 10,311,731.51 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 60.72 ของ GDP เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนก่อนหน้า หนี้สาธารณะเพิ่มขึ้นสุทธิ 65,532.44 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. หนี้รัฐบาล	9,110,892.07 ล้านบาท	เพิ่มขึ้นสุทธิ	66,531.27 ล้านบาท
2. หนี้รัฐวิสาหกิจ	945,976.75 ล้านบาท	เพิ่มขึ้นสุทธิ	697.50 ล้านบาท
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในภาคการเงิน* (รัฐบาลค้ำประกัน)	248,107.49 ล้านบาท	ลดลงสุทธิ	1,738.21 ล้านบาท
4. หนี้หน่วยงานของรัฐ	6,755.20 ล้านบาท	เพิ่มขึ้นสุทธิ	41.88 ล้านบาท

ทั้งนี้ สัดส่วนและรายละเอียดของหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565 ปรากฏตามแผนภาพที่ 1 และตารางที่ 1 ตามลำดับ

แผนภาพที่ 1 สัดส่วนหนี้สาธารณะจำแนกตามประเภท



*รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในภาคการเงิน หมายถึง รัฐวิสาหกิจที่กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์ และธุรกิจประกันชีวิต

¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. (2565). รายงานสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือน สิงหาคม 2565. สืบค้น 21 ตุลาคม 2565 จาก [/www.pdmo.go.th/pdmomedia/documents/2022/Sep/2.1%20รายงานสถานะหนี้สาธารณะ%20ณ%20สิ้นเดือน%20ส.ค.%202065.pdf](http://www.pdmo.go.th/pdmomedia/documents/2022/Sep/2.1%20รายงานสถานะหนี้สาธารณะ%20ณ%20สิ้นเดือน%20ส.ค.%202065.pdf)

ตารางที่ 1 รายงานหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565

	หน่วย: ล้านบาท				
	23		25		เพิ่ม/(ลด)
	ณ 31 ก.ค. 2565	% GDP	ณ 31 ส.ค. 2565	% GDP	
(3)	(4)	(3)	(4)	(3)-(1)	
1. หนี้รัฐบาล (1.1+1.2+1.3)	9,044,360.80	53.63	9,110,892.07	53.65	66,531.27
1.1 หนี้ที่รัฐบาลผู้โดยตรง	8,363,387.30	49.59	8,416,278.57	49.56	52,891.27
- หนี้ต่างประเทศ	125,071.74		131,698.68		6,626.94
- เงินกู้เพื่อใช้ในแผนงาน/โครงการของรัฐบาล	68,580.27		76,103.79		7,523.52
- เงินกู้ให้กู้ต่อ ⁴	56,491.47		55,594.89		(896.58)
- หนี้ในประเทศ	8,238,315.56		8,284,579.89		46,264.33
- เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ ⁵	6,227,961.03		6,246,069.41		18,108.38
- ระยะสั้น (ตัวเงินคลังและเงินกู้อื่น)	585,172.84		563,172.84		(22,000.00)
- ระยะยาว (พันธบัตรและเงินกู้อื่น)	5,642,788.19		5,682,896.57		40,108.38
- เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	355,386.00		355,386.00		-
- เงินกู้ภายใต้ พ.ร.ก. COVID-19 พ.ศ. 2563 ⁵	873,171.56		873,171.56		-
- เงินกู้ภายใต้ พ.ร.ก. COVID-19 เพิ่มเติม พ.ศ. 2564 ⁷	412,166.35		437,166.35		25,000.00
- เงินกู้ให้กู้ต่อ ⁴	300,656.70		303,812.65		3,155.95
- เงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ต่างประเทศที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน ⁸	15,000.00		15,000.00		-
- เงินกู้บาททดแทนการกู้เงินตราต่างประเทศ	53,973.92		53,973.92		-
- เพื่อใช้ในโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL)	800.00		800.00		-
- เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนนระยะเร่งด่วน	53,173.92		53,173.92		-
1.2 หนี้ที่รัฐบาลผู้เพื่อชดเชยความเสี่ยงให้แก่องค์ทุนเพื่อการฟื้นฟู ⁹	680,973.50	4.04	672,613.50	3.96	(8,360.00)
- FIDF 1	272,122.00		271,953.00		(169.00)
- FIDF 3	408,851.50		400,660.50		(8,191.00)
1.3 หนี้เงินกู้ล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้	-	-	22,000.00	0.13	22,000.00
- หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ	-	-	22,000.00	-	22,000.00
- หนี้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	-	-	-	-	-
- หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยความเสี่ยงให้แก่องค์ทุนเพื่อการฟื้นฟู	-	-	-	-	-
- หนี้เงินกู้เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนนระยะเร่งด่วน	-	-	-	-	-
2. หนี้รัฐวิสาหกิจ (2.1 + 2.2)	945,279.25	5.60	945,976.75	5.57	697.50
2.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	413,153.85	2.45	415,315.22	2.45	2,161.37
- หนี้ต่างประเทศ	34,918.64		34,893.26		(25.38)
- หนี้ในประเทศ	378,235.21		380,421.96		2,186.75
2.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	532,125.40	3.15	530,661.53	3.12	(1,463.87)
- หนี้ต่างประเทศ	10,864.28		10,765.21		(99.07)
- หนี้ในประเทศ	521,261.12		519,896.32		(1,364.80)
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในตลาดการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	249,845.70	1.48	248,107.49	1.46	(1,738.21)
- หนี้ต่างประเทศ	60.08		58.87		(1.21)
- หนี้ในประเทศ	249,785.62		248,048.62		(1,737.00)
4. หนี้หน่วยงานของรัฐ (4.1+4.2)	6,713.32	0.04	6,755.20	0.04	41.88
4.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	189.87		189.87		-
4.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	6,523.45		6,565.33		41.88
รวม (1+2+3+4)	10,246,199.07	60.75	10,311,731.51	60.72	65,532.44

สรุปสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565²

สถานะหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2555 มีจำนวน 10,311,731.51 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 60.72 ของ GDP โดยแบ่งเป็นหนี้รัฐบาล 9,110,892.07 ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจ 945,976.75 ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในภาคการเงิน* (รัฐบาลค้ำประกัน) 248,167.49 ล้านบาท และหนี้หน่วยงานของรัฐ 6,755.20 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. หนี้รัฐบาล จำนวน 9,110,892.07 ล้านบาท เพิ่มขึ้นสุทธิ 66,531.27 ล้านบาท จากเดือนก่อนหน้า โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

1.1 เงินกู้ภายใต้ พ.ร.ก. COVID-19 เพิ่มเติม พ.ศ. 2564 เพิ่มขึ้น 25,000 ล้านบาท

1.2 หนี้เงินกู้ล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ฯ เพิ่มขึ้น จำนวน 22,000 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ล่วงหน้าเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณทั้งจำนวน

1.3 เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ เพิ่มขึ้น 18,108.38 ล้านบาท

1.4 หนี้ที่รัฐบาลกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้แก่กองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ ลดลง จำนวน 8,360 ล้านบาท จากการชำระคืนก่อนครบกำหนด

1.5 เงินกู้สกุลต่างประเทศ เพิ่มขึ้นสุทธิ 6,626.94 ล้านบาท โดยการเปลี่ยนแปลงเกิดจากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยนสำหรับเงินกู้ภายใต้ พ.ร.ก. COVID-19 เพิ่มเติม พ.ศ. 2564 จำนวน 8,013.78 ล้านบาท ในขณะที่มีการลดลงของหนี้จากผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยนเป็นส่วนใหญ่ จำนวน 899.25 ล้านบาท และการชำระคืนหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐและสกุลเงินเยนสำหรับโครงการลงทุนของรัฐบาล จำนวน 487.59 ล้านบาท

1.6 เงินกู้ในประเทศเพื่อให้รัฐวิสาหกิจกู้ต่อในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ เพิ่มขึ้น 3,155.95 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น (1) การเบิกจ่ายเงินกู้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในภูมิภาคและรถไฟความเร็วสูง จำนวน 1,625.15 ล้านบาท และ (2) การเบิกจ่ายเงินกู้ของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีส้ม) จำนวน 1,530.80 ล้านบาท

2. หนี้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 945,976.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นสุทธิ 697.50 ล้านบาท จากเดือนก่อนหน้า โดยการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกิดจาก

