

ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์
น้ำมันของประเทศไทย

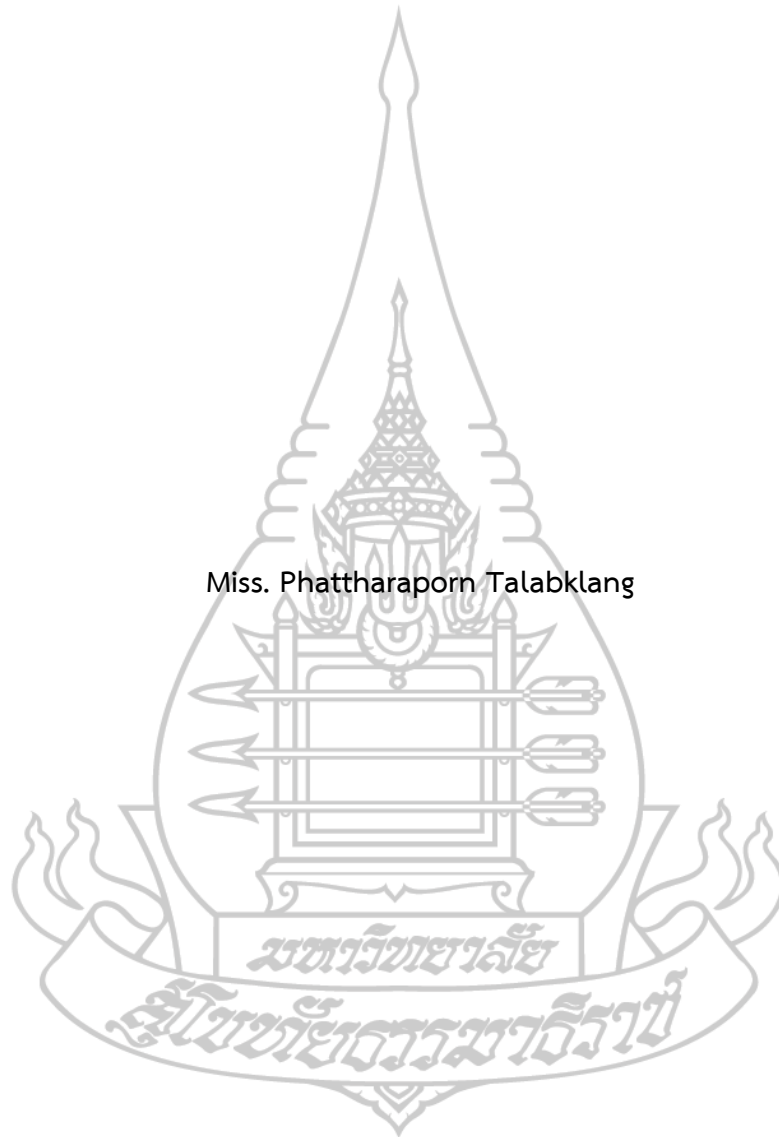


นางสาวภัทรภร ตลับกลาง

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2566

Factors Influencing Excise Tax Income on oil and oil products of
Thailand



Miss. Phattharaporn Talabklang

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Economics

School of Economics Sukhothai Thammathirat Open University

2023

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและ
ผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

ชื่อและนามสกุล นางสาวภัทรภร ตลับกลาง

แขนงวิชา / วิชาเอก เศรษฐศาสตร์

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.วสุ สุวรรณวิหค

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2567

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชรี ฝาสุข)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

ชื่อการศึกษา คำนวณว่าอิสระ ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและ
ผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

ผู้ศึกษา นางสาวภัทรภร ตลับกลาง รหัสนักศึกษา 2606000095

ปริญญา เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.วสุ สุวรรณวิหค ปีการศึกษา 2566

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) โครงสร้างการบริโภคและภาษีสรรพสามิตน้ำมันและ
ผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย และ 2) ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและ
ผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

การศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันใช้ข้อมูลทุติยภูมิ แบบ
อนุกรมเวลารายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2565 วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา สำหรับการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อ
รายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันใช้ข้อมูลทุติยภูมิ แบบอนุกรมเวลารายเดือน ตั้งแต่
เดือนมกราคม พ.ศ. 2546 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 วิเคราะห์การถดถอยพหุคูณโดยประมาณค่าด้วยวิธีกำลัง
สองน้อยที่สุด

ผลการศึกษาพบว่า 1) การผลิตน้ำมันของประเทศไทยจะเป็นการนำเข้าน้ำมันดิบเพื่อนำมากลั่น
เป็นน้ำมันสำเร็จรูปและผลิตภัณฑ์ต่างๆ บางช่วงเวลามีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเมื่อการผลิตและการ
ใช้ไม่สมดุลกัน พ.ศ.2558 - 2562 การใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นอัตราเฉลี่ยร้อยละ 2.44 ต่อปี พ.ศ.2563-
2564 การใช้น้ำมันสำเร็จรูปลดลง คิดเป็นอัตราเฉลี่ยร้อยละ 7.94 ต่อปี และเมื่อเศรษฐกิจเริ่มกลับสู่ภาวะปกติ
จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พ.ศ.2565 การใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นเป็น
55,309.72 ล้านลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ 13.41 เมื่อเทียบกับปีก่อน การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและ
ผลิตภัณฑ์น้ำมันจัดเก็บจากกระบวนการผลิตและการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป ในแต่ละผลิตภัณฑ์จัดเก็บในอัตราที่
แตกต่างกันซึ่งในปี พ.ศ.2565 จัดเก็บรายได้ จำนวน 167,587.73 ล้านบาท โดยจัดเก็บจากภาษีสรรพสามิต
น้ำมันดีเซล ร้อยละ 62.82 ภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน ร้อยละ 30.66 ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว ร้อยละ 4.15
ตามลำดับ และ 2) ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน ได้แก่ ราคาน้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ 95 ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน และราคานำเข้าน้ำมันดิบ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ปัจจัยที่
มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล ได้แก่ ราคาน้ำมันดีเซล ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล โดยมีนัยสำคัญ
ทางสถิติที่ระดับ 0.01 และราคานำเข้าปิโตรเลียม โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และปัจจัยที่มีผลต่อการ
จัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว ได้แก่ ปริมาณการใช้น้ำมันแอลพีจี โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และดัชนี
พลังงาน โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

คำสำคัญ ภาษีสรรพสามิต ภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล ภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน รายได้จากการจัดเก็บ

Independent Study title: “Factors Influencing Excise Tax Income on oil and oil products of Thailand”

Author: “Miss. Phattharaporn Talabklang”; ID: “2606000095”;

Degree: Master of Economics

Independent Study Advisor: Vasu Suvanvihok, Ph.D.; Academic year: 2023

Abstract

The objective of this study is to explore 1) the structure of consumption and excise tax on oil and oil products in Thailand and 2) factors affecting revenue from excise tax collection on oil and oil products in Thailand.

To explore the structure of consumption and excise taxes on oil and oil products, secondary data of annual time series from 2015 to 2022 were used and analyzed by descriptive statistics. To study factors affecting revenue from excise tax collection on oil and oil products, secondary data of monthly time series from January 2003 to December 2022 were used, and the multiple regression analyses was performed using the least squares method.

The results of the study found that 1) oil production in Thailand involves importing crude oil which is refined into finished oil and various products. In some periods, refined oil may be imported or exported when production and consumption are not in balance. From 2015 to 2019, the use of refined oil increased with an average rate of 2.44 percent per year, but for 2020-2021, the use of refined oil has decreased with an average rate of 7.94 percent per year. When the economy recovered from the COVID-19 pandemic in 2022, the use of refined oil increased to 55,309.72 million liters or 13.41 percent higher from the previous year. The excise tax on oil and oil products is collected from the production process and the import of refined oil, with different rates for each product. In 2022, the amount of the revenue collected was 167,587.73 million baht, with diesel tax, gasoline tax, and liquefied petroleum gas accounting for 62.82 percent, 30.66 percent, 4.15 percent, respectively. 2) The factors affecting revenue from gasoline tax collection include the price of gasohol 95, the amount of gasoline consumed, and crude oil prices, with statistical significance level of 0.01. The factors affecting diesel tax collection include the price of diesel fuel, diesel fuel consumption, with statistical significance level of 0.01, and the price of petroleum, with statistical significance level of 0.05 level. The factors affecting the collection of liquefied petroleum gas taxes include the amount of LPG gas used, with statistical significance level of 0.01, and the energy index, with statistical significance level of 0.05.

Keywords : Excise tax Diesel tax gasoline tax Tax income

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีเนื่องจากความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากอาจารย์ ดร.วสุ สุวรรณวิหค อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย สาขา เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ท่านได้เสียสละเวลาอันมีค่ายิ่งในการให้คำปรึกษาการดำเนินงานตลอดจนได้ตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ในการจัดทำการศึกษา ค้นคว้าอิสระ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนกระทั่งดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ บุคลากร และเจ้าหน้าที่มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงเพื่อนนักศึกษาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ช่วยให้การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้สำเร็จได้ด้วยดี คุณค่าและประโยชน์ของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ศึกษาขอมอบเป็นเครื่องบูชา บុพการี บูรพาจารย์ และผู้มีอุปการคุณทุกท่านที่มีส่วนส่งเสริมให้ผู้ศึกษาประสบความสำเร็จในการดำเนินชีวิตและก้าวหน้าในหน้าที่การงาน

นางสาวภัทรภร ตลับกลาง



สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญรูปภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. วัตถุประสงค์.....	5
3. กรอบแนวคิดการวิจัย.....	5
4. สมมติฐานการวิจัย.....	6
5. ขอบเขตของการวิจัย.....	7
6. คำนียามศัพท์.....	7
7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	9
1. แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับภาษาฮีอากร.....	9
2. ทฤษฎีทางภาษาฮีอากร.....	15
3. ทฤษฎีอุปทาน.....	21
4. การจัดเก็บภาษาฮีสรรพสามิตของไทย.....	24

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	29
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	35
1. ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย	35
2. การเก็บรวบรวมข้อมูล	36
3. การวิเคราะห์ข้อมูล	37
4. แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา.....	38
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์.....	41
1. โครงสร้างการบริโภคและภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์ของประเทศไทย	41
2. การนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป.....	41
3. โรงกลั่นน้ำมันของประเทศไทย	48
4. ปริมาณการผลิตน้ำมันสำเร็จรูป.....	50
5. ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย.....	52
6. โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูป.....	54
7. การบริหารจัดการเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	56
7.1. ภาพรวมการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน.....	56
7.2. การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศและการนำเข้า.....	58
7.3. การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแยกรายภาค	60
7.4. การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามประเภทน้ำมัน	63
7.5. การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแยกโรงกลั่นน้ำมัน.....	67

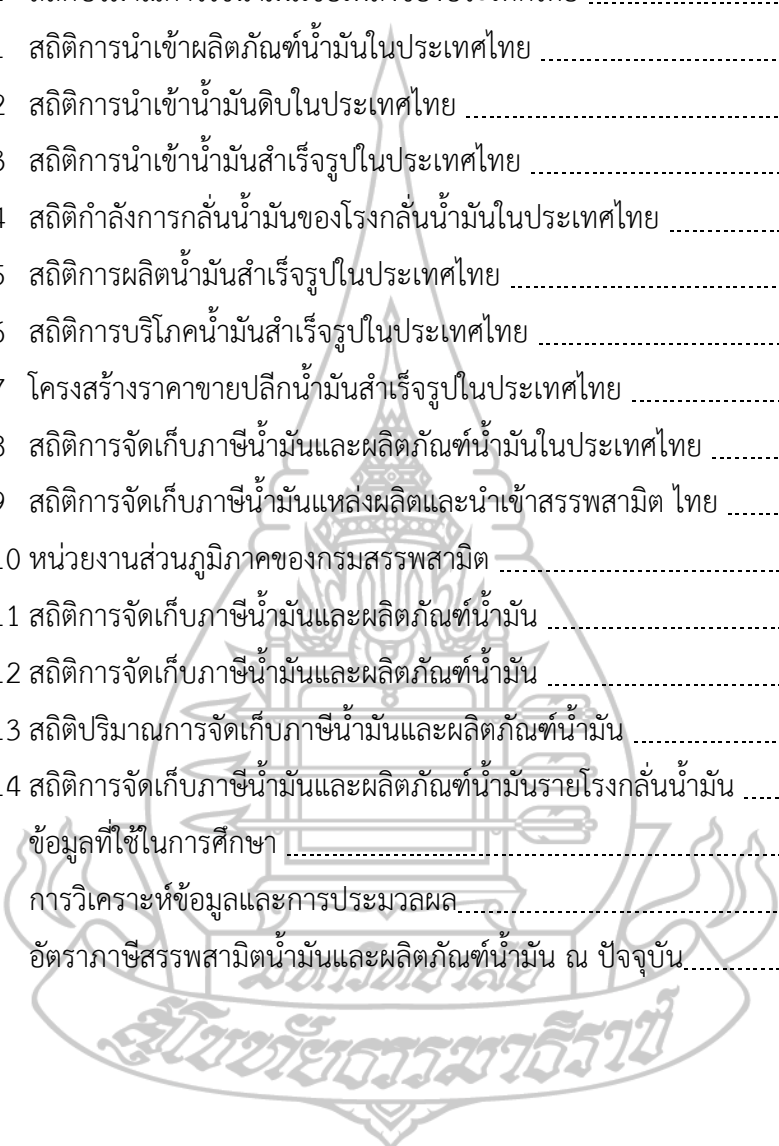
สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
8. ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย.....	70
8.1. ผลวิเคราะห์ภาษีน้ำมันเบนซิน	71
8.2. ผลวิเคราะห์ภาษีน้ำมันดีเซล	72
8.3. ผลวิเคราะห์ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี).....	73
บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	75
1. สรุปการวิจัย	75
2. อภิปรายผล.....	78
3. ข้อเสนอแนะ.....	81
บรรณานุกรม.....	3
ภาคผนวก.....	86
ก. ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	88
ข. การวิเคราะห์ข้อมูลและการประมวลผล	129
ค. อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	133
ประวัติผู้วิจัย	140

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1	สถิติปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย	2
ตารางที่ 4.1	สถิติการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย	44
ตารางที่ 4.2	สถิติการนำเข้าน้ำมันดิบในประเทศไทย	45
ตารางที่ 4.3	สถิติการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	47
ตารางที่ 4.4	สถิติกำลังการกลั่นน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย	49
ตารางที่ 4.5	สถิติการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	51
ตารางที่ 4.6	สถิติการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	53
ตารางที่ 4.7	โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	55
ตารางที่ 4.8	สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย	57
ตารางที่ 4.9	สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันแหล่งผลิตและนำเข้าสรรพสามิต ไทย	59
ตารางที่ 4.10	หน่วยงานส่วนภูมิภาคของกรมสรรพสามิต	61
ตารางที่ 4.11	สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	62
ตารางที่ 4.12	สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	64
ตารางที่ 4.13	สถิติปริมาณการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	66
ตารางที่ 4.14	สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันรายโรงกลั่นน้ำมัน	68
ตารางที่ 5	ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	89
ตารางที่ 6	การวิเคราะห์ข้อมูลและการประมวลผล	130
ตารางที่ 7	อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน	134



สารบัญรูปภาพ

หน้า

ภาพที่ 1.1	สถิติผลการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตของกรมสรรพสามิต	4
ภาพที่ 2.1	ราคาสินค้าก่อนมีการจัดเก็บภาษี	16
ภาพที่ 2.2	การเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า (Advalorem Tax)	17
ภาพที่ 2.3	การเก็บภาษีในอัตราตามปริมาณ (Specific Tax)	18
ภาพที่ 2.4	การวิเคราะห์ผลกระทบภายนอกเชิงลบจากการผลิต	20
ภาพที่ 2.5	การเก็บภาษีเพื่อแก้ไขผลกระทบภายนอกเชิงลบจากการผลิต	21
ภาพที่ 4.1	การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย	44
ภาพที่ 4.2	การนำเข้าน้ำมันดิบในประเทศไทย	46
ภาพที่ 4.3	การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	48
ภาพที่ 4.4	การผลิตน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย	50
ภาพที่ 4.5	การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	52
ภาพที่ 4.6	การบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย	54
ภาพที่ 4.7	การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย	58
ภาพที่ 4.8	การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย	60
ภาพที่ 4.9	การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันรายภาค	63
ภาพที่ 4.10	การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามประเภทน้ำมัน	65
ภาพที่ 4.11	การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามปริมาณ	67
ภาพที่ 4.12	การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันรายโรงกลั่นน้ำมัน	69

สํานักงานศํกษาและคําสังคห
สํานักงานศํกษาและคําสังคห
สํานักงานศํกษาและคําสังคห

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

น้ำมันเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ในปัจจุบัน และถือเป็นทรัพยากรที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม ของประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศที่กำลังพัฒนา รัฐบาลในฐานะผู้บริหารประเทศจึงพยายามจัดหาพลังงานให้มีปริมาณที่เพียงพอ มีคุณภาพ และในราคาที่เหมาะสม เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน

ประเทศไทยน้ำมันถือเป็นพลังงานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เช่นเดียวกัน เห็นได้จากประเทศไทยเริ่มมีการนำเข้าน้ำมันมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าอยู่หัว (พ.ศ.2541-2453) นับแต่นั้นมาการใช้น้ำมันก็แพร่หลายมากขึ้น และกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของคนไทย และจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ด้านการผลิต ทั้งในภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม ภาคการบริการ และการคมนาคมขนส่งที่สำคัญคือการใช้น้ำมันเป็นพลังงานสำหรับรถยนต์ ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันเป็นหลัก ดังนั้นเพื่อให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานและลดปัญหาการขาดดุลการค้าระหว่างประเทศ รัฐบาลจึงมีนโยบายสนับสนุนให้มีการสำรวจแหล่งพลังงานน้ำมัน และดำเนินการจัดตั้งโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศ เพื่อลดการนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศ (ทัศนiper วิศวกรรม,2560, หน้า 1-2)

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาการใช้พลังงานถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างมากและใช้กันอย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะการใช้พลังงานสำเร็จรูปปิโตรเลียมเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สถิติปริมาณการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูป ยังขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยมีปัจจัยด้านราคาขายปลีกที่ยังอยู่ในระดับที่ไม่สูงมาก การขยายตัวของภาคการขนส่ง การฟื้นตัวของเศรษฐกิจและภาคการส่งออก รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง กลุ่มน้ำมันสำเร็จรูปที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 80 ใช้เพื่อการบริโภคภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ภาคการขนส่ง (น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล) ภาคอุตสาหกรรมและการผลิตไฟฟ้า (น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา) และใช้ในอุตสาหกรรม ปิโตรเคมี (แอลพีจี และเนฟทา) และมีการส่งออกไปยังกลุ่มอาเซียนและอาเซียนตะวันออกประมาณร้อยละ 20

จากสถิติปริมาณการใช้พลังงานเชื้อเพลิงของประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 1.1 ในปี พ.ศ. 2565 ขยายตัวร้อยละ 13.41 เมื่อเทียบกับปีก่อน การใช้พลังงานภาคการขนส่งขยายตัวโดยการบริโภคน้ำมันกลุ่มเบนซินเพิ่มร้อยละ 3.73 เมื่อเทียบกับปีก่อน ความต้องการใช้ในภาคอุตสาหกรรมหนุนให้

การใช้น้ำมันดีเซลเพิ่มร้อยละ 15.70 เมื่อเทียบกับปีก่อน ในส่วนของการเติบโตภาคการท่องเที่ยวหนุนให้การบริโภคน้ำมันกลุ่มอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.81 เมื่อเทียบกับปีก่อน เมื่อเศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลงและการยกเลิกมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดและมาตรการการช่วยเหลือจากภาครัฐ การตรึงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไม่เกิน 35 บาท ต่อลิตร

ตารางที่ 1.1 สถิติปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย

หน่วย : ล้านลิตร

ปี พ.ศ.	น้ำมันเบนซิน	น้ำมันดีเซล	น้ำมันเครื่องบิน	น้ำมันเตา	แอลพีจี	รวม
2555	7,704.96	20,578.51	5,091.40	2,388.90	13,678.14	49,441.91
2556	8,194.88	20,907.38	5,562.40	2,175.14	13,934.72	50,774.51
2557	8,506.11	21,083.89	5,513.08	2,092.76	13,916.96	51,112.80
2558	9,632.11	21,942.13	6,033.44	2,061.67	12,398.77	52,068.11
2559	10,608.31	22,668.26	6,467.87	2,278.23	11,359.09	53,381.77
2560	10,972.52	23,276.71	6,742.88	2,123.03	11,737.58	54,852.71
2561	11,334.38	23,618.23	7,095.46	2,211.75	12,258.97	56,518.78
2562	11,750.47	24,614.89	7,153.02	1,986.21	12,147.33	57,651.91
2563	11,608.39	23,958.51	2,744.89	1,768.89	10,630.24	50,710.91
2564	10,595.63	23,053.19	1,774.93	2,038.63	11,305.34	48,767.73
2565	11,006.84	26,672.66	3,337.26	2,352.04	11,940.92	55,309.72

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (2565)

สำหรับประเทศไทยน้ำมันสำเร็จรูปมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และกลายเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของคนไทย ตลอดจนเป็นแหล่งรายได้สำคัญของรัฐบาล ซึ่งสามารถทำรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวนมาก แม้ว่าราคาน้ำมันจะมีความผันผวนในบางช่วงเวลา การจัดเก็บภาษีจากน้ำมันสำเร็จรูป ดำเนินการจัดเก็บโดยกรมสรรพสามิตซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการคลัง และรับผิดชอบในการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันสำเร็จรูป เรียกว่า ภาษีสรรพสามิต จัดเก็บจากกระบวนการผลิต (โรงกลั่นน้ำมัน) และการนำเข้าน้ำมัน การจัดเก็บภาษี

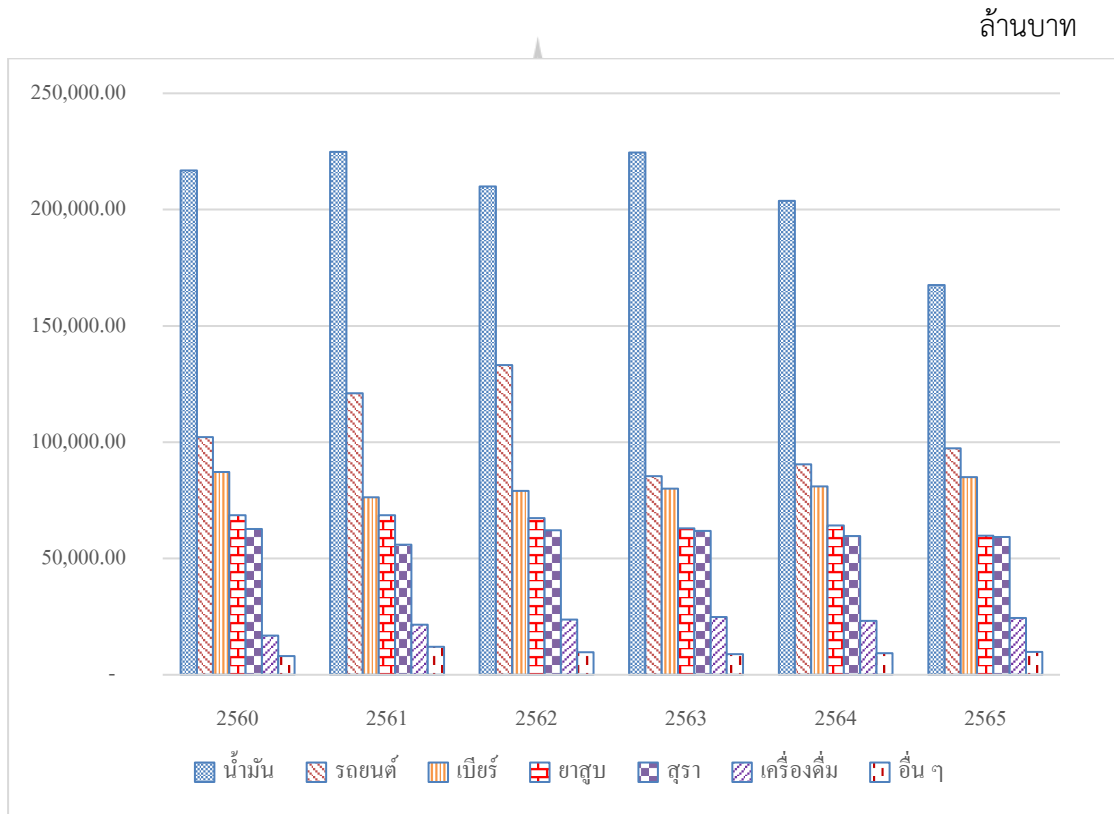
สรรพสามิตจากน้ำมันสำเร็จรูปนั้น สามารถจัดเก็บได้เพิ่มขึ้นทุกปีและถือเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของรัฐบาลที่นำมาใช้ในการบริหารและพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ

ปัจจุบันภาษีสรรพสามิตจัดเก็บจากสินค้าและบริการบางประเภทซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ เช่น สินค้าหรือบริการที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี รวมถึงสินค้าที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ สินค้าที่ก่อให้เกิดภาระต่อรัฐบาลในการจะต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม สินค้าและบริการที่ถูกเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตมี 20 ประเภท ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เครื่องดื่ม เครื่องไฟฟ้า แบตเตอรี่ แก้วและเครื่องแก้ว รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เรือ ผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง พรมและสิ่งทอปูพื้นอื่น ๆ หินอ่อนและหินแกรนิต สารทำลายชั้นบรรยากาศ สุรา ยาสูบ ไซท์ ไรต์และดิสโก้เธค สถานอาบน้ำหรืออบตัวและนวด สนามแข่งม้า สนามกอล์ฟ และกิจการโทรคมนาคม

น้ำมันสำเร็จรูปที่ผลิตจากน้ำมันดิบถือเป็นสินค้าและบริการที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ (benefit-base excise) การเลือกจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ มีเหตุผล 2 ประการ ประการแรก จะช่วยให้ระบบภาษีอากรมีความเหมาะสมยุติธรรมยิ่งขึ้น เนื่องจากกิจการของรัฐบางประการให้ผลประโยชน์แก่คนบางกลุ่มอย่างเห็นได้ชัดคนกลุ่มอื่นไม่ได้รับ ดังนั้นจึงควรเก็บภาษีจากคนกลุ่มที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษ ซึ่งหลักเกณฑ์ข้อนี้เป็นหลักเกณฑ์ที่ประเทศต่าง ๆ ได้นำมาใช้เพื่อเก็บภาษีสินค้าประเภทน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพราะถือหลักว่าเมื่อรัฐบาลสร้างถนนหนทางต่าง ๆ ขึ้นผู้ได้รับประโยชน์คือผู้ใช้รถยนต์ กล่าวโดยสรุปการใช้หลักเกณฑ์ข้อนี้ช่วยสร้างความเป็นธรรมในระบบเศรษฐกิจ โดยใช้หลักประโยชน์ที่บุคคลได้รับ (benefit principle) ประการที่สอง เนื่องจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้า (import substitution industry) ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากมาตรการต่าง ๆ ของรัฐ ทั้งด้านภาษีอากรและอื่น ๆ จนสามารถตั้งอยู่ได้ และทำให้รายได้ภาษีอากรศุลกากรที่เคยได้จากการส่งสินค้าเหล่านั้นเข้ามาจากต่างประเทศต้องขาดหายไป จึงควรเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการเหล่านั้นเป็นการทดแทน (สมพงษ์ กริฑารังศักดิ์, 2551, หน้า 3)

ภาษีสรรพสามิตเป็นแหล่งรายได้ทางด้านภาษีอากรของรัฐบาลที่มีความสำคัญ และการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี จากสถิติผลการจัดเก็บรายได้กรมสรรพสามิตตามแผนภาพที่ 1.1 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2565 พบว่าการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตที่สามารถจัดเก็บได้มูลค่าสูง ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์ เบียร์ สุรา ยาสูบและเครื่องดื่ม และเมื่อพิจารณารายสินค้าพบว่าภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ถือเป็นแหล่งรายได้ภาษีสรรพสามิตที่มีความสำคัญมากที่สุด จัดเก็บรายได้เฉลี่ยร้อยละ 37.68 รองลงมาคือภาษียานยนต์ จัดเก็บรายได้เฉลี่ยร้อยละ 19.02 ภาษีเบียร์ จัดเก็บรายได้เฉลี่ยร้อยละ 14.76 ภาษียาสูบ จัดเก็บรายได้เฉลี่ย

ร้อยละ 11.82 ภาษีสุรา จัดเก็บรายได้เฉลี่ยร้อยละ 10.91 ภาษีเครื่องดื่ม จัดเก็บรายได้เฉลี่ยร้อยละ 4.07 และภาษีอื่น ๆ จัดเก็บรายได้เฉลี่ยร้อยละ 1.74



ภาพที่ 1.1 สถิติผลการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตของกรมสรรพสามิต

หมายเหตุ: **ภาษีอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีเครื่องไฟฟ้า ภาษีรถจักรยานยนต์ ภาษีแบตเตอรี่ ภาษีสนามกอล์ฟ ภาษีสถานอาบน้ำหรืออบตัวและนวด ภาษีผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง ภาษีสนามแข่งม้า ภาษีไนต์คลับและดิสโก้เธค ภาษีแก้ว ภาษีไฟ ภาษีพรมและสิ่งทอปูพื้น ภาษีสารทำลายชั้นบรรยากาศ ภาษีเรือ รายได้เบ็ดเตล็ด

กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงการคลัง รับผิดชอบการจัดเก็บภาษีจากการขายเฉพาะอย่างซึ่งเรียกว่า ภาษีสรรพสามิตโดยจัดเก็บจากสินค้าและบริการบางประเภทซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระสูงกว่าปกติ ปัจจุบันสินค้าและบริการที่ถูกเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตมี 20 ประเภทได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เครื่องดื่ม เครื่องไฟฟ้า แบตเตอรี่ แก้วและเครื่องแก้ว รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เรือ ผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง พรมและสิ่งทอปูพื้นอื่น ๆ หินอ่อนและหินแกรนิต สารทำลายชั้นบรรยากาศ สุรา ยาสูบ ไฟ ไนต์คลับและดิสโก้เธค สถานอาบน้ำหรืออบตัวและนวด สนามแข่งม้า สนามกอล์ฟ และกิจการโทรคมนาคม

สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นสินค้าที่กรมสรรพสามิตสามารถจัดเก็บได้มูลค่าสูงสุด โดยเหตุผลในการจัดเก็บเนื่องจากเป็นสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ ซึ่งจะช่วยให้ระบบภาษีอากรมีความเหมาะสม เนื่องจากให้ผลประโยชน์แก่คนบางกลุ่มจึงควรจัดเก็บจากกลุ่มที่ได้รับประโยชน์เพื่อช่วยสร้างความเป็นธรรม และยังเป็นแหล่งรายได้ที่มีความสำคัญต่อรัฐบาลในการนำภาษีอากรที่จัดเก็บได้นำมาใช้ในการพัฒนาประเทศ จากสถานะทางเศรษฐกิจภายในประเทศและเศรษฐกิจของโลก สถานการณ์ทางการเมือง จึงมีการใช้มาตรการทางภาษีเพื่อให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาการวิเคราะห์ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยมีประเด็นที่น่าสนใจไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างการจัดเก็บภาษีและปัจจัยทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ซึ่งมีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 2.1. เพื่อศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย
- 2.2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

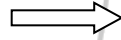
3. กรอบแนวคิดการวิจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ศึกษาโครงสร้างการบริโภค ภาษีสรรพสามิต และปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษี โดยทำการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยมีกรอบแนวคิด ดังนี้

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม

ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95
 ราคาน้ำมันดีเซล
 ราคาแก๊ซแอลพีจี
 ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน
 ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล
 ปริมาณการใช้ง๊ซแอลพีจี
 ราคานำเข้าน้ำมันดิบ
 ราคานำเข้าปิโตรเลียม
 ดัชนีพลังงาน



ภาษีน้ำมันเบนซิน
 ภาษีน้ำมันดีเซล
 ภาษีแก๊ซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี)

4. สมมติฐานการวิจัย

4.1. สมมติฐานปัจจัยภาษีน้ำมันเบนซิน

- 1) ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (P_{ulg95}) มีความสัมพันธ์กับภาษีน้ำมันเบนซินในทิศทางเดียวกัน
- 2) ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน (Va_{ulg}) มีความสัมพันธ์กับภาษีน้ำมันเบนซินในทิศทางเดียวกัน
- 3) ราคานำเข้าน้ำมันดิบ ($P_{crudeoil}$) มีความสัมพันธ์กับภาษีน้ำมันเบนซินในทิศทางตรงกัน

4.2. สมมติฐานปัจจัยภาษีน้ำมันดีเซล

- 1) ราคาน้ำมันดีเซล (P_{diesel}) มีความสัมพันธ์กับภาษีน้ำมันดีเซลในทิศทางเดียวกัน
- 2) ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล (Va_{diesel}) มีความสัมพันธ์กับภาษีน้ำมันดีเซลในทิศทางเดียวกัน
- 3) ราคานำเข้าปิโตรเลียม (P_{pretro}) มีความสัมพันธ์กับภาษีน้ำมันดีเซลในทิศทางตรงกันข้าม

4.3. สมมติฐานปัจจัยก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี)

- 1) ราคาก๊าซแอลพีจี (P_{lpg}) มีความสัมพันธ์กับก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ในทิศทางเดียวกัน
- 2) ปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจี (Va_{lpg}) มีความสัมพันธ์กับก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ในทิศทางเดียวกัน
- 3) ต้นทุนพลังงาน (Energy) มีความสัมพันธ์กับก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ในทิศทางเดียวกัน

5. ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) ใช้ข้อมูลทุติภูมิ (Secondary Data) ประเภทอนุกรมเวลา (Time Series Data) โดยภาชีสรรพสามิตที่ศึกษาประกอบด้วย ภาชีน้ำมันเบนซิน ภาชีน้ำมันดีเซล และภาชีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) โดยมีช่วงเวลาการศึกษา ดังนี้

5.1. การศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาชีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย ใช้ข้อมูลอนุกรมเวลาแบบรายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2565 และปีงบประมาณ 2558-2565

5.2. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาชีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย ใช้ข้อมูลอนุกรมเวลาแบบรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2546 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565

6. คำนิยามศัพท์

6.1. ภาชีน้ำมันเบนซิน หมายความว่า ภาชีน้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกัน ตามบัญชีพิกัดอัตราภาชีสรรพสามิต พ.ศ.2560

6.2. ภาชีน้ำมันดีเซล หมายความว่า ภาชีน้ำมันดีเซลและน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกัน ตามบัญชีพิกัดอัตราภาชีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

6.3. ภาชีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) หมายความว่า ภาชีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ก๊าซโพรเพนเหลวและก๊าซที่คล้ายกัน ตามบัญชีพิกัดอัตราภาชีสรรพสามิต พ.ศ. 2560

6.4. ราคาน้ำมันแก๊สโซลฮอลล์ 95 หมายความว่า ราคาเฉลี่ยราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูป โดยอ้างอิงราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ที่จำหน่ายในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

6.5. ราคาน้ำมันดีเซล หมายความว่า ราคาเฉลี่ยราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปโดยอ้างอิงราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วและราคาน้ำมันดีเซลปี 7 ที่จำหน่ายในเขตกรุงเทพและปริมลฑล

6.6. ราคาแก๊ซแอลพีจี หมายความว่า ราคาเฉลี่ยราคาขายปลีกแก๊ซแอลพีจีโดยอ้างอิงราคาขายปลีกแก๊ซแอลพีจีสำหรับรถยนต์ ที่จำหน่ายในเขตกรุงเทพและปริมลฑล

6.7. ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน หมายความว่า ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินธรรมดาและน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว

6.8. ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล หมายความว่า ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนช้าและน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

6.9. ปริมาณการใช้แก๊ซแอลพีจี หมายความว่า ปริมาณการจำหน่ายแก๊ซแอลพีจี

6.10. ดัชนีพลังงาน หมายความว่า ค่าสถิติที่ใช้วัดการเปลี่ยนแปลงของพลังงาน ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง เปรียบเทียบกับระยะเวลา ณ ปีฐาน

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1. ทราบถึงโครงสร้างการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนะ ปรับปรุงการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

7.2. ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ให้ตรงตามเป้าหมายของกรมสรรพสามิต

7.3. ใช้เป็นแนวทางในการประมาณการการจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตรายสินค้าและบริการ เพื่อประโยชน์ในการบริหารการจัดเก็บรายได้

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาประเด็นแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยรวมถึงทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์โดยรวบรวมจากหนังสือ งานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นแนวทางในปัจจุบันที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับภาษีอากร
2. ทฤษฎีทางภาษีอากร
3. ทฤษฎีอุปทาน
4. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของไทย
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับภาษีอากร

1.1. ความหมายและความสำคัญของภาษีอากร

คำนิยามของคำว่า “ ภาษีอากร ” (Tax) ในทางเศรษฐศาสตร์นั้น แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง ดังนี้ (ไตรรัตน์ โภคพลากรณ์, 2549, หน้า 6-7)

1) การบังคับจัดเก็บ หมายถึง ภาษีคือสิ่งที่รัฐบาลบังคับจัดเก็บจากราษฎรและนำมาใช้เพื่อประโยชน์ของสังคมโดยมิได้มีสิ่งตอบแทนโดยตรงแก่ผู้เสียภาษี ภาษีที่รัฐบาลจัดเก็บจะเป็นลักษณะของการบังคับเก็บจากรายได้ สิ่งของ ผลประโยชน์

2) การเคลื่อนย้ายทรัพยากรจากภาคเอกชนไปสู่ภาครัฐบาล หมายถึง ทรัพยากรที่เคลื่อนย้ายจากภาคเอกชนไปสู่ภาครัฐบาล ทรัพยากรในภาคเอกชนย่อมลดลง มีผลต่อการบริโภค การออมและการลงทุน

จากคำนิยามดังกล่าวสรุปประเด็นสำคัญเกี่ยวกับ “ ภาษีอากร ” ได้ดังนี้

(1) การบังคับจัดเก็บจากผู้เสียภาษีในรูปของภาษีทางตรง (Direct Tax) และภาษีทางอ้อม (Indirect Tax)

(2) การเคลื่อนย้ายทรัพยากรจากภาคเอกชนไปสู่ภาครัฐบาล เพื่อนำไปใช้จ่ายเพื่อพัฒนาประเทศ

(3) เป็นเครื่องมือทางการคลังในการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

(4) ภาษีอากรไม่มีผลตอบแทนโดยตรงต่อผู้เสียภาษี เป็นหน้าที่ตามกฎหมายที่พึงปฏิบัติ

(5) ไม่จำเป็นต้องเรียกเก็บเป็นเงินสดเสมอไป

ภาษีอากรที่จัดเก็บได้มีความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อนำไปบำรุงสุขของประชาชน กระทรวงการคลังทำหน้าที่ในการบริหารการจัดเก็บภาษีของประเทศ และมีหน่วยงานที่จัดเก็บภาษีที่มีความสำคัญ ประกอบด้วย กรมสรรพากร กรมสรรพสามิตและกรมศุลกากรโดยภาษีอากรมีความสำคัญ ดังนี้

1) เป็นรายได้หลักของรัฐ และเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญที่สุดของประเทศ เพื่อนำไปใช้จ่ายในการบริหารประเทศ และพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม

2) ภาษีอากรช่วยชำระหนี้สินของประเทศ จากการกู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อนำมาลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ

3) เป็นเครื่องมือทางนโยบาย รัฐใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนหรือจำกัดการลงทุนเพื่อใช้พัฒนาเศรษฐกิจ

4) เป็นเครื่องมือทางนโยบายการคลัง ซึ่งรัฐสามารถใช้มาตรการทางภาษีเพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและช่วยบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตทางเศรษฐกิจได้

5) ภาษีอากรช่วยในการควบคุม (Regulatory Taxation) ประชาชนเสียภาษีให้รัฐอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงช่วยในการควบคุมการอุปโภค บริโภค

6) ภาษีอากรช่วยกระจายรายได้ (Taxation for Income Distribution) รัฐพยายามลดความไม่เท่าเทียมกันของรายได้ให้น้อยลง และช่วยสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ และยังลดช่องว่างระหว่างคนรวยกับคนจน ลักษณะของภาษีอากรของรัฐเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญเพื่อนำไปใช้จ่ายในกิจการต่าง ๆ ของรัฐ การดำเนินการจัดเก็บภาษีจึงมีหลักเกณฑ์ที่การจัดเก็บภาษีเพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้เสียภาษี

1.2. แนวคิดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์วิธีการจัดเก็บภาษีอากรที่ดี

Adam Smith นักเศรษฐศาสตร์บิดาแห่งการภาษีอากร ได้กล่าวไว้ในหนังสือ The Wealth of Nation เมื่อปี ค.ศ. 1776 ว่าหลักการจัดเก็บภาษีอากรที่ดีนั้นจะต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ 4 ประการ ได้แก่ หลักความยุติธรรม (Equity) หลักความแน่นอน (Certainty) หลักความสะดวก (Convenience) และหลักความประหยัด (Economy) ซึ่งพอสรุปได้ ดังนี้ (ไตรรัตน์ โภคพลากรณ์, 2549, หน้า 9-11)

1) หลักความยุติธรรม (Equity) การเสียภาษีควรคำนึงถึงความสามารถของผู้เสียภาษีเป็นหลัก โดยไม่เลือกปฏิบัติและเก็บตามความสามารถของผู้เสียภาษี เช่น คนที่มีรายได้มากเสียภาษีมาก คนที่มีรายได้น้อยก็อาจเสียภาษีน้อย

2) หลักความแน่นอน (Certainty) การเก็บภาษีจะต้องมีความแน่นอนชัดเจนไม่กำกวม มีนโยบายที่ชัดเจน ไม่เปลี่ยนแปลงบ่อย ๆ เพราะผู้เสียภาษีจะได้มีการวางแผนเกี่ยวกับภาษีของธุรกิจ

3) หลักความสะดวก (Convenience) ภาษีที่ดีต้องสะดวกในการจัดเก็บ เก็บได้ง่าย และผู้เสียภาษีจะต้องเข้าใจง่ายในการปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่สลับซับซ้อนและการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ต่อผู้เสียภาษีจะต้องดีด้วย

4) หลักความประหยัด (Economy) ภาษีอากรที่ดีต้องพิจารณาค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บภาษีให้น้อยที่สุดโดยพิจารณาทั้งผู้จัดเก็บภาษีและผู้เสียภาษีและสามารถจัดเก็บภาษีได้มาก

1.3. แนวคิดเกี่ยวกับโครงสร้างภาษี

แนวความคิดหรือทฤษฎีที่เกี่ยวกับโครงสร้างภาษีและแนวคิดในการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างภาษีในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งนำมากล่าวอ้าง รายละเอียดดังนี้

1.3.1. มัสเกรฟ (Musgrave) (พรพิมล จีงจันต์เจริญ, 2550, หน้า 20-22) ปัจจัยสำคัญที่กำหนดโครงสร้างภาษี ได้แก่ ปัจจัยทางเศรษฐกิจและปัจจัยทางด้านการเมืองและสังคมแบ่งออกเป็น 2 ปัจจัย ดังนี้

1) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ มีผลต่อพัฒนาโครงสร้างภาษี แบ่งออกได้ 2 ประการ คือ

(1) เมื่อโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศเปลี่ยนแปลงไปตามการพัฒนาเศรษฐกิจ ลักษณะฐานภาษี (Tax Base) และรายได้ของรัฐก็เปลี่ยนไปด้วยเช่นกัน

(2) วัตถุประสงค์ทางเศรษฐกิจ (Economic Objectives) ของนโยบายภาษีจะเปลี่ยนแปลงไปตามการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะแรก (early period) และระยะหลัง (later period)

ระยะแรก ประเทศยังมีรายได้ต่ำ โครงสร้างทางเศรษฐกิจจะเป็นตัวจำกัดโครงสร้างของระบบภาษี ภาษีที่สำคัญ ได้แก่ ภาษีที่ดิน ภาษีที่จัดเก็บจากภาคเศรษฐกิจนอกการเกษตรจัดเก็บได้น้อยมาก รัฐบาลพึ่งรายได้จากรัฐวิสาหกิจเป็นสำคัญ ส่วนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาจะมีการจัดเก็บอยู่บ้าง แต่เป็นภาษีที่ประเมินแยกจากกันตามแหล่งของรายได้ จึงมักเป็นภาษีรายได้ที่จัดเก็บจากเงินเดือนและค่าแรงของข้าราชการ พนักงานของบริษัทใหญ่ ๆ ภาษีของนิติบุคคลมักจัดเก็บได้เฉพาะกิจการในรูปบริษัทใหญ่ซึ่งมีอยู่น้อยราย ส่วนผู้ที่มีรายได้สูง ๆ จะเป็นผู้ที่มีรายได้จากทุน ซึ่งไม่มีการประเมินภาษีรายได้จากทุน (Capital Income) จึงทำให้โครงสร้างภาษีมีความไม่เป็นธรรม ข้อจำกัดของการเก็บภาษีเงินได้ ซึ่งเกิดจากปัญหาทางด้านการบัญชี การบริหารภาษี และการหลีกเลี่ยงภาษีตลอดจนการลงโทษผู้หลีกเลี่ยงภาษีทำให้ประเทศกำลังพัฒนาต้องพยายามพัฒนา

ระบบภาษีที่จะเอื้ออำนวยให้มีการประเมินภาษีได้โดยตรงได้มากขึ้น และใช้มาตรการด้านการบริหาร การจัดเก็บได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งระบบภาษีที่มีคุณสมบัติดังกล่าวจัดเก็บจากสินค้าจากการค้า ต่างประเทศ ได้แก่ ภาษีสินค้าขาออก และภาษีสินค้าขาเข้า โดยจัดเก็บภาษีจากสินค้าฟุ่มเฟือยใน อัตราสูง การหลีกเลี่ยงภาษีที่เก็บจากการค้าต่างประเทศทำได้ยาก ทำให้ระบบภาษีเป็นธรรมและมี ประสิทธิภาพ

ระยะหลัง องค์กรทางเศรษฐกิจได้พัฒนามากขึ้น ธุรกิจการผลิตมี การขยายตัวการจ้างงานเพิ่มขึ้น และการบัญชีขององค์กรธุรกิจสามารถจัดเก็บภาษีเงินได้บุคคล ธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีทางอ้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ฐานภาษีกว้างกว่าเดิม และสัดส่วนของภาษีทางตรงเพิ่มขึ้น แม้รัฐบาลมีทางเลือกที่จะจัดเก็บภาษีต่าง ๆ มากขึ้น แต่ใน ขณะเดียวกันก็เพิ่มความยุ่งยากสลับซับซ้อนทางด้านกฎหมายและการกำหนดรูปแบบ นักวางแผน ภาษีมักประสบปัญหาเกี่ยวกับการแก้ไขพระราชบัญญัติให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง ทางเศรษฐกิจ และให้ทันกับวิธีการใหม่ ๆ ในการหลบเลี่ยงภาษีของผู้เสียภาษีอากรต่าง ๆ

2) ปัจจัยทางการเมือง Musgrave มีความเห็นว่า การเปลี่ยนแปลง ทางด้านการเมือง มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษี และมาตรฐานของภาษีที่เป็น ธรรม เป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกเครื่องมือภาษีที่เหมาะสม มาตรฐานของภาษีที่เป็นธรรม การเกิด ระบบภาษีแบบก้าวหน้าเป็นภาษีทางตรงที่มีความสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะภาษีจัดเก็บจากเงินได้ การเปลี่ยนแปลงสังคม ทำให้เกิดมีการเปลี่ยนแปลงฐานภาษีทรัพย์สินมาเป็นรายได้ ภาษีอื่น ๆ เช่น ภาษีที่จัดเก็บจากฐานการบริโภคมิได้เป็นภาษีที่มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีแบบก้าวหน้า แม้ว่า จัดเก็บภาษีสินค้าฟุ่มเฟือยในอัตราที่สูงกว่าแล้วก็ตาม แต่ถ้าฐานภาษีส่วนใหญ่ยังขึ้นอยู่กับภาษีสินค้า อุปโภคบริโภคที่จำเป็น การพัฒนาโครงสร้างภาษีแบบก้าวหน้าจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อมีการจัดเก็บภาษี จากรายได้และภาษีทางตรงให้มากขึ้นแทนภาษีทางอ้อม

1.3.2. จอห์น ดิว (John Due) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีที่เหมาะสมกับ ประเทศที่กำลังพัฒนาว่าควรมีลักษณะบางประการ ดังนี้ (พรพิมล จิงจินต์เจริญ, 2550, หน้า 22-23)

- 1) ส่งเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สามารถลดการบริโภคสินค้า ฟุ่มเฟือยของประชาชน ส่งเสริมให้มีการออม และจูงใจให้มีการลงทุน
- 2) สามารถลดการนำเข้าสินค้าอุปโภค บริโภค และสินค้าฟุ่มเฟือยที่ไม่เป็น ประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ
- 3) ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจให้ น้อยที่สุด ไม่ควรให้มีการออมไว้เฉย ๆ หรือการลงทุนนอกประเทศ
- 4) ควรให้มีการขยายตัวของเศรษฐกิจและลดผลกระทบของภาษีให้น้อยที่สุด

- 5) ควรมีบทบาทสำคัญในการดึงรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาเป็นรายได้ของรัฐ
- 6) ควรเป็นที่ยอมรับของสังคม มีความยุติธรรม มีความเสมอภาคในการรับภาระภาษีและการเสียภาษี
- 7) ควรมีการกระจายภาระภาษี เพื่อลดผลเสียที่เกิดจากการเก็บภาษีให้มากที่สุด

Due สรุปว่าไม่ควรที่จะมุ่งหวังผลจากโครงสร้างภาษีมากเกินไป เพราะไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาได้ พยายามหลีกเลี่ยงการกำหนดอัตราภาษีไว้สูง เพราะอาจทำให้การจัดเก็บภาษีได้ค่อนข้างน้อย จะเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจ และต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพในการบริหารการจัดเก็บ โดยโครงสร้างภาษีมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้

1.3.3. องค์การสหประชาชาติ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับโครงสร้างภาษีที่เหมาะสมกับประเทศที่กำลังพัฒนา จะต้องคำนึงปัจจัยที่สำคัญบางประการ ดังนี้ (พรพิมล จิงจินต์เจริญ, 2550, หน้า 23.-24)

- 1) เป้าหมายรายรับที่ต้องการ และรายรับที่จะเป็นไปได้
- 2) การพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของสังคมในขณะนั้น
- 3) ประสิทธิภาพการบริหารด้านภาษี
- 4) เป้าหมายอื่น ๆ

จากแนวคิดของ Due และเลขาธิการสหประชาชาติ กล่าวว่า โครงสร้างภาษีที่เหมาะสมกับประเทศที่กำลังพัฒนาทำให้ประเทศบรรลุเป้าหมายนโยบายการคลัง คือ

- (1) ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โครงสร้างภาษีควรเข้ามามีบทบาทในการลดการบริโภคสินค้าที่ไม่จำเป็น ส่งเสริมการออมและการลงทุน
- (2) ความเสมอภาคในการกระจายรายได้และทรัพย์สิน โครงสร้างภาษีในลักษณะนี้ควรตกอยู่กับบุคคลผู้มีรายได้สูง ผู้บริโภคสินค้าฟุ่มเฟือย และเจ้าของทรัพย์สินที่มีรายได้มาก
- (3) ความมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจภายในและภายนอกประเทศ โครงสร้างภาษีควรมีความยืดหยุ่นและรองรับการเปลี่ยนแปลงของภาวะเศรษฐกิจ ลดการนำเข้าสินค้าบางประเภทและกระตุ้นการส่งออกลดการไหลของเงินทุน
- (4) ความสามารถในการทำรายได้ให้แก่รัฐ โครงสร้างภาษีควรมีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้สามารถจัดเก็บภาษีได้ตามที่ต้องการ เพราะรัฐต้องบริหารกิจการด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น การป้องกันประเทศ การส่งเสริมการลงทุน และการจัดสวัสดิการเพื่อสังคม ซึ่งรัฐต้องใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องมีรายได้ และรัฐบาลจะหาเงินหรือรายได้ของรัฐบาลจากแหล่งใดและจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างไร

โดยหลักแล้วรายได้ของรัฐบาลมาจากประชาชน โดยการโยกย้ายทรัพยากรบางส่วนจากภาคเอกชนสู่ภาครัฐบาล และทรัพยากรของประเทศมีจำกัดเมื่อรัฐบาลใช้มากขึ้น เอกชนก็ต้องใช้น้อยลง โดยรัฐบาลจะหาเงินมาใช้จ่ายแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ รายได้จากภาษีอากร (tax revenue) และรายได้ที่ไม่มีใช้ภาษีอากร (nontax revenue)

1.4. แนวคิดในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต

ภาษีสรรพสามิตเป็นภาษีทางอ้อม จัดเก็บจากสินค้าและบริการบางประเภท ที่นอกเหนือจากการจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้าและบริการทั่วไป ภาษีสรรพสามิต (excise tax) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ภาษีการขายเฉพาะอย่าง (selective sale taxes) เป็นฐานภาษีการบริโภคที่เก็บจากการซื้อขายสินค้าและบริการเช่นเดียวกับภาษีการค้า (business tax) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (value added tax) เพียงแต่ภาษีสรรพสามิตนั้นจะจัดเก็บจากสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ซึ่งมีเหตุผลที่ต้องรับภาระภาษีเพิ่มขึ้น เหตุผลทางเศรษฐกิจหรือทางสังคมอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการเลือกประเภทสินค้าเพื่อจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจำแนกได้ 4 ประการ ได้แก่ (วิปทยา นาควิโรจน์, 2548, หน้า 37-39)

1) สินค้าและบริการที่บริโภคแล้วอาจจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพหรือศีลธรรมอันดี (sumptuary excise) คือ การบริโภคสินค้าเหล่านี้ ถ้ามักเกินไปจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพของผู้บริโภคเอง และจะก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคม สินค้าที่ถูกจัดอยู่ในหลักเกณฑ์นี้ คือ สุรา ยาสูบ ไฟ และสถานบริการ (สนามแข่งม้า)

2) สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย (Luxury Excise) คือ เพื่อสร้างความเป็นธรรมในสังคม เพราะผู้ใช้สินค้าที่มีคุณภาพสูงหรือสินค้าฟุ่มเฟือย มักเป็นผู้มีรายได้สูงซึ่งควรต้องเสียภาษีมากกว่าสินค้าปกติโดยทั่วไป และเพื่อส่งเสริมการประหยัดเพราะสินค้าฟุ่มเฟือยต้องเสียภาษีมากกว่าสินค้าปกติจึงมีราคาสูง สินค้าที่ถูกจัดอยู่ในหลักเกณฑ์นี้ คือ เครื่องดื่มบางประเภท (เครื่องดื่มประเภทน้ำอัดลมและเครื่องดื่มชูกำลัง) แก้วแลคคริสตัล รถยนต์ (รถยนต์ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ซีซี) เรือยอชต์ และเครื่องหอม

3) สินค้าและบริการที่ได้ผลประโยชน์เป็นพิเศษจากกิจการของรัฐ (Benefit Based Excise) คือ เพื่อให้ระบบภาษีอากรมีความเหมาะสมยุติธรรมยิ่งขึ้น เพราะกิจการของรัฐบาลบางประเภทให้ผลประโยชน์แก่คนบางกลุ่มอย่างเห็นได้ชัด เป็นต้นว่าการที่รัฐสร้างถนนหนทางขึ้นมา ซึ่งผู้ที่ได้รับประโยชน์คือผู้ใช้รถยนต์ ดังนั้น จึงควรเก็บภาษีจากกลุ่มคนที่ได้รับประโยชน์เป็นพิเศษเพื่อสร้างความเป็นธรรมในระบบเศรษฐกิจ นอกจากนั้นแล้วนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการนำเข้าซึ่งได้รับประโยชน์เป็นพิเศษจากมาตรการต่าง ๆ ของรัฐ จึงควรเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้า

และบริการเหล่านั้นเป็นการทดแทน สินค้าที่ถูกจัดอยู่ในหลักเกณฑ์นี้ คือ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และรถยนต์

4) หลักเกณฑ์เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Excise) ซึ่งอยู่นอกเหนือจากหลักเกณฑ์ ทั้ง 3 หลักเกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้น เหตุผลที่ควรจัดเก็บภาษีสรรพสามิต เช่น ใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสิ้นเชิง การบริโภคก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม รัฐบาลมีความจำเป็นต้องการรายได้ หรือต้องการจำกัดการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเป็นการเฉพาะคราว เป็นต้น

2. ทฤษฎีทางภาษีอากร

2.1. ทฤษฎีภาระภาษีอากร

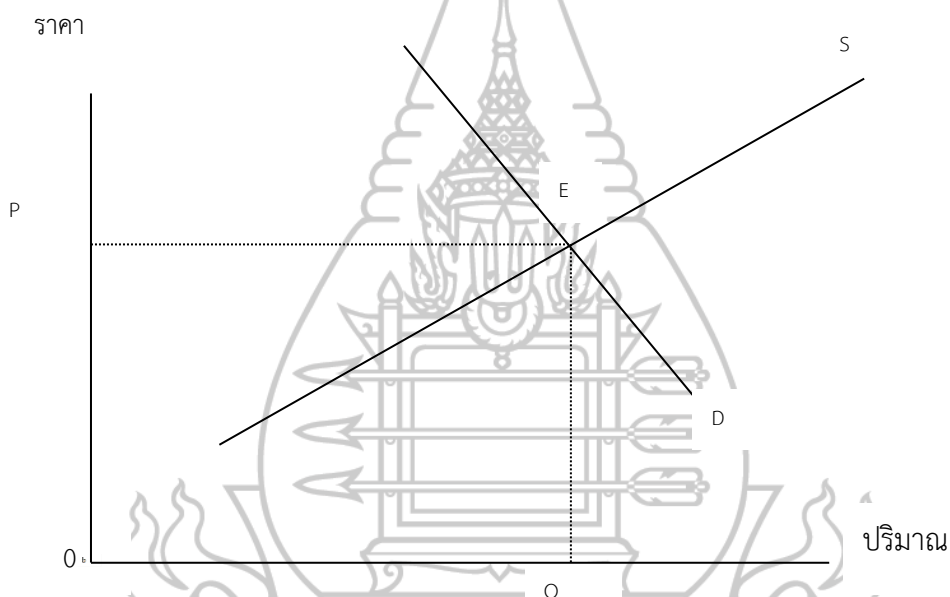
ภาระภาษี หมายถึง ส่วนของเงินได้ที่แท้จริงที่ลดลงจากการเก็บภาษีอากร เมื่อรัฐบาลเรียกเก็บภาษีอากรประเภทใดประเภทหนึ่ง ประชาชนที่ถูกเรียกเก็บภาษีอากรมีทางเลือกอยู่ คือ ผู้ที่ถูกเก็บภาษีอากรแบกรับภาระภาษีอากรทั้งหมด หรือผู้เสียภาษีอากรอาจผลักภาระภาษีไปให้ผู้บริโภครับภาระภาษี หรือผู้เสียภาษีอากรผลักภาระภาษีไปให้กับเจ้าของปัจจัยการผลิตรับภาระภาษีด้วย หรือผู้เสียภาษีอากรอาจผลักภาระภาษีบางส่วนไปข้างหน้าที่เหลือผลักภาระภาษีไปข้างหลัง หรือผู้เสียภาษีอากรอาจผลักภาระภาษีไปข้างหน้า ข้างหลังและรับภาระภาษีส่วนที่เหลือ หรือผู้เสียภาษีอากรรับภาระภาษีบางส่วนและผลักภาระภาษีไปให้ผู้บริโภค หรือผู้เสียภาษีอากรอาจรับภาระภาษีบางส่วน และผลักภาระภาษีบางส่วนไปข้างหลัง

การที่ภาระภาษีมีได้ตกแก่ผู้เสียภาษีทั้งหมดเรียกได้ว่า ภาระภาษีอย่างเป็นทางการ (formal incidence) กับคำว่าภาระภาษีที่มีประสิทธิภาพ (effective incidence) ภาระภาษีอย่างเป็นทางการนั้น ผู้เสียภาษีเป็นผู้รับภาระภาษีอย่างเป็นทางการ แต่ภาระภาษีที่มีประสิทธิภาพนั้น จะดูจากผู้รับภาระภาษีที่แท้จริง การเก็บภาระภาษีจะเก็บจากผู้ผลิตแม้ภาระภาษีอย่างเป็นทางการจะตกแก่ผู้ผลิตเพราะผู้ผลิตเป็นผู้จ่ายเงินภาษี แต่ภาระภาษีที่มีประสิทธิภาพไม่ได้ตกแก่ผู้ผลิตแต่เพียงผู้เดียวหากแต่ผู้ผลิตสามารถผลักภาระภาษีไปข้างหน้าบางส่วน ภาระภาษีที่แท้จริงก็จะตกแก่ผู้ผลิตและผู้บริโภค หรือหากผู้ผลิตสามารถผลักภาระภาษีไปข้างหน้าได้ทั้งหมด ภาระภาษีที่แท้จริงก็จะตกแก่ประชาชนแต่เพียงผู้เดียว (รังสรรค์ ณะพรพันธ์, 2516, หน้า 54-55)

ทฤษฎีภาระภาษีแบ่งออกเป็นการวิเคราะห์ภาษีแบบดุลยภาพทั่วไปและแบบดุลยภาพเฉพาะส่วน การวิเคราะห์ภาระภาษีแบบดุลยภาพทั่วไป (General Equilibrium Analysis) เป็นการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงภาษีต่อราคาและปริมาณในทุกตลาดในแง่ของการเคลื่อนย้ายทรัพยากร ไม่ว่าจะเป็นตลาดสินค้าหรือตลาดปัจจัยการผลิต โดยทั่วไปในการศึกษาจะสมมติให้มีการผลิตสินค้า 2 ชนิด คือ X และ Y มีปัจจัยการผลิต 2 ชนิด คือ แรงงาน (L) และทุน (K)

ซึ่งมีราคาปัจจัย คือ ค่าจ้าง (w) และค่าเช่า (r) นอกจากนั้นแล้ว แรงงานและทุนสามารถเคลื่อนย้ายระหว่างอุตสาหกรรมได้ และข้อสมมติสุดท้ายคือตลาดสินค้าและตลาดปัจจัยมีการแข่งขันสมบูรณ์ เมื่อมีการเก็บภาษีไม่ว่าจะเก็บจากสินค้าชนิดใดก็ตาม จะส่งผลกระทบต่อสินค้าอีกชนิดหนึ่งเสมอ รวมไปถึงการใช้ปัจจัยการผลิตและราคาของปัจจัยการผลิตที่ใช้ในการผลิตสินค้าชนิดนั้นด้วย (อรพรรณ พรหมพูล, 2544, หน้า 27-30)

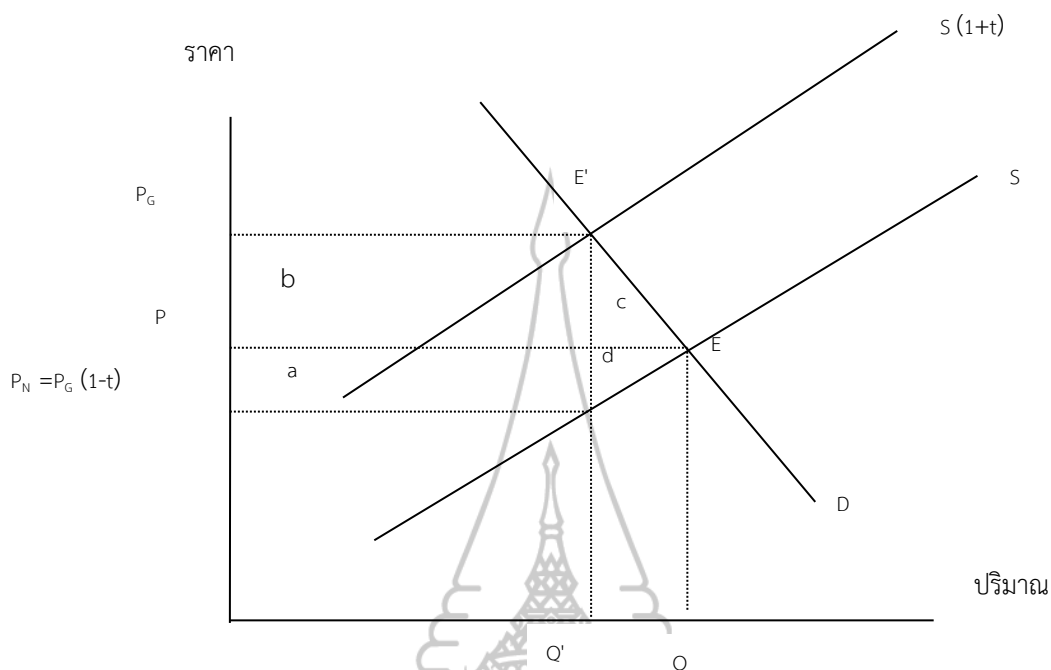
สำหรับการวิเคราะห์ภาวะภาษีแบบดุลยภาพเฉพาะส่วน (Partial Equilibrium Analysis) เป็นการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการเก็บภาษีจากสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่ง โดยผู้รับภาระภาษีคือผู้บริโภคและผู้ผลิต ซึ่งจะพิจารณาว่าในการเก็บภาษีนั้นกลุ่มใดเป็นผู้รับภาระมากกว่ากัน อธิบายได้ตามรูปดังนี้



ภาพที่ 2.1 ราคาสินค้าก่อนมีการเก็บภาษี

ที่มา : อรพรรณ พรหมพูล (2544)

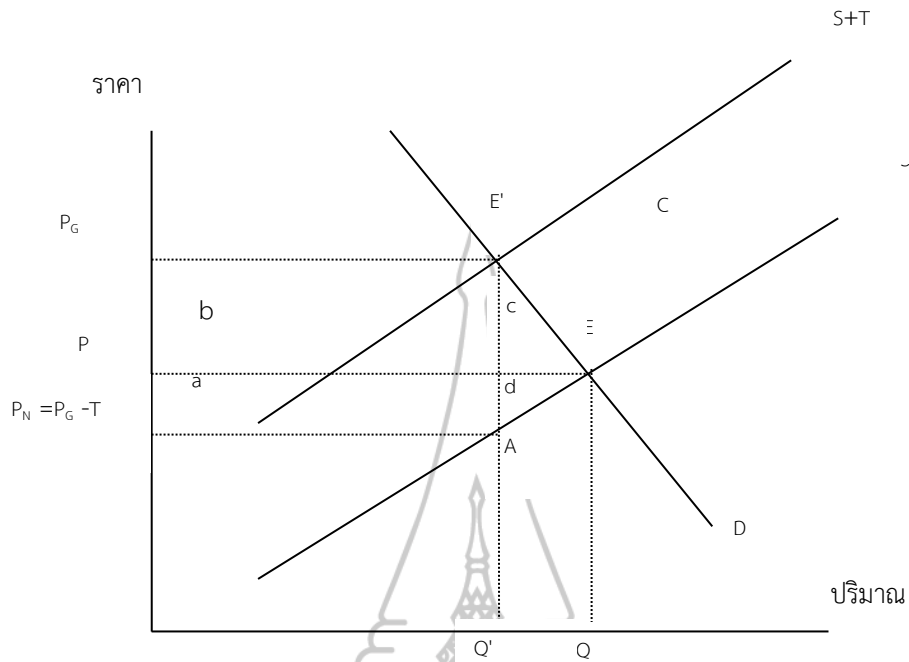
รูปภาพที่ 2.1 สมมติให้เส้น D คือเส้นอุปสงค์ และเส้น S คือเส้นอุปทานของสินค้าชนิดหนึ่งตามลำดับ จุด E คือจุดดุลยภาพ โดยราคาดุลยภาพอยู่ที่ P และปริมาณดุลยภาพอยู่ที่ Q ซึ่ง ณ ระดับราคาดุลยภาพนั้น จำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อจะเท่ากับจำนวนสินค้าที่ผู้ผลิตต้องการขายพอดี และที่จุดดุลยภาพราคาที่ผู้บริโภคจ่ายและราคา que ผู้ผลิตได้รับคือราคาเดียวกัน



ภาพที่ 2.2 การเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า (Advalorem Tax)

ที่มา : อรรถพรณ พรหมพูล (2544)

รูปภาพที่ 2.2 การเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า คือ การเก็บภาษีเป็นร้อยละตามมูลค่าของสินค้า เช่น ภาษีในอัตราร้อยละ t บาทของราคาต่อหน่วย ซึ่งการเก็บภาษีจำนวนร้อยละ t บาทของราคาต่อหน่วยจากผู้ผลิต จะทำให้เส้นอุปทานย้ายขึ้นไปจากเส้น S เป็น $S(1+t)$ จุดดุลยภาพใหม่ คือ จุด E' ราคาจะเพิ่มขึ้นและปริมาณซื้อจะลดลง ซึ่งราคาอยู่ที่ P_G และปริมาณอยู่ที่ Q' โดยที่ P_G คือราคาของผู้บริโภคจ่ายในการซื้อสินค้าและ P_N คือราคาของผู้ผลิตได้รับการขายสินค้า ซึ่ง P_N มีค่าเท่ากับ $P_G(1-t)$



ภาพที่ 2.3 การเก็บภาษีในอัตราตามปริมาณ (Specific Tax)

ที่มา : อรรถพรณ พรหมพูล (2544)

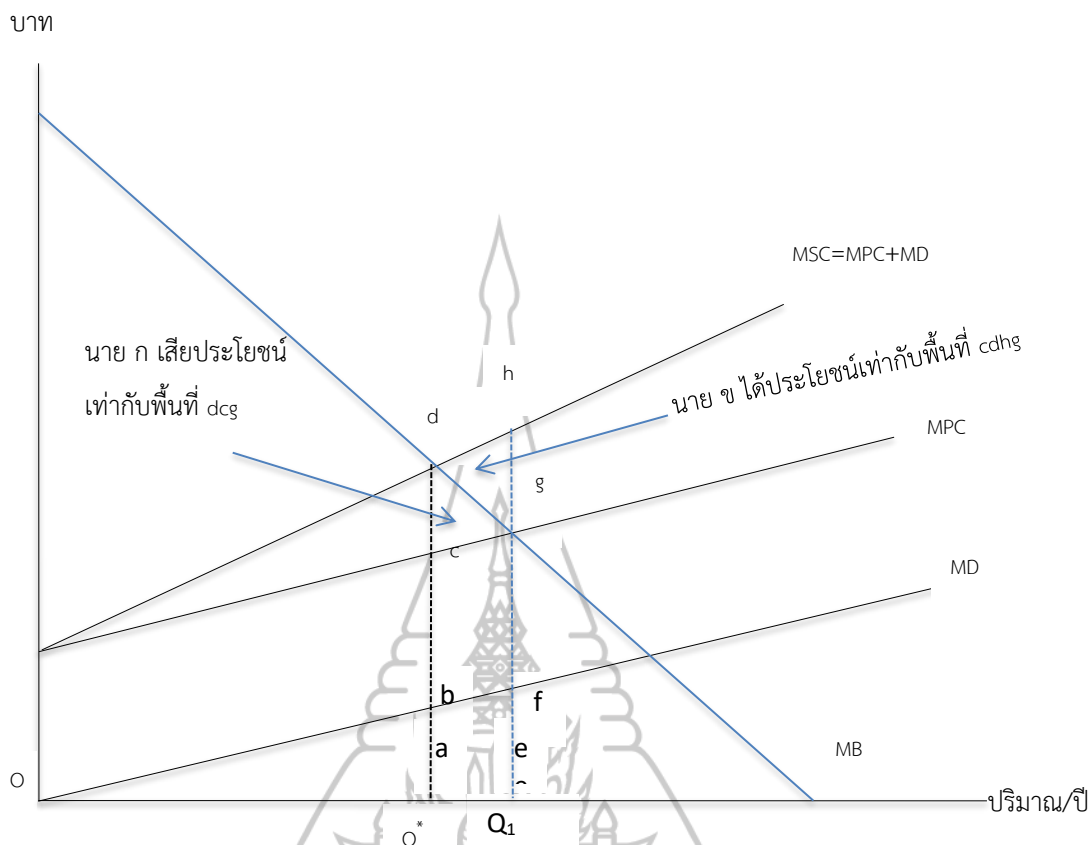
รูปภาพที่ 2.3 การเก็บภาษีในอัตราตามปริมาณ คือ การเก็บภาษีเป็นจำนวนคงที่จำนวนหนึ่ง เช่น เก็บภาษีจำนวน T บาทต่อหน่วย ซึ่งการเก็บภาษีจำนวน T บาทต่อหน่วยจากผู้ผลิต จะทำให้เส้นอุปทานเคลื่อนย้ายขึ้นไปในขนานเท่ากับจำนวนภาษี คือ จาก S เป็น $S + T$ และเส้นอุปทานใหม่จะขนานกับเส้นเดิม จุดดุลยภาพใหม่ คือ E' ราคาจะเพิ่มขึ้นและปริมาณซื้อจะลดลง ซึ่งราคาอยู่ที่ P_G และปริมาณอยู่ที่ Q' โดย P_G คือ ราคาที่ผู้บริโภคจ่ายในการซื้อสินค้า และ P_N คือราคาที่ได้รับจากการขายสินค้า ซึ่ง P_N มีค่าเท่ากับ $P_G(1-t)$

จากภาพที่ 2.1 กำหนดให้เส้น D เป็นเส้นที่แสดงถึงอุปสงค์ของสินค้า X และเส้น S เป็นเส้นที่แสดงถึงอุปทานของสินค้า X ก่อนที่จะมีการเก็บภาษีต่อหน่วยแล้ว ก่อนที่จะมีการเก็บภาษีต่อหน่วยของสินค้าจุดดุลยภาพของสินค้า X จะอยู่ที่จุด E ปริมาณการผลิตอยู่ที่ Q และราคาต่อหน่วยอยู่ที่ P ภาพที่ 2.2 และ 2.3 หลังจากที่มีการเก็บภาษีต่อหน่วยจากผู้ผลิต จุดดุลยภาพของสินค้า X เป็นจุด E' และราคาขายต่อหน่วยจะอยู่ที่ P_G ปริมาณการผลิตจะลดลงมาอยู่ที่จุด Q' จะเห็นว่าการเก็บภาษีทำให้ราคาที่ผู้บริโภคจ่ายในการซื้อสินค้า (P_G) และราคาที่ได้รับจากการขายสินค้า (P_N) ไม่ได้เป็นราคาเดียวกันเหมือนกับดุลยภาพเดิมก่อนมีการเก็บภาษี การที่ระดับราคา P_G แตกต่างจาก P_N ให้เกิดการสูญเสียประสิทธิภาพของทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภคจากการเก็บภาษี ส่วนเกินผู้บริโภค (consumer surplus) ณ จุดดุลยภาพใหม่นี้จะพบส่วนเกินผู้บริโภคจะลดลงเท่ากับพื้นที่ $PP_G EE'$

เช่นเดียวกันส่วนเกินผู้ผลิต (producer surplus) ส่วนเกินผู้ผลิตก็จะมีการเปลี่ยนแปลงเท่ากับพื้นที่ $PEAP_N$ ในส่วนของส่วนเกินผู้ผลิตและส่วนเกินผู้บริโภคที่ลดลงไปนั้นจะเป็นส่วนของรายได้ของภาครัฐบาลที่จัดเก็บภาษีซึ่งเท่ากับพื้นที่ $P_GE'AP_N$ ประสิทธิภาพที่สูญเสียไป เรียกว่าภาวะภาษีส่วนเกิน (Deadweight loss) ซึ่งเป็นต้นทุนจากการเก็บภาษีที่ผู้ผลิตและผู้บริโภคต้องเสียไปโดยไม่มีผู้ใดในสังคมได้รับกลับคืน แม้ว่ารายได้จากการเก็บภาษีจะถูกนำกลับไปใช้ในสังคมทั้งหมดก็ตาม ภาวะภาษีส่วนเกินนี้เท่ากับพื้นที่ $c+d$ และรายได้ของรัฐบาลจากการเก็บภาษีเท่ากับพื้นที่ $a+b$ โดยในกรณีที่ใช้อัตราภาษีตามสภาพมีค่าเท่ากับ $t.P_GQ'$ หรือในกรณีที่ใช้อัตราภาษีตามปริมาณมีค่าเท่ากับ $T.Q'$ โดยผู้บริโภครับภาวะภาษีเท่ากับพื้นที่ b และผู้ผลิตรับภาวะภาษีเท่ากับพื้นที่ a

2.2 การเก็บภาษีตามแนวคิดของพิกู (Pigouvian Taxes)

จากรูปภาพที่ 2.4 แกนนอน คือ ปริมาณการผลิต เส้น MB คือ เส้นผลประโยชน์การผลิต ซึ่งสมมติให้มีค่าลดลงเมื่อปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เส้น MPC คือ เส้นต้นทุนการผลิตที่เจ้าของหน่วยผลิตต้องจ่าย (Marginal Private Cost) สมมติให้มีค่าเพิ่มขึ้นเมื่อปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เส้น MD คือ เส้นความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลอื่น (Marginal Damage) ที่เกิดจากการผลิตว่าทุกหน่วยการผลิตก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่น ที่มีลักษณะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อมีการผลิตเพิ่มขึ้น ลักษณะเส้น MD ซึ่งทอดขึ้น เส้น MPC คือเส้นต้นทุนการผลิตของสังคม (Marginal Social Cost) ทุก ๆ หน่วยการผลิต $MSC=MPC+MD$ เมื่อมองในเชิงสังคมต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการผลิต เจ้าของหน่วยผลิตยังต้องรวมต้นทุนความเสียหายต่อบุคคลอื่นด้วย โดยระยะห่างระหว่างเส้น MSC กับเส้น MPC จะเท่ากับเส้น MD นั่นเอง หรือ $MSC-MPC=MD$ เจ้าของหน่วยผลิตจะตัดสินใจผลิตเพิ่มขึ้นเมื่อประโยชน์จากการผลิตสูงกว่าต้นทุนการผลิต หรือ MB มีค่ามากกว่า MPC และหยุดการผลิตเมื่อเส้น MB น้อยกว่า MPC ดังนั้นเจ้าของหน่วยผลิต จึงเลือกผลิตที่ปริมาณการผลิต Q_1 ณ ระดับการผลิตที่ $MB=MPC$ หรือจุดตัดระหว่างเส้น MB เท่ากับ MPC หากพิจารณาในมุมมองของสังคม ปริมาณการผลิตที่เหมาะสม (Socially Optimal Level) ณ ระดับที่ MB เท่ากับ MSC ปริมาณการผลิต Q^* หรือ ณ จุดตัดกันระหว่างเส้น MB กับเส้น MSC จะเห็นได้ว่าปัญหาผลกระทบภายนอกจากการผลิตเชิงลบเกิดเมื่อปริมาณการผลิต สูงกว่าปริมาณการผลิตที่สังคมต้องการ ($Q_1 > Q^*$) (หน้า 4-21)

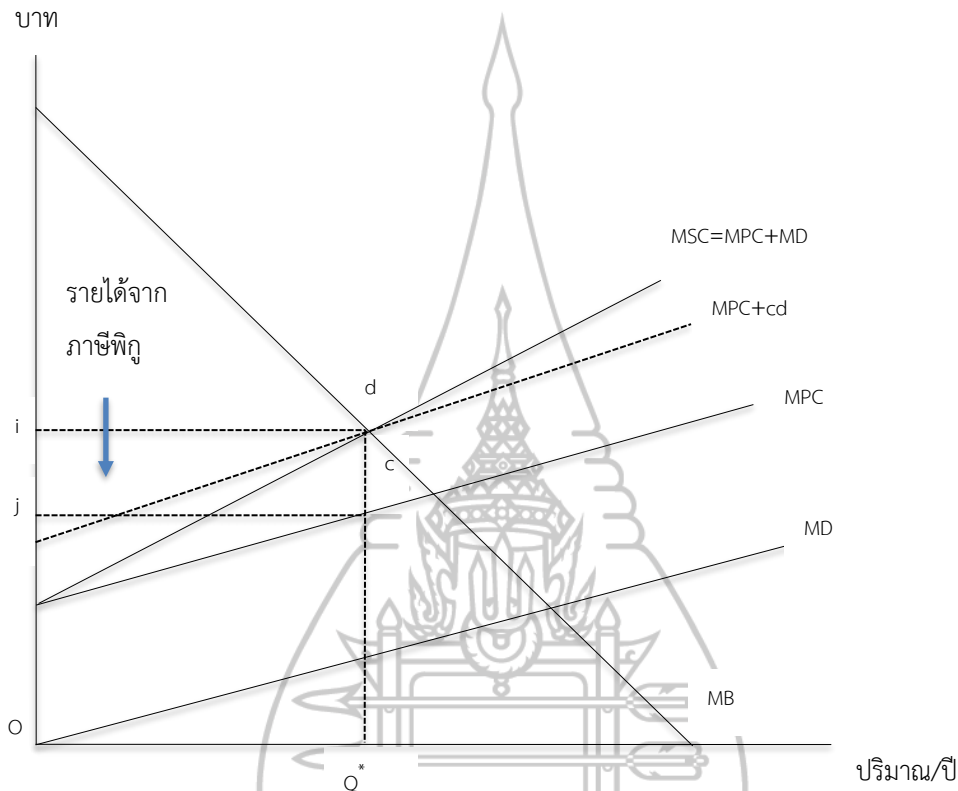


ภาพที่ 2.4 การวิเคราะห์ผลกระทบภายนอกเชิงลบจากการผลิต

ที่มา : พงษ์ธร วราศัย (2558)

รูปภาพที่ 2.5 การเก็บภาษีเพื่อแก้ไขผลกระทบภายนอกเชิงลบ หากปริมาณการผลิตลดลงจาก Q_1 เป็น Q^* เจ้าของหน่วยผลิตจะเสียผลประโยชน์เท่ากับพื้นที่ dcg สังคมจะได้รับผลประโยชน์จากการลดปริมาณการผลิตเท่ากับพื้นที่ abfe ซึ่งมีขนาดเท่ากับพื้นที่ cdhg ด้วยผลต่างระหว่างเส้น MSC กับเส้น MPC จากปัญหาดังกล่าวหากปราศจากการแทรกแซงโดยรัฐบาล เจ้าของหน่วยผลิตจะตัดสินใจผลิตที่ระดับ Q_1 ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างเส้น MB กับเส้น MPC ซึ่งเป็นปริมาณการผลิตมากกว่าที่สังคมต้องการ (Q^*) ซึ่งเจ้าของหน่วยผลิตพิจารณาจากประโยชน์ส่วนเพิ่มจากการผลิต (MB) เทียบกับต้นทุนเอกชนส่วนเพิ่ม (MPC) ที่ต้องจ่ายโดยมิได้รวมความเสียหายส่วนเพิ่มที่ตกแก่สังคมเข้าไปด้วย ซึ่งทำให้เจ้าของหน่วยผลิต จะทำการผลิตมากกว่าที่สังคมต้องการ ดังนั้นเพื่อจูงใจให้เจ้าของหน่วยผลิตทำการผลิตในระดับที่สังคมต้องการ ควรมีการจัดเก็บภาษีต่อหน่วย โดยเท่ากับขนาดความเสียหายเท่ากับ cd ณ ระดับการผลิตที่มีประสิทธิภาพ หากมีการเก็บภาษี cd บาทต่อหน่วย จะทำให้ไปเพิ่มต้นทุนในการผลิต ทำให้เส้นต้นทุนที่แท้จริงคือเส้น $MPC+cd$ ซึ่งคือ การจ่ายให้เจ้าของปัจจัยการผลิตและจ่ายภาษีให้รัฐบาล ดังนั้นเจ้าของหน่วยผลิตจึงตัดสินใจเลือกปริมาณการ

ผลิตที่ก่อให้เกิดกำไรสูงสุด ณ ระดับการผลิต $MB=MP_C+cd$ ณ ระดับปริมาณการผลิต Q^* นั้นเอง การเก็บภาษีจะได้เท่ากับพื้นที่ $cdij$ คำนวณจาก ปริมาณการผลิต (id) คูณภาษีต่อหน่วย (cd)



ภาพที่ 2.5 การเก็บภาษีเพื่อแก้ไขผลกระทบภายนอกเชิงลบ

ที่มา : พงษ์ธร วราศัย (2558)

3. ทฤษฎีอุปทาน

3.1 ความหมายและกฎของอุปทาน

อุปทาน (Supply) หมายถึง ปริมาณสินค้าและบริการที่ผู้ขายนำออกขายในท้องตลาด ณ ราคาต่าง ๆ ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่

กฎของอุปทาน (Law of Supply) กล่าวว่า “ปริมาณอุปทานจะแปรผันโดยตรงกับราคาสินค้าโดยที่ปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่ออุปทานมีค่าคงที่” กล่าวคือ ปริมาณสินค้าที่ผู้ขายนำออกจำหน่ายเพิ่มขึ้นเมื่อราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามเมื่อราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งลดลง ผู้ขายจะผลิตสินค้าออกจำหน่ายลดลง ในขณะที่กำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่เขียนเป็นฟังก์ชันอุปทานได้ดังนี้

$$Q_s = f(P, P_r, T)$$

เมื่อ Q_s	หมายถึง ปริมาณอุปทานสินค้า
P	หมายถึง ราคาสินค้า
P_r	หมายถึง ราคาสินค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง
T	หมายถึง ระดับเทคโนโลยี

3.2. ปัจจัยที่กำหนดอุปทาน

ปัจจัยที่กำหนดอุปทานจะมีค่ามากหรือมีค่าน้อย มีปัจจัยที่ส่งผลต่อค่าความยืดหยุ่นของอุปทาน ประกอบด้วย (อรพรรณ พรหมพูล, 2544, หน้า 27-30)

1) ปริมาณขายขึ้นอยู่กับราคาสินค้านั้น คือ เมื่อราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณขายเพิ่มขึ้น เมื่อราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งลดลง จะทำให้ปริมาณการขายลดลง เป็นไปตามกฎแห่งอุปทาน

2) ปริมาณขายขึ้นอยู่กับราคาของสินค้าอื่น เมื่อสินค้าชนิดหนึ่งมีราคาเพิ่มสูงขึ้น ย่อมจูงใจให้ผู้จะผลิตเดิมผลิตสินค้าชนิดนั้นเพิ่มขึ้น ส่วนผู้ผลิตสินค้าชนิดอื่นจะลดปริมาณการผลิตสินค้าชนิดเดิมลง และหันไปผลิตสินค้าชนิดนั้นแทน ซึ่งทำให้ปริมาณขายของสินค้าชนิดนั้นมีมากขึ้น

3) ปริมาณขายขึ้นอยู่กับราคาของปัจจัยการผลิต การเปลี่ยนแปลงราคาของปัจจัยการผลิตจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตและกำไร โดยถ้าราคาของปัจจัยการผลิตเพิ่มสูงขึ้น จะส่งผลให้มีต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้นและผลกำไรที่ได้รับลดน้อยลง

4) ปริมาณขายขึ้นอยู่กับจำนวนของผู้ผลิตหรือผู้ขายในตลาด กรณีที่ตลาดมีผู้ผลิตเป็นจำนวนมาก ปริมาณขายทั้งหมดในตลาดย่อมจะมีปริมาณมากกว่าในกรณีที่ตลาดมีผู้ขายเพียงรายเดียว

5) ปริมาณขายขึ้นอยู่กับสภาพเทคนิคที่ใช้ในการผลิต หากใช้เทคนิคที่ทันสมัย หรือมีการค้นพบวิธีการผลิตใหม่ ๆ ย่อมเป็นการลดต้นทุนการผลิตได้รับผลกำไรเพิ่มสูงขึ้น จึงทำให้การผลิตสินค้าในปริมาณมากขึ้น

3.3. การเปลี่ยนแปลงอุปทาน

1) การเปลี่ยนแปลงปริมาณอุปทาน เป็นการเปลี่ยนแปลงปริมาณสินค้าที่นำออกจำหน่ายของการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาสินค้า โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ การเปลี่ยนแปลงปริมาณอุปทานเป็นการเคลื่อนที่ของจุดที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาสินค้าและปริมาณเสนอขายจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งบนเส้นอุปทานเส้นเดียวกัน

2) การเปลี่ยนแปลงระดับอุปทาน เป็นการเปลี่ยนแปลงปริมาณสินค้าที่เสนอขายอันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยอื่น ๆ ราคาสินค้าไม่มีการเปลี่ยนแปลง การเปลี่ยนแปลงระดับอุปทานจะส่งผลทำให้เส้นอุปทานเคลื่อนย้ายไปจากตำแหน่งเดิมทั้งเส้น การเปลี่ยนแปลงระดับอุปทานจึงเป็นการเคลื่อนที่ของจุดที่แสดงความสัมพันธ์ของราคาสินค้าและปริมาณที่เสนอขายบนเส้นอุปทานคนละเส้น มี 2 ลักษณะ กรณีเส้นอุปทานเคลื่อนไปทางขวามือของเส้นเดิม คืออุปทานเพิ่มขึ้น กรณีเส้นอุปทานเคลื่อนไปทางซ้ายมือของเส้นเดิม คืออุปทานลดลง

3.4. ความยืดหยุ่นของอุปทาน

ความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคา (price elasticity of supply) คือ ค่าที่ใช้วัดร้อยละการเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้าที่นำออกขาย ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ต่อร้อยละการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่น ๆ คงที่ ค่าความยืดหยุ่นของอุปทานต่อราคาจึงเป็นดัชนีที่ใช้วัดอัตราการตอบสนองของปริมาณอุปทานต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า (รัฐวิชญญ์ จิวสวัสดิ์, หน้า 2-14 - 2-19)

$$E_s = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงปริมาณสินค้าที่นำออกขาย}}{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงราคา}}$$

1) ความยืดหยุ่นของอุปทานแบบช่วง (arc elasticity of supply) การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปทานช่วงใดช่วงหนึ่ง เมื่อราคาสินค้าเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง ค่าที่คำนวณได้จะไม่ใช่ความยืดหยุ่นจุดใดจุดหนึ่งบนเส้นอุปทานในช่วงนั้น ๆ แต่จะเป็นค่าเฉลี่ยของค่าความยืดหยุ่นทุก ๆ จุดในช่วงนั้น ค่าความยืดหยุ่นของอุปทานจะมากกว่าศูนย์ หรือมีค่าเป็นบวกเสมอ แสดงว่าเมื่อราคาสินค้าเพิ่มขึ้น จะมีผลทำให้ปริมาณอุปทานโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นด้วย

2) ความยืดหยุ่นของอุปทานแบบจุด (point elasticity of supply) การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปทาน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงที่น้อยมากของราคาสินค้าและปริมาณอุปทานซึ่งถ้าทราบฟังก์ชันอุปทานที่แน่นอน ก็สามารถหาค่าความยืดหยุ่นของอุปทานแบบจุด ณ ระดับราคาต่าง ๆ กันได้ ความยืดหยุ่นของอุปทาน จะพิจารณาว่าเส้นอุปทานเป็นเส้นลาดชันตามกฎของอุปทานตัดแกนตั้งตัดแกนนอน หรือออกจากจุดกำเนิด ซึ่งจะมีค่าความยืดหยุ่นมากกว่า 1 น้อยกว่า 1 แต่มากกว่าศูนย์และเท่ากับหนึ่ง

4. การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของไทย

กรมสรรพสามิตดำเนินการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายรวมทั้งสิ้น 7 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 พระราชบัญญัติพิกัตอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. 2509 พระราชบัญญัติไฟ พุทธศักราช 2486 พระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และพระราชบัญญัติจัดสรรเงินภาษีสุรา พ.ศ. 2527 โดยกฎหมายดังกล่าวเป็นกฎหมายเก่าที่บังคับใช้มาอย่างยาวนาน ไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน กรมสรรพสามิตจึงเห็นสมควรให้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายสรรพสามิตให้มีความทันสมัย โปร่งใส และเป็นสากล รวมทั้งรวบรวมกฎหมายภาษีสรรพสามิตที่กระจัดกระจายอยู่ของกฎหมายทั้ง 7 ฉบับ มาไว้เป็นฉบับเดียวกันเพื่อความเป็นเอกภาพในการบังคับใช้ จนได้มาซึ่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิตฉบับใหม่ที่สมบูรณ์คือ พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 สาระสำคัญ ดังนี้

- 1) ปรับปรุงฐานภาษี โดยนำราคาขายปลีกแนะนำมาใช้เป็นฐานภาษีแทนราคาขาย ณ โรงอุตสาหกรรม ราคาขายส่งช่วงสุดท้าย และราคา C.I.F เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและแก้ปัญหาการถ่ายโอนราคา
- 2) ปรับปรุงวิธีการเสียภาษีจากเดิมที่กำหนดให้ เสียภาษีในอัตรามูลค่าหรือตามปริมาณแล้วแต่อัตราใดจะคิดเป็นเงินสูงกว่า เป็นให้เสียภาษีทั้งตามอัตรามูลค่าและตามปริมาณ
- 3) ปรับปรุงอัตรากำหนดให้สอดคล้องกับการปรับฐานภาษีใหม่โดยให้มีผลกระทบหรือสร้างภาระต่อผู้เสียภาษีน้อยที่สุด
- 4) ปรับปรุงและเพิ่มเติมแก้ไขบทนิยามที่กำหนดไว้เดิมให้มีความครอบคลุมชัดเจนและเป็นปัจจุบันมากขึ้น
- 5) ปรับปรุงและเพิ่มเติมบทบัญญัติทางกฎหมายและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในสินค้าทุกประเภทให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันและให้สอดคล้องกับกฎระเบียบในการจัดเก็บภาษีอื่น ๆ ของกรมสรรพากรและกรมศุลกากร เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับจุดรับผิดชอบในเขตปลอดอากร บทบัญญัติเกี่ยวกับการประเมินภาษี เบี้ยปรับ และเงินเพิ่ม เป็นต้น

4.1. การบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของประเทศไทย

กรมสรรพสามิตมีหน้าที่ในการดำเนินการ กำกับดูแล ควบคุม และบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในสินค้าและบริการเฉพาะอย่างที่ต้องรับภาระสูงกว่าปกติ เช่น สินค้าและบริการที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี รวมถึงสินค้าที่ได้รับ

ประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ สินค้าที่ก่อให้เกิดภาระต่อรัฐบาลในการที่จะต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

4.1.1. ประเภทสินค้าและบริการที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิต

สินค้าและบริการที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ได้แก่ สินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน สินค้าเครื่องดื่ม สินค้าเครื่องไฟฟ้า สินค้าแบตเตอรี่ สินค้าแก้วและเครื่องแก้ว สินค้ารถยนต์ สินค้ารถจักรยานยนต์ สินค้าเรือ สินค้าผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง สินค้าพรมและสิ่งทอปูพื้นอื่น ๆ สินค้าหินอ่อนและหินแกรนิต สินค้าสารทำลายชั้นบรรยากาศ สินค้าสุรา สินค้ายาสูบ สินค้าไฟ สถานอาบน้ำหรืออบตัวและนวด ไนต์คลับและดิสโก้เทค สนามแข่งม้า สนามกอล์ฟ กิจการโทรคมนาคม

4.1.2. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต

- 1) ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
- 2) ผู้ประกอบกิจการสถานบริการ
- 3) ผู้นำเข้าสินค้า
- 4) บุคคลอื่นใดตามที่ พรบ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 กำหนด เช่น ผู้ดัดแปลงรถยนต์ เจ้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน

4.1.3. อัตราภาษีสรรพสามิต

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในประเทศไทย จะต้องคำนวณฐานภาษีตามปริมาณหรือตามมูลค่า หรือทั้งตามปริมาณและตามมูลค่า แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้า ดังนี้

- 1) อัตราภาษีตามมูลค่า (Advalorem Tax Rate) หมายถึง การจัดเก็บภาษีโดยคำนวณจากร้อยละของมูลค่าสินค้าหรือรายรับของสถานบริการ เช่น รถจักรยานยนต์ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 150 ซีซี. ต้องเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 2.5 ของราคาขายปลีกแนะนำ
- 2) อัตราภาษีตามปริมาณหรือตามสภาพ (Specific Tax Rate) หมายถึง การจัดเก็บภาษีโดยคำนวณจากปริมาณของสินค้าซึ่งกำหนดตามหน่วย น้ำหนักสุทธิหรือปริมาณสุทธิของสินค้านั้น เช่น สินค้าน้ำมันต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามปริมาตรในอัตรา 5 บาทต่อลิตร สินค้ายาสูบ จัดเก็บตามน้ำหนักในอัตรา 1.2 บาทต่อกรัม

4.1.4. ฐานราคาภาษีสรรพสามิต

การคำนวณภาษีตามอัตราตามมูลค่าจำเป็นต้องมีฐานราคาเพื่อใช้ในการคำนวณภาษี ปัจจุบันประเทศไทยใช้ราคาทั้งหมด 2 ฐานราคา ได้แก่

- 1) ราคาขายปลีกแนะนำ (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) หมายถึง ราคาขายปลีกแนะนำที่ผู้ประกอบการหรือผู้นำเข้าประสงค์ให้เป็นราคาขายต่อผู้บริโภคทั่วไป โดยใช้สำหรับสินค้าที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตที่ผลิตและจำหน่ายภายในประเทศ

2) รายรับ หมายถึง เงิน ทรัพย์สิน ค่าตอบแทน หรือประโยชน์ใด ๆ ที่อาจคำนวณได้เป็นเงินที่ได้รับหรือพึงได้รับเนื่องจากการให้บริการโดยใช้สำหรับสถานบริการที่ต้องเสียภาษี

4.2. การบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

4.2.1. ความหมายภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้ให้ความหมายของสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยสามารถแบ่งสินค้าน้ำมันออกเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้

1) ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น น้ำมันดีเซล น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก น้ำมันเตา และน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกันกับน้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้ว น้ำมันหล่อลื่น ปิโตรเลียมปิทุเมน (แอลฟัลด์) ปิโตรเลียมโค้ก ก๊าซปิโตรเลียมชนิดต่าง ๆ ก๊าซธรรมชาติเหลว ก๊าซธรรมชาติ สารละลายหรือโซลเวนท์ชนิดต่าง ๆ สารพลอยได้ และกากอื่น ๆ ที่ได้จากปิโตรเลียม

2) น้ำมันอื่นหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่ได้ผลิตจากปิโตรเลียมซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิง หรือใช้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง หรือใช้แทนน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ได้ออกชื่อมาแล้วในข้อ 1 อาทิเช่น น้ำมันจากพืชหรือน้ำมันจากสัตว์ซึ่งใช้เพื่อเป็นเชื้อเพลิง เอทานอลที่ใช้ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง รวมถึงน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์ที่น้ำมันอื่น ๆ ที่ได้จากการประดิษฐ์หรือสังเคราะห์ขึ้นเพื่อใช้แทนผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปิโตรเลียมด้วย

ความหมายของสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เป็นเพียงการกำหนดขอบเขตของสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่อาจมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน แต่ในการพิจารณาว่าน้ำมันประเภทใดที่ถูกกำหนดให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตต้องพิจารณาจากพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตที่กำหนดไว้ 15 ประเภทย่อย ดังนี้

- (1) ประเภทที่ 01.01 น้ำมันเบนซิน และน้ำมันที่คล้ายกัน
- (2) ประเภทที่ 01.02 แนพทา รีฟอร์มเมท ไพโรลัยสิสก๊าซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน
- (3) ประเภทที่ 01.03 น้ำมันก๊าด และน้ำมันที่จุดให้แสงสว่างที่คล้ายกัน
- (4) ประเภทที่ 01.04 น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น
- (5) ประเภทที่ 01.05 น้ำมันดีเซลและน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกัน
- (6) ประเภทที่ 01.06 ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล) และก๊าซเหลวที่คล้ายกัน
- (7) ประเภทที่ 01.07 ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพน และก๊าซที่คล้ายกัน

(8) ประเภทที่ 01.08 ก๊าซมีเทนเหลว ก๊าซอีเทนเหลว ก๊าซบิวเทนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเหลว และก๊าซหรือของเหลวที่คล้ายกัน

(9) ประเภทที่ 01.09 เอทิลีนเหลว โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน

(10) ประเภทที่ 01.10 ก๊าซมีเทน ก๊าซอีเทน ก๊าซโพรเพน ก๊าซบิวเทน ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน

(11) ประเภทที่ 01.11 เอทิลีน โพรพิลีน บิวทิลีน ไอโซเมอร์ของบิวทิลีน บิวทาไดอีนในสภาพเป็นก๊าซและก๊าซที่คล้ายกัน

(12) ประเภทที่ 01.12 น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน

(13) ประเภทที่ 01.13 ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมปิโตรเมอซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิง

(14) ประเภทที่ 01.14 สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ทั้งนี้ เฉพาะที่มีคุณสมบัติตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(15) ประเภทที่ 01.90 อื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง อาทิเช่น น้ำมันหล่อลื่น สารพลอยได้จากปิโตรเลียม กากที่ได้จากปิโตรเลียม น้ำมันพืชหรือน้ำมันจากสัตว์ซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิง

4.2.2. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีสรรพสามิต

ผู้มีหน้าที่เสียภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ได้แก่

1) ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หมายความว่า เจ้าของโรงอุตสาหกรรม และให้หมายความรวมถึงผู้จัดการหรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของโรงอุตสาหกรรมด้วย หากพิจารณาตามพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 ผู้ประกอบอุตสาหกรรม หมายความว่า โรงกลั่นหรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 ซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค้า น้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิดปีละตั้งแต่ 100,000 เมตริกตันขึ้นไป หรือเป็นผู้ค้าน้ำมันชนิดก๊าซปิโตรเลียมเหลวแต่เพียงชนิดเดียวที่มีปริมาณการค้าปีละตั้งแต่ 50,000 เมตริกตันขึ้นไป โดยต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี คุณสมบัติที่สำคัญ ได้แก่ เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน จำกัด เพื่อประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง มีทุนจดทะเบียนและทุนที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท โดยต้องไม่ลดทุนตลอดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต และต้องมีหลักฐานของธนาคารพาณิชย์หรือบริษัทเงินทุนหรือบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่แสดงว่าเป็นผู้มีวงเงินสินเชื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการประกอบกิจการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท

2) ผู้นำเข้า หมายความว่า ผู้นำของเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ซึ่งได้แก่ เจ้าของ ผู้ครอบครองหรือผู้มีส่วนได้เสียในน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน นับแต่เวลาที่นำน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเข้ามาในราชอาณาจักร จนถึงเวลาที่พนักงานศุลกากรได้ส่งมอบให้ไปถูกต้องพ้นจาก อารักขาของพนักงานศุลกากร

4.2.3. ความรับผิดชอบในการเสียภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ความรับผิดชอบในการเสียภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ผู้ประกอบอุตสาหกรรมหรือผู้นำเข้ามีหน้าที่จะต้องเสียภาษีตามวันและเวลาที่กฎหมายกำหนด แบ่งเป็น 2 กรณี ได้แก่

1) กรณีสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในประเทศ ให้ถือว่าความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาที่นำสินค้าออกจากโรงอุตสาหกรรม

2) กรณีสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำเข้า ให้ถือว่าความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียภาษีเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียอากรศุลกากรสำหรับของที่นำเข้ามาตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และมีหน้าที่รับชำระภาษีแทนกรมสรรพสามิต

4.2.4. อัตราภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

อัตราภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นไปตามบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 โดยอัตราดังกล่าวอาจถูกปรับลดหรือยกเว้นได้โดยกฎกระทรวง ทั้งนี้ การกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันในปัจจุบัน นอกจากมีการกำหนดโดยแบ่งตามประเภทของน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแล้ว ยังมีการแบ่งแยกประเภทย่อยของน้ำมันด้วยเช่นกัน

ปัจจุบันภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้ถูกจัดเก็บตามปริมาณเพียงอย่างเดียว โดยกำหนดอัตราภาษี (บาท) ต่อจำนวนหรือต่อน้ำหนักหรือต่อปริมาตร แล้วแต่กรณี วิธีการ

4.2.5. การคำนวณภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ภาษีสรรพสามิต = ปริมาตร (ลิตรหรือกิโลกรัม) × อัตราภาษี (บาท/ลิตร)

4.2.6. โครงสร้างราคาน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทย

1) ราคาหน้าโรงกลั่นหรือราคาเนื่อน้ำมัน คือ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่ยังไม่ได้รวมภาษี กองทุน และค่าการตลาด

2) ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีที่จัดเก็บจากสินค้าที่มีผลกระทบต่อสังคม ซึ่งสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการจำกัดการใช้ของสินค้าเหล่านั้นนอกจากนี้ ยังเป็นการจัดหารายได้ให้แก่ภาครัฐซึ่งเงินส่วนหนึ่งอาจนำมาใช้ประโยชน์เพื่อสังคม

3) ภาษีเพื่อราชการส่วนท้องถิ่น (ภาษีเทศบาล) คือ ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บเพิ่มขึ้นและส่งมอบให้กระทรวงมหาดไทยตามอัตราที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของภาษีสรรพสามิตของน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละประเภท

4) เงินที่เก็บเข้า/อุดหนุน จากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จัดตั้งขึ้นตามคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันสภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง

5) เงินที่เรียกเก็บเข้าของทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนและใช้จ่ายช่วยเหลือหรืออุดหนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงานตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน

6) ภาษีมูลค่าเพิ่มของราคาขายส่ง โดยภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่เรียกเก็บจากมูลค่าของสินค้าหรือบริการในส่วนที่เพิ่มขึ้นแต่ละขั้นตอนของการผลิตและการจำหน่ายสินค้าหรือบริการชนิดต่าง ๆ

7) ค่าการตลาด คือ ผลตอบแทนที่ผู้ค้าน้ำมันจะได้รับจากการทำธุรกิจค้าปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งรวมถึงผลตอบแทนของการลงทุนก่อสร้างคลังน้ำมัน ระบบขนส่ง การก่อสร้างสถานบริการ การส่งเสริมการขาย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจทุกอย่าง รวมถึงค่าใช้จ่ายบุคลากร ดังนั้น ค่าการตลาดจึงมิใช่กำไรของผู้ประกอบการ แต่เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจซึ่งรวมถึงกำไรด้วย

8) ภาษีมูลค่าเพิ่มของค่าการตลาดคิดเป็นร้อยละ 7 ของค่าการตลาด

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การตรวจสอบงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันได้รวบรวมจากงานวิจัย วิทยานิพนธ์และงานการค้นคว้าอิสระที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

กฤษภพัทธ์ เตชะนนท์พันธ์ (2564) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 (2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 (3) แนวทางในการพัฒนาผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นบุคลากร สังกัดสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 7 จำนวน 215 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็น แบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 แบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลแล้วทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ การหาค่าความถี่ร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis)

ผลการศึกษาพบว่า (1) ผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 ทั้งโดยรวม และหลายด้านอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยด้านประสิทธิภาพมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านประสิทธิผล ด้านการพัฒนาองค์การ และด้านคุณภาพการให้บริการตามลำดับ (2) ปัจจัยทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านภาวะผู้นำด้านการบริหารยุทธศาสตร์ และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสรรพสามิตภาคที่ 7 (3) แนวทางในการพัฒนาผลสัมฤทธิ์สามารถทำได้เชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติโดยที่จะมุ่งเน้น ไปที่บทบาทภาวะผู้นำการบริหารยุทธศาสตร์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ

มารุต จำลอง (2561) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันสำเร็จรูปดีเซลและการพยากรณ์ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ 1) ศึกษาโครงสร้างของระบบราคาน้ำมันดีเซลและสถานการณ์ราคาน้ำมันดีเซลของประเทศไทย 2) ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อราคาน้ำมันดีเซลของประเทศไทย 3) พยากรณ์ราคาน้ำมันดีเซลของประเทศไทยในอีก 5 ปีข้างหน้า ข้อมูลที่ใช้ศึกษาตั้งแต่เดือนมกราคม 2550 – ธันวาคม 2559 นำมาวิเคราะห์ความถดถอยเชิงซ้อนและพยากรณ์ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศไทย อีก 5 ปีข้างหน้า ตั้งแต่เดือนมกราคม 2561 – เดือนธันวาคม 2565 ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด

ผลการวิจัยพบว่า 1) โครงสร้างราคาน้ำมันดีเซลของประเทศไทยที่ถูกกำหนดโดยสำนักนโยบายและแผนพลังงานหรือรัฐบาล ประกอบด้วย ราคา ณ โรงกลั่น + ภาษีสรรพสามิต + ภาษีเทศบาล + อัตราเงินกองทุนน้ำมัน + กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน + ราคาขายส่ง + ภาษีมูลค่าเพิ่ม (ราคาขายส่ง) + ค่าการตลาด + ภาษีมูลค่าเพิ่ม (ค่าการตลาด) + ราคาขายปลีก เมื่อราคาหรือมูลค่าของโครงสร้างราคาน้ำมัน เปลี่ยนแปลงไปจะส่งผลให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปดีเซลในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปทันที 2) อัตราภาษีสรรพสามิต (บาทต่อลิตร) ดัชนีราคาผู้บริโภค ราคาน้ำมันดีเซลในตลาดสิงคโปร์ (ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล) และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับราคาน้ำมันดีเซลในประเทศไทย ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ค่าความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระต่อกัน และการพิจารณาค่าความยืดหยุ่น พบว่าอัตราภาษีสรรพสามิต (บาทต่อลิตร) กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ดัชนีราคาผู้บริโภค และราคาน้ำมันดีเซลในตลาดสิงคโปร์ (ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล) เท่ากับ 0.63, 0.38, 0.16 และ 0.16 ตามลำดับ 3) การพยากรณ์ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศไทย อีก 5 ปีข้างหน้า พบว่า การพยากรณ์ราคาน้ำมันดีเซลตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 – 2565 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2559

เจนจิรา ศิลาคอต (2560) ศึกษาอัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมของบุหรี่ยิกาแรตสำหรับประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ (1) ศึกษาลักษณะโครงสร้างของภาษีสรรพสามิตและภาษีบุหรี่ยิกาแรต (2) ศึกษาอุปสงค์ของบุหรี่ยิกาแรตของผู้บริโภคในประเทศไทย (3) ศึกษาต้นทุนส่วนเพิ่มของบุหรี่ยิกาแรตและการกำหนดราคาบุหรี่ยิกาแรตสำหรับประเทศไทย (4) ศึกษาภาระภาษีที่

เกิดขึ้นกับผู้ผลิตและผู้บริโภค และ (5) ศึกษาอัตราภาษีสรรพสามิตของบุหรี่ยี่กาแรตที่เหมาะสม เพื่อให้ภาระส่วนเกินจากการเสียภาษีมีค่าต่ำสุดภายใต้เป้าหมายรายได้จากการจัดเก็บภาษียี่กาแรตที่ ต้องการ การศึกษานี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิประเภทข้อมูลอนุกรมเวลารายปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2533-2558 ทำการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุด้วยวิธีกำลังสองน้อยสุดแบบสามชั้น (3SLS) ในการประมาณ แบบจำลองอุปสงค์และต้นทุนส่วนเพิ่มของบุหรี่ยี่กาแรตที่ผลิตในประเทศไทย โดยนำแบบจำลองที่ ประมาณไปสร้างฟังก์ชันภาระภาษีส่วนเกินเพื่อคำนวณหาอัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมของบุหรี่ยี่กาแรตที่ผลิตในประเทศไทย

ผลการศึกษาพบว่า ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาของบุหรี่ยี่กาแรตของประเทศไทย บุหรี่เป็นสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่ำ มีการทดแทนต่ำเนื่องจากเป็นสิ่งเสพติด นอกจากนี้ต้นทุน ส่วนเพิ่มของบุหรี่ยี่กาแรตลดลงตามปริมาณการผลิต ทำให้ผู้บริโภครับภาระภาษีเกือบทั้งหมด โดยหากรัฐบาลจัดเก็บภาษีในอัตราภาษีตามมูลค่าร้อยละ 90 ผู้บริโภครับภาระภาษีในมูลค่าสูงสุด รองลงมาผู้ผลิตรับภาระภาษี และก่อให้เกิดภาระภาษีส่วนเกิน ตามลำดับ ทั้งนี้อัตราภาษีสรรพสามิตที่ เหมาะสมของบุหรี่ยี่กาแรตสำหรับประเทศไทยจากการศึกษาภายใต้กฎแรงซื้อเท่ากับร้อยละ 68.50 มีค่าน้อยกว่าอัตราภาษีที่รัฐบาลจัดเก็บในปัจจุบันซึ่งจัดเก็บภายใต้สภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจปัจจุบัน ร่วมกับนโยบายควบคุมการบริโภคยาสูบของภาครัฐ

สรุปคดี คำกล่าว (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินนโยบายการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จากกรณีศึกษาสำนักงานสรรพสามิตคลังก๊าซเขาบ่อยา (บมจ.ปตท.) อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับประสิทธิผลของการ จัดเก็บภาษีสรรพสามิตและปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการดำเนินนโยบายการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ประเภทก๊าซปิโตรเลียมเหลวของสำนักงานสรรพสามิตคลังก๊าซเขาบ่อยา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ดำเนินงานวิจัยเชิงผสมผสาน ได้แก่ การวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างได้แก่ เจ้าหน้าที่สรรพสามิต จำนวน 64 คน และการวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่างได้แก่ นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการและ พนักงานบริหารงานทั่วไป จำนวน 2 คน

ผลการศึกษาพบว่าประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว 3 ปีซ้อนหลัง (ปี 2555-2557) มีแนวโน้มลดลง ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการดำเนินนโยบายการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตประเภทก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิผลในระดับ ค่อนข้างมาก ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบที่ใช้ในการจัดเก็บภาษี การใช้ประโยชน์ จากคอมพิวเตอร์จัดทำเอกสารการจัดเก็บภาษีปริมาณ การขายก๊าซของคลังก๊าซเขาบ่อยาความ สอดคล้องในการกำหนดเป้าหมายการจัดเก็บภาษีบทบาทในการอำนวยความสะดวกต่อการจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตของคลังก๊าซเขาบ่อยา ความเหมาะสมในการกำกับดูแลสิ่งการควบคุมโดยสำนักงาน สรรพสามิตพื้นที่ชลบุรี 2 มาตรฐานตามระเบียบว่าด้วยการควบคุมโรงอุตสาหกรรมน้ำมันและ

ผลิตภัณฑ์น้ำมัน พ.ศ.2553 ความสม่ำเสมอของการตรวจวัดปริมาตรและคำนวณในเรือที่รับก๊าซ การเปลี่ยนแปลงราคาก๊าซตามนโยบายลอยตัวราคาก๊าซ และความนิยมของประชาชนในการใช้พลังงานทดแทนก๊าซแอลพีจี ตามลำดับการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีควรมีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านกฎระเบียบ การใช้ประโยชน์จากคอมพิวเตอร์ในการจัดเก็บภาษีการกำหนดเป้าหมายควรให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ด้านพลังงานและกรมสรรพสามิตควรมีการทบทวนปรับปรุงฐานอัตราภาษีที่ใช้จัดเก็บ

สมพงษ์ กริ์ดำรงศักดิ์ (2551) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตัวแปรทางเศรษฐกิจที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปีฐาน (2531) อัตราเงินเฟ้อ การบริโภคพลังงานขั้นสุดท้าย และปริมาณน้ำมันดิบนำเข้าจากต่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2533- พ.ศ. 2550

ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรอิสระที่เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่ การบริโภคพลังงานขั้นสุดท้าย และปริมาณน้ำมันดิบนำเข้าจากต่างประเทศ สำหรับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปีฐาน (2531) และอัตราเงินเฟ้อไม่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

สุวรรณ อนิตวรรตกุล (2551) ศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน เพื่อทราบโครงสร้างและแนวโน้มของรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตและปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาค ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ รายได้ต่อหัว การลงทุนในภาคอสังหาริมทรัพย์ อัตราแลกเปลี่ยน อัตราเงินเฟ้อ และการจัดเก็บภาษีน้ำมันนำเข้าจากต่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2540- พ.ศ. 2549

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ได้แก่ รายได้ต่อหัว อัตราแลกเปลี่ยน อัตราเงินเฟ้อ สำหรับการลงทุนในภาคอสังหาริมทรัพย์และการจัดเก็บภาษีนำเข้าจากต่างประเทศ ไม่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน

Abasido, Idris and Saidu (2023) ได้ศึกษาผลกระทบของรายได้ น้ำมันและภาษีต่อทุนงบประมาณรายจ่ายในประเทศไนจีเรีย โดยใช้ข้อมูลรายไตรมาส พ.ศ. 2552 - 2560 เพื่อทดสอบประสิทธิภาพของทฤษฎีของวากเนอร์ ตัวแปรตาม คือ รายจ่ายงบประมาณที่เป็นทุน ตัวแปรอิสระคือ รายได้จากน้ำมันและภาษีเงินได้ของบริษัท อัตราแลกเปลี่ยน ผลิตภัณฑ์ในประเทศ ภายใต้การประมาณค่าแบบจำลอง ARDL ในระยะสั้นและระยะยาว

ผลการศึกษาพบว่า ภายใต้การประมาณค่าด้วยแบบจำลอง ARDL ในระยะสั้นและระยะยาว การทดสอบมีความสัมพันธ์ในระยะยาวระหว่างรายได้ภาครัฐและงบประมาณทุน ค่าใช้จ่าย ECT มีความสำคัญมากความเร็วในการปรับตัวสู่สมดุลที่สูงมากหลังทุกไตรมาส แสดงให้เห็นว่ารายได้ภาครัฐมีอิทธิพลต่อรายจ่ายภาครัฐ ซึ่งรายได้ทั้งหมดภาครัฐรวมถึงภาษีน้ำมันและภาษีที่ไม่ใช้น้ำมันใน

รูปแบบอื่น ๆ รัฐบาลควรให้ความสนใจกับรายได้ที่ไม่ใช่ทรัพยากรอื่น ๆ และความสำคัญของรายจ่ายใหม่เพื่อเพิ่มทุนผลประโยชน์อื่น ๆ

Hussain, Shaari, and Abdullah (2023) ศึกษาผลกระทบของราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซลต่อราคาอาหารของประเทศมาเลเซีย การศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิแบบรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม 2553 - พฤศจิกายน 2558 ตัวแปรที่ใช้ ประกอบด้วย ราคาน้ำมันเบนซิน 95 ราคาน้ำมันเบนซิน 97 และราคาน้ำมันดีเซล เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ผลกระทบต่อราคาอาหารในระยะยาวและระยะสั้นโดยใช้การทดสอบด้วยวิธี ARDL

ผลการศึกษาพบว่า ในระยะสั้นราคาน้ำมันเบนซิน 95 และราคาน้ำมันเบนซิน 97 ไม่มีผลกระทบต่อราคาอาหารแต่อย่างใด แต่พบว่าในระยะยาวราคาน้ำมันดีเซลส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจซึ่งกระตุ้นให้เกิดอัตราเงินเฟ้อ ดังนั้นรัฐบาลมาเลเซียซึ่งเป็นผู้กำหนดนโยบาย จึงควรควบคุมราคาน้ำมันดีเซลเพื่อหลีกเลี่ยงอัตราเงินเฟ้อในระยะยาว แต่ไม่จำเป็นต้องควบคุมราคาของน้ำมันเบนซิน 95 และราคาน้ำมันเบนซิน 97 เนื่องจากราคาเหล่านี้จะไม่ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อใดๆ

Jalil, Ghani & Duasa (2023) ผลกระทบของราคาน้ำมันต่อ GDP ของมาเลเซีย โดยเฉพาะราคาน้ำมันโลก (PW) ราคาน้ำมันโลกในสกุลเงินในประเทศ (PWD) และราคาน้ำมันในประเทศ (PD) ได้รับการทดสอบเทียบกับ GDP โดยใช้ตัวแบบ VAR

ผลการวิจัยพบว่า การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในประเทศ (PD) ส่งผลกระทบต่อ GDP อย่างเด่นชัดทั้งในระยะสั้นและระยะยาว การค้นพบนี้บ่งบอกถึงการมีความสัมพันธ์ที่ไม่สมมาตรระหว่างการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันกับเศรษฐกิจ ผู้กำหนดนโยบายอาจพิจารณาโดยใช้ราคาน้ำมันในประเทศ (PD) เป็นเครื่องมือในเชิงนโยบาย กรณีราคาน้ำมันปรับขึ้น การเลือกนโยบายอย่างไรก็ตามในการปรับเพิ่มหรือลดราคาน้ำมันจะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญมากกว่าราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

Krajnak (2023) ศึกษาการเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงในบริบทของการปฏิรูปภาษีในสาธารณรัฐเช็ก มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของภาระภาษีต่อปริมาณการใช้เชื้อเพลิงระหว่างปี พ.ศ. 2544-2565 โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ การอธิบาย การเปรียบเทียบ การสังเคราะห์และการถดถอย และการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ เพื่อประเมินภาระภาษีที่แท้จริง อัตราภาษีที่แท้จริงและคำนวณค่าดัชนี ข้อมูลที่ใช้วิเคราะห์ประกอบด้วย ราคาเฉลี่ยน้ำมันเบนซิน ราคาเฉลี่ยน้ำมันดีเซล ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล อัตราภาษีน้ำมันเบนซินและอัตราภาษีน้ำมันดีเซลในช่วงเวลาที่วิเคราะห์ เปรียบเทียบการวิเคราะห์ครั้งแรกปี พ.ศ. 2544 และการวิเคราะห์ครั้งสุดท้าย พ.ศ.2565

ผลการศึกษาพบว่า การตรวจสอบการพัฒนาภาวะภาษี อัตราภาษีที่แท้จริงแสดงให้เห็นว่า ภาวะภาษีเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อย่างไรก็ตามการปฏิรูปภาษีหลาย ครั้งไม่ได้เกิดจากการเสียภาษี สาเหตุส่วนใหญ่คืออัตราภาษีสรรพสามิตส่งผลให้ราคาของเชื้อเพลิง สูงขึ้น ดังนั้นภาวะภาษีมีการพัฒนาแบบถดถอย ภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มมีค่าติดลบจึง ส่งผลต่อการบริโภค สาเหตุหนึ่งที่ทำให้ภาวะภาษีเชื้อเพลิงสูงขึ้นก็คือข้อจำกัดของการบริโภค จึงสามารถสรุปได้ว่าสาธารณรัฐเช็ก ภาวะภาษีที่สูงก็สร้างรายได้ที่มั่นคงสำหรับงบประมาณของรัฐ ข้อเท็จจริงนี้ยืนยันได้ถึงความสำคัญของภาษีสรรพสามิต



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย จะศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย และปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพื่อประมาณค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ โดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยทำการศึกษาจากภาษีสรรพสามิต ได้แก่ ภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีน้ำมันดีเซลและภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ผู้วิจัยขอเสนอวิธีการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย
2. การเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การวิเคราะห์ข้อมูล
4. แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

1. ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ประเภทอนุกรมเวลา (Time Series Data) การศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย ข้อมูลที่ใช้แบบรายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ถึงพ.ศ. 2565 และตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558 ถึงปีงบประมาณ 2565 และการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย ข้อมูลที่ใช้แบบรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.2546 ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 240 เดือน รายละเอียด ดังนี้

1.1. ตัวแปรตาม (Dependent Variable) ประกอบด้วย ภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีน้ำมันดีเซล และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) รวบรวมจากรายงานสถิติผลการจัดเก็บภาษีและปริมาณเปรียบเทียบปีก่อนจำแนกตามผู้ประกอบการ ประเภทรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รวบรวมจากระบบสารสนเทศของกรมสรรพสามิต ดังนี้

1) ภาษีน้ำมันเบนซิน ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ประเภทที่ 01.01 ประกอบด้วย น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว น้ำมันเบนซินนอกจาก (1) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 10 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 20 และ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 85

2) ภาซีน้ำมันดีเซล ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ประเภทที่ 01.05 ประกอบด้วย น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก และน้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมันผสมอยู่ตั้งแต่ไม่เกินร้อยละ 4 ถึงไม่เกินร้อยละ 24

3) ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต ประเภทที่ 01.07 ประกอบด้วย ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) และก๊าซที่คล้ายกัน และก๊าซโพรเพนเหลว และก๊าซที่คล้ายกัน

1.2. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ประกอบด้วย ราคาน้ำมันสำเร็จรูป ปริมาณการใช้น้ำมัน การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน และดัชนีพลังงาน ดังนี้

1) ราคาน้ำมันสำเร็จรูป ประกอบด้วย ราคาน้ำมันแก๊สโซลีนอล 95 ราคาน้ำมันดีเซล ราคาแก๊สแอลพีจี รวบรวมจากรายงานราคาขายปลีกน้ำมันในเขตกรุงเทพและปริมณฑล สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

2) ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป ประกอบด้วย ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล ปริมาณการใช้ง๊าสแอลพีจี รวบรวมจากรายงานการขายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

3) การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประกอบด้วย ราคานำเข้าน้ำมันดิบ และราคานำเข้าปิโตรเลียม รวบรวมจากรายงานปริมาณและมูลค่าการนำเข้าปิโตรเลียม สำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

4) ดัชนีพลังงาน รวบรวมจากรายงานดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปของประเทศไทย ปีฐาน 2554 กลุ่มมาตรฐานข้อมูลและดัชนีเศรษฐกิจการค้า กองดัชนีเศรษฐกิจการค้าสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ศึกษาครั้งนี้ เก็บรวบรวมในรูปแบบข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากระบบออนไลน์ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมสรรพสามิต กระทรวงพลังงานและกระทรวงพาณิชย์ รายละเอียด ดังนี้

2.1. การศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย รวบรวมข้อมูลประเภทรายปีซึ่งแยกการพิจารณาออกเป็น โครงสร้างการบริโภคน้ำมันของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ถึงปี พ.ศ. 2565 และการบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558 ถึงปีงบประมาณ 2565

2.2. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย รวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.2546 ถึงธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 240 เดือน เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทยครั้งนี้ ดำเนินการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมมาตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของข้อมูล เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์การประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ แล้วนำผลการวิเคราะห์มาสรุปและอธิบาย มีขั้นตอนการพิจารณา ดังนี้

3.1. การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นเพื่อนำเสนอข้อสรุปในการอธิบายข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

3.2. การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) การวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล เพื่อต้องการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยการวิเคราะห์การถดถอย (Regression Analysis) เพื่อประมาณค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามและตัวแปรอิสระโดยใช้แบบจำลองการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ในรูปแบบฟังก์ชันสมการลอการิทึม (Double-Log) แล้วประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) ด้วยโปรแกรม GRET

การวิจัยนี้จะพิจารณาปัญหาของการวิเคราะห์การถดถอย ซึ่งประกอบด้วย ปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นของตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ปัญหาสหสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) ปัญหาความแปรปรวนไม่คงที่ (Heteroskedasticity) ในการประมาณค่าสัมประสิทธิ์จะต้องคำนึงถึงคุณสมบัติของตัวประมาณกำลังสองน้อยที่สุด ซึ่งผลรวมของกำลังสองค่าหลงเหลือของตัวแปรตามและตัวแปรอิสระจะต้องมีค่าน้อยที่สุด ได้แก่ เป็นฟังก์ชันเชิงเส้นกับตัวแปรสุ่ม ตัวประมาณค่าต้องไม่มีความเอนเอียง และมีความแปรปรวนต่ำสุด ซึ่งถือเป็นคุณสมบัติของการประมาณกำลังสองน้อยที่สุด ดังนี้ (เฉลิมพล จตุพร, 2562, หน้า 8-13)

ขั้นตอนที่ 1 ตัวแปรอิสระจะต้องไม่มีความสัมพันธ์กัน ถ้าตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์ซึ่งกันจะถือว่าเกิดปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นของตัวแปรอิสระ ซึ่งจะพิจารณาจากค่า Variance inflation factor (VIF) ค่าที่ได้ไม่ควรเกิน 10 หากพบว่าค่าที่ได้เกินกว่าที่กำหนดไว้ต้องพิจารณาตัวแปรอิสระใหม่ หรือไม่คำนึงถึงปัญหาดังกล่าว

ขั้นตอนที่ 2 ตัวแปรอิสระบางตัวมีความสัมพันธ์กันระหว่างตัวคลาดเคลื่อน การพิจารณาปัญหาความสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) หรือตัวคลาดเคลื่อนมีค่าไม่เท่ากับ 0 เรียกว่าปัญหา Autocorrelation จะพิจารณาจาก Durbin-Watson (D.W) statistics ค่าที่ใช้ในการพิจารณา กำหนดไว้ระหว่าง 2-4 หากค่าน้อยกว่านี้ถือว่าเกิดปัญหา Autocorrelation การแก้ไขปัญหา คือ การเพิ่มตัวแปรอิสระ หรือการเปลี่ยนรูปแบบสมการ และแก้ไขด้วยวิธี Generalized Least Squares (GLS) Cochrane-Orcutt iterative procedure (AR(1))

ขั้นตอนที่ 3 การพิจารณาถึงปัญหาความแปรปรวนของตัวคลาดเคลื่อนไม่คงที่ (Heteroskedasticity) หรือที่เรียกว่าปัญหา Heteroskedasticity ตรวจสอบจาก Breusch-Pagan-Godfrey Test กรณีค่าที่ตรวจสอบได้มากกว่า $p\text{-value} = 0.05$ ไม่พบปัญหา Heteroskedasticity กรณีหากน้อยกว่า $p\text{-value} = 0.05$ พบปัญหา Heteroskedasticity การแก้ไขปัญหา อาจพิจารณาตัวแปรที่ยังไม่ได้นำมาพิจารณา หรือกำหนดตัวแปรชุดใหม่ หรือแก้ไขด้วยวิธี White's Heteroscedasticity-Consistent Variances and Standard Errors หรือ HAC (Robust standard errors)

กรณีการตรวจพบปัญหาความสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน Autocorrelation และปัญหาความแปรปรวนของตัวคลาดเคลื่อนไม่คงที่ Heteroskedasticity ซึ่งเกิดได้กับข้อมูลที่เป็นลักษณะของอนุกรมเวลาหากพบปัญหาดังกล่าว จะใช้วิธีการการแก้ไขปัญหาด้วย White's Heteroscedasticity-Consistent Variances and Standard Errors หรือ HAC (Robust standard errors) เพียงอย่างเดียว ก็ถือว่าได้แก้ปัญหา Autocorrelation และ Heteroskedasticity เรียบร้อยแล้ว

4. แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย ใช้แบบจำลองการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) รูปแบบฟังก์ชันสมการถดถอย Double-Log ได้แก่ ภาษีน้ำมันเบนซิน (Ex_Gasoline) ภาษีน้ำมันดีเซล (Ex_Diesel) และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) (Ex_Lpg) รูปแบบสมการ ดังนี้

4.1. แบบจำลองภาษีน้ำมันเบนซิน

จากแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ ได้กำหนดความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันเบนซิน สามารถเขียนแบบจำลอง ดังนี้

$$\ln Ex_Gasoline_t = \alpha_0 + \beta_1 \ln P_ulg95_t + \beta_2 \ln Va_ulg_t + \beta_3 \ln P_cruedoil + D_t + \epsilon_t \quad (1)$$

กำหนดให้

$\ln Ex_Gasoline_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติ (natural log) ของภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)

$\ln P_ulg95_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (บาทต่อลิตร)

$\ln Va_ulg_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน (ลิตร)

$\ln P_cruedoil_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของราคานำเข้าน้ำมันดิบ (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)

D_t = 0 เมื่อไม่มีการใช้มาตรการทางภาษี

= 1 เมื่อมีการใช้มาตรการทางภาษี

α = ค่าคงที่

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = สัมประสิทธิ์ประมาณค่าพารามิเตอร์

ϵ_t = ความคลาดเคลื่อน

4.2. แบบจำลองภาษีน้ำมันดีเซล

จากแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ ได้กำหนดความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซล สามารถเขียนแบบจำลอง ดังนี้

$$\ln Ex_Diesel_t = \alpha_0 + \beta_1 \ln P_diesel_t + \beta_2 \ln Va_diesel_t + \beta_3 \ln P_total_t + D_t + \epsilon_t \quad (2)$$

กำหนดให้

$\ln Ex_Diesel_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)

$\ln P_diesel_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของราคาน้ำมันดีเซล (บาทต่อลิตร)

$\ln Va_diesel_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล (ลิตร)

$\ln P_total_t$ = ค่าลอการิทึมธรรมชาติของราคานำเข้าปิโตรเลียม (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)

D_t = 0 เมื่อไม่มีการใช้มาตรการทางภาษี

= 1 เมื่อมีการใช้มาตรการทางภาษี

α	= ค่าคงที่
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$	= สัมประสิทธิ์ประมาณค่าพารามิเตอร์
ε_t	= ความคลาดเคลื่อน

4.3. แบบจำลองภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี)

จากแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ ได้กำหนดความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) สามารถเขียนแบบจำลอง ดังนี้

$$\ln Ex_lpg_t = \alpha_0 + \beta_1 \ln P_lpg_t + \beta_2 \ln Va_lpg_t + \beta_3 \ln Energy_t + \varepsilon_t \quad (3)$$

กำหนดให้

$\ln Ex_lpg_t$	= ค่าลอการิทึมธรรมชาติของภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) (บาท)
$\ln P_lpg_t$	= ค่าลอการิทึมธรรมชาติของราคาก๊าซแอลพีจี (บาทต่อลิตร)
$\ln Va_lpg_t$	= ค่าลอการิทึมธรรมชาติของปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจี (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)
$\ln Energy_t$	= ค่าลอการิทึมธรรมชาติของดัชนีพลังงาน
α	= ค่าคงที่
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$	= สัมประสิทธิ์ประมาณค่าพารามิเตอร์
ε_t	= ความคลาดเคลื่อน

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย จะนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติรูปตาราง กราฟ และการบรรยายเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัย ซึ่งจะได้นำเสนอในบทต่อไป

บทที่ 4

ผลการศึกษา

บทนี้ขอเสนอผลการศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) โครงสร้างการบริโภค ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย และ 2) ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างการบริโภคและภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 น้ำมันที่นำเข้ามาในขณะนั้น ได้แก่ น้ำมันก๊าด ถูกนำมาใช้สำหรับบ้านเรือนแทนการใช้ น้ำมันมะพร้าว และน้ำมันหล่อลื่นถูกนำมาใช้กับ เครื่องจักรไอน้ำที่ใช้ในโรงสีข้าวและโรงเลื่อย เมื่อความต้องการของประชาชน บริษัท รอยัล ดัตช์ ปีโตรเลียม (Royal Dutch Petroleum) ซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติบริษัทแรกที่เข้ามาดำเนินการใน ประเทศไทยและได้นำเข้าน้ำมันก๊าดและน้ำมันหล่อลื่นมาจำหน่ายให้กับประชาชน และต่อมาบริษัท สแตนดาร์ดออยล์ (Standard oil) ได้เข้ามาดำเนินการโดยนำเข้าน้ำมันเบนซินมาจำหน่ายให้กับคน ทั่วไป หลังจากนั้นน้ำมันจึงกลายเป็นสินค้าที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ เป็นต้นมา

อุตสาหกรรมปิโตรเลียม ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญของประเทศ และเป็น ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ซึ่งปัจจุบันมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางและการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะที่ใช้ น้ำมันเป็น เชื้อเพลิงเป็นส่วนใหญ่ ถึงแม้ช่วงที่ผ่านมาจะมีการกระจายการขนส่งสินค้าด้วยระบบราง และ เทคโนโลยียานยนต์ที่มีการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าที่ก้าวหน้าขึ้นก็ตาม

2. การนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป

ประเทศไทยมีการจัดหาน้ำมันดิบโดยนำเข้าจากต่างประเทศประมาณร้อยละ 90 และแหล่งภายในประเทศประมาณร้อยละ 10 น้ำมันดิบที่ได้จากแหล่งภายในประเทศมีสารปนเปื้อน สูงทำให้โรงกลั่นไม่สามารถกลั่นน้ำมันดิบนั้นได้ และได้ส่งออกไปขายยังประเทศที่รับซื้อต่ออีกทอด หนึ่งจึงต้องมีการนำเข้าน้ำมันดิบมากลั่นให้เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ การค้นพบแหล่ง ปิโตรเลียมจะกระจายอยู่ทั่วโลก แต่แหล่งน้ำมันดิบที่มีความสำคัญของโลกมีประมาณ 300 แห่ง ได้แก่ แหล่งน้ำมันดิบตะวันออกกลาง คิดเป็นร้อยละ 48 (สหรัฐอเมริกาบริบทอเมริกาเหนือ ซาอุดีอาระเบีย กาตาร์ คูเวต และบางประเทศในแถบตะวันออกกลาง) แหล่งตะวันออกไกล คิดเป็นร้อยละ 12 (มาเลเซีย

เวียดนาม และอินโดนีเซีย) แหล่งอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 30 (สหรัฐอเมริกา รัสเซีย และแองโกลา) และแหล่งภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 10

ประเทศไทยมีแหล่งน้ำมันดิบไม่เพียงพอที่จะนำมากลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูปจึงต้องพึ่งพาน้ำมันดิบจากแหล่งต่าง ๆ ที่กระจายอยู่ตามประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ตามความต้องการ ดังนี้

4.2.1. การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 4.1 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 -2565 ของกระทรวงพลังงาน โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ตามความต้องการใช้ภายในประเทศ พบว่าการนำเข้าน้ำมันดิบ มีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 51,210.33 ล้านลิตรต่อปี คิดเป็นร้อยละ 79.84 ของการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน โดยนำมากลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ ตามปริมาณความต้องการของประชาชน การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป มีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 3,700.75 ล้านลิตรต่อปี คิดเป็นร้อยละ 5.77 ของการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งจะเป็นการนำเข้ามาทดแทนบางช่วงเวลาที่โรงกลั่นน้ำมันหยุดการกลั่นประจำปีจากการปรับปรุงโรงกลั่นให้มีประสิทธิภาพ และการนำเข้าผลิตภัณฑ์อื่น ๆ มีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 9,229.42 ล้านลิตรต่อปี คิดเป็นร้อยละ 14.39 ของการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน

การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทยจากการที่ประเทศจะนำเข้าน้ำมันดิบเป็นวัตถุดิบหลักและนำเข้ามาในปริมาณมาก การเปรียบเทียบปริมาณการนำเข้ากับปีก่อนรายผลิตภัณฑ์จะพบว่า เมื่อมีการนำเข้าน้ำมันดิบมาในปริมาณการผลิตที่เพียงพอ จะลดการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ลงอย่างมีสาระสำคัญ ในทางตรงกันข้ามหากนำเข้าน้ำมันดิบลดลงจะนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ภายในประเทศปี พ.ศ. 2562 การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทยลดลง คิดเป็นร้อยละ 4.41 เมื่อเทียบกับปีก่อน หากพิจารณารายผลิตภัณฑ์พบว่า การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 73.69 เมื่อเทียบกับปีก่อนประกอบด้วยน้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันภายในประเทศที่อยู่ในระดับที่ไม่สูงมากนัก รวมทั้งรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมของน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ (B100) เพื่อช่วยบรรเทาค่าครองชีพของประชาชนปี พ.ศ.2565 การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทยเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 1.62 เมื่อเทียบกับปีก่อน หากพิจารณารายผลิตภัณฑ์พบว่า การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 123.91 เมื่อเทียบกับปีก่อนโดยนำเข้าน้ำมันดีเซล ก๊าซแอลพีจีเพิ่มขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจเริ่มเข้าสู่สภาวะปกติหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) คลี่คลายลง