2.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน เพิ่มขึ้นสุทธิ 2,161.37 ล้านบาท โดยการเปลี่ยนแปลงเกิดจากการเพิ่มขึ้นสุทธิของหนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 1,600 ล้านบาท หนี้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 558.60 ล้านบาท และหนี้การเคหะแห่งชาติ จำนวน 100 ล้านบาท ในขณะที่มีการลดลงสุทธิของหนี้ องค์การส่งเสริมกิจการโคนม จำนวน 71.85 ล้านบาท และการลดลงของหนี้จากผลของอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 25.38 ล้านบาท

² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. (2565). สรุปสถานะหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565. สืบค้น 21 ตุลาคม 2565 จาก www.pdmo.go.th/pdmomedia/documents/2022/Sep/3.%20สรุปสถานะหนี้สาธารณะ%20สิ้นเดือน%20ส.ค.%2065.pdf

2.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกันลดลงสุทธิ 1,463.87 ล้านบาท โดยการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกิดจากการไถ่ถอนพันธบัตรของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคและการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำนวน 1,500 ล้านบาท และ 1,000 ล้านบาท ตามลำดับการไถ่ถอนตัวแลกเงินของหนี้ บมจ. ปตท. จำนวน 200 ล้านบาท การชำระคืนหนี้ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำนวน 29.55 ล้านบาท และการลดลงของหนี้จากผลของอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 99.07 ล้านบาท ในขณะที่มีการเพิ่มขึ้นสุทธิของหนี้การประปาส่วนภูมิภาค จำนวน 1,000.96 ล้านบาท บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 136.85 ล้านบาท บริษัท กรุงเทพคอมพิวเตอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด จำนวน 42.48 ล้านบาท และการเบิกจ่ายเงินกู้ของบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จำนวน 199.29 ล้านบาท

3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในภาคการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน) จำนวน 248,107.49 ล้านบาท ลดลงสุทธิ 1,738.21 ล้านบาท จากเดือนก่อนหน้า โดยการเปลี่ยนแปลงเกิดจากการไถ่ถอนพันธบัตรของธนาคารอาคารสงเคราะห์ จำนวน 1,000 ล้านบาท การชำระคืนหนี้ของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร จำนวน 737 ล้านบาท และการลดลงของหนี้จากผลของอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 1.21 ล้านบาท

4. หนี้หน่วยงานของรัฐ จำนวน 6,755.20 ล้านบาท เพิ่มขึ้นสุทธิ 41.88 ล้านบาท จากเดือนก่อนหน้า โดยการเปลี่ยนแปลงเกิดจากการเบิกจ่ายหนี้เงินกู้ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 53.68 ล้านบาท ในขณะที่มีการชำระคืนหนี้เงินกู้ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสวัสดิการและสวัสดิภาพครูและบุคลากรทางการศึกษา (สกสค.) และมหาวิทยาลัยสวนดุสิต จำนวน 7.89 ล้านบาท และ 3.90 ล้านบาทตามลำดับ

หนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2565 จำนวน 10,311,731.51 ล้านบาท แบ่งเป็น หนี้ในประเทศ ร้อยละ 98.28 และหนี้ต่างประเทศ ร้อยละ 1.72 ของหนี้สาธารณะคงค้างทั้งหมด และเมื่อแบ่งตามอายุคงเหลือ สามารถแบ่งออกเป็นหนี้ระยะยาว ร้อยละ 85.37 และหนี้ระยะสั้น ร้อยละ 14.63 ของหนี้สาธารณะคงค้างทั้งหมด

ปัจจัยที่ทำให้ราคาน้ำมันในประเทศไทยแตกต่างกับราคาในต่างประเทศ

สาเหตุที่ราคาน้ำมันแต่ละประเทศไม่เท่ากัน ส่วนหนึ่งก็เนื่องจากปริมาณการผลิตและการบริโภคภายในประเทศ และอีกส่วนหนึ่งก็เนื่องจากโครงสร้างราคาน้ำมัน สำหรับโครงสร้างราคาน้ำมันของไทยในน้ำมันทุก 1 ลิตรนั้น ประกอบด้วย

1) ต้นทุนเนื้อน้ำมัน (ร้อยละ 40 - 60) คือ ต้นทุนของเนื้อน้ำมันที่ซื้อมาจากโรงกลั่น หรือที่เรียกว่า “ราคา ณ โรงกลั่น” ซึ่งอ้างอิงมาจากราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดสิงคโปร์ ที่เคลื่อนไหวขึ้น-ลง ตามราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก

2) ภาษีต่าง ๆ (ร้อยละ 30 - 40) ได้แก่ ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล และภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อนำมาใช้เป็นงบประมาณในการพัฒนาประเทศ และบำรุงท้องถิ่น โดยภาษีที่จัดเก็บ ได้แก่

- ภาษีสรรพสามิต: จัดเก็บโดยกระทรวงการคลัง ตาม พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต นำมาใช้เพื่อพัฒนาประเทศ

- ภาษีเทศบาล: จัดเก็บโดยกระทรวงการคลัง ในอัตราร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิต ตาม พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต มาตรา 150 และจัดส่งให้กระทรวงมหาดไทยเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาท้องถิ่น

- ภาษีมูลค่าเพิ่ม: จัดเก็บร้อยละ 7 ของราคาขายส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และจัดเก็บอีกร้อยละ 7 ของค่าการตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิด

3) กองทุนต่างๆ (ร้อยละ 5 - 20) มีการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น

- กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง : จัดเก็บตามประกาศคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (กบน.) เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศไม่ให้เกิดความผันผวน

- กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน : จัดเก็บตามประกาศคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เพื่อส่งเสริมสนับสนุนพลังงานทางเลือก พลังงานทดแทน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการใช้พลังงาน

4) ค่าการตลาด (ร้อยละ 10 - 18) คือ ส่วนที่เป็นต้นทุน ค่าใช้จ่าย และกำไรของธุรกิจค้าปลีกน้ำมันทั้งระบบ ตั้งแต่การจัดการคลังน้ำมัน การขนส่งน้ำมันมายังสถานีบริการ รวมถึงการให้บริการของสถานีบริการที่เติมน้ำมันแต่ละลิตรให้กับประชาชน

เมื่อดูจากโครงสร้างราคาน้ำมันจะพบว่าปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้จะส่งผลให้ราคาน้ำมันในแต่ละประเทศสูงต่ำไม่เท่ากันตามนโยบายราคาพลังงานของแต่ละประเทศ และปัจจัยตามโครงสร้างราคาน้ำมันที่ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค อย่างเช่นประเทศมาเลเซีย ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- ด้านต้นทุนการขนส่งน้ำมัน ราคาน้ำมันของประเทศไทย มาเลเซีย และประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคได้อ้างอิงตลาดสิงคโปร์เช่นเดียวกัน แต่ต้นทุนค่าขนส่งจากตลาดสิงคโปร์มายังประเทศไทยสูงกว่ามาเลเซียเนื่องจากมีระยะทางมากกว่า ทำให้ต้นทุนเนื้อน้ำมันของไทยสูงกว่ามาเลเซีย














- คุณภาพน้ำมัน (ปัจจุบันประเทศไทยใช้คุณภาพ ยูโร 4) สูงกว่าคุณภาพน้ำมันของประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศ ทำให้มีต้นทุนในการผลิตที่สูงกว่า

- นโยบายสนับสนุนพลังงานทดแทนในประเทศไทยที่มีเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล และไบโอดีเซล) เป็นส่วนผสมของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85, 91 E10 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี 7 บี 10 และ บี 20 ซึ่งมีราคาสูงกว่าราคาน้ำมันปกติ ทำให้ต้นทุนเนื้อน้ำมันสูงกว่าน้ำมันของมาเลเซีย

- ด้านภาษีและกองทุน โครงสร้างราคาน้ำมันของประเทศไทยมีการเก็บภาษีและเงินกองทุน ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศไทยสูงขึ้นจากต้นทุนเนื้อน้ำมันในภูมิภาคอาเซียนแต่ละประเทศมีนโยบายการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะประเทศผู้ผลิตและส่งออกน้ำมันบางประเทศ อาทิ มาเลเซีย ไม่มีการจัดเก็บภาษีและกองทุน เนื่องจากมีรายได้จากการผลิตและส่งออกน้ำมันดังกล่าว ในการบริหารราคาน้ำมันโดยไม่ต้องพึ่งพางบประมาณจากการจัดเก็บภาษีน้ำมัน ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศผู้นำเข้าน้ำมันสุทธิซึ่งจำเป็นต้องจัดเก็บภาษีน้ำมันเพื่อเป็นรายได้ส่วนหนึ่งของงบประมาณแผ่นดินในการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาประเทศ

ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลของประเทศไทยและต่างประเทศ (ณ วันที่ 26 กันยายน 2565)

ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในแต่ละประเทศจะแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับโครงสร้าง มาตรการด้านภาษีและนโยบายการชดเชยราคาน้ำมันของแต่ละประเทศ โดยราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่นของประเทศไทย จะอ้างอิงราคากลางน้ำมันสำเร็จรูปตลาดภูมิภาคเอเชีย (ตลาดสิงคโปร์ - Mean of platts: MOP Singapore)



 ราคาขายปลีกน้ำมันในอาเซียน (ณ 26 กันยายน 2565)					
เบนซิน			ดีเซล		
		บาทต่อลิตร			บาทต่อลิตร
	สิงคโปร์	72.71 ▼		สิงคโปร์	72.18 ▼
	ลาว	58.18 ▼		ฟิลิปปินส์	49.56 ▲
	กัมพูชา	48.63 ▲		เมียนมา	47.75 ▼
	ฟิลิปปินส์	46.07 ▼		อินโดนีเซีย	45.90 ▼
	เมียนมา	41.99 ▼		กัมพูชา	45.88 ▲
	อินโดนีเซีย	38.82 ▼		ลาว	43.51 ▼
	เวียดนาม	35.99 ▼		เวียดนาม	35.91 ▼
	ไทย	34.95 ▼		ไทย	34.94 ●
	มาเลเซีย	16.85 ▲		มาเลเซีย	17.68 ▲
	บรูไน	13.96 ▲		บรูไน	8.17 ▲

● แต่ละประเทศมีมาตรการทางภาษีและระบบการเก็บเงินเข้ากองทุนหรืออุดหนุนราคาพลังงานที่แตกต่างกัน และเพื่อบ้านบางประเทศยังอุดหนุนราคาอยู่
● อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินตราต่างประเทศจะส่งผลต่อการคำนวณราคาขายปลีกน้ำมันในหน่วยบาทต่อลิตร

หมายเหตุ : 1. ราคาน้ำมัน และอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 26 กันยายน 2565
2. ประเทศไทย เป็นราคาน้ำมันแก๊สโซลีน 95E10 และน้ำมันดีเซลทเวนตี้เอช

▲ สูงกว่าเดือนก่อน ▼ ต่ำกว่าเดือนก่อน ● คงที่

ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงนานาชาติ

 เบนซิน		 ดีเซล	
บาทต่อลิตร		บาทต่อลิตร	
สิงคโปร์	72.71	อังกฤษ	75.80
อังกฤษ	69.60	สิงคโปร์	72.18
ลาว	58.18	บราซิล	51.00
กัมพูชา	48.63	แอฟริกาใต้	49.62
แอฟริกาใต้	47.99	เมียนมา	47.75
เมียนมา	41.99	อินโดนีเซีย	45.90
อินโดนีเซีย	38.82	กัมพูชา	45.88
เวียดนาม	35.99	ลาว	43.51
บราซิล	36.64	เวียดนาม	35.91
ไทย	34.95	ไทย	34.94

◆ แต่ละประเทศมีโครงสร้างราคาพลังงาน มาตรการภาษี และการอุดหนุนราคาที่แตกต่างกัน ซึ่งหลายประเทศกำลังพัฒนา
รัฐยังให้การอุดหนุนราคาอยู่ ทำให้ราคาต่ำกว่าประเทศอื่น

หมายเหตุ : 1. ราคาน้ำมัน และอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 26 กันยายน 2565
2. ประเทศไทย เป็นราคาน้ำมันแก๊สโซลีน 95E10 และน้ำมันดีเซลหมื่นเรีอรรวมค่า

ที่มา: ราคาขายปลีกน้ำมันต่างประเทศ เดือนกันยายน, โดย กระทรวงพลังงาน, สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2565, สืบค้นจาก <http://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/interretailprice>

เอกสารเพิ่มเติม

เอกสารเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาพระราชกำหนด

1. พระราชกำหนดผ่อนผันให้กระทรวงการคลังค้ำประกันการชำระหนี้ของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2565
2. พระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงกรอบวงเงินกองทุนและกรอบวงเงินกู้เพื่อรักษาเสถียรภาพระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ พ.ศ. 2565



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2244 2070-2

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร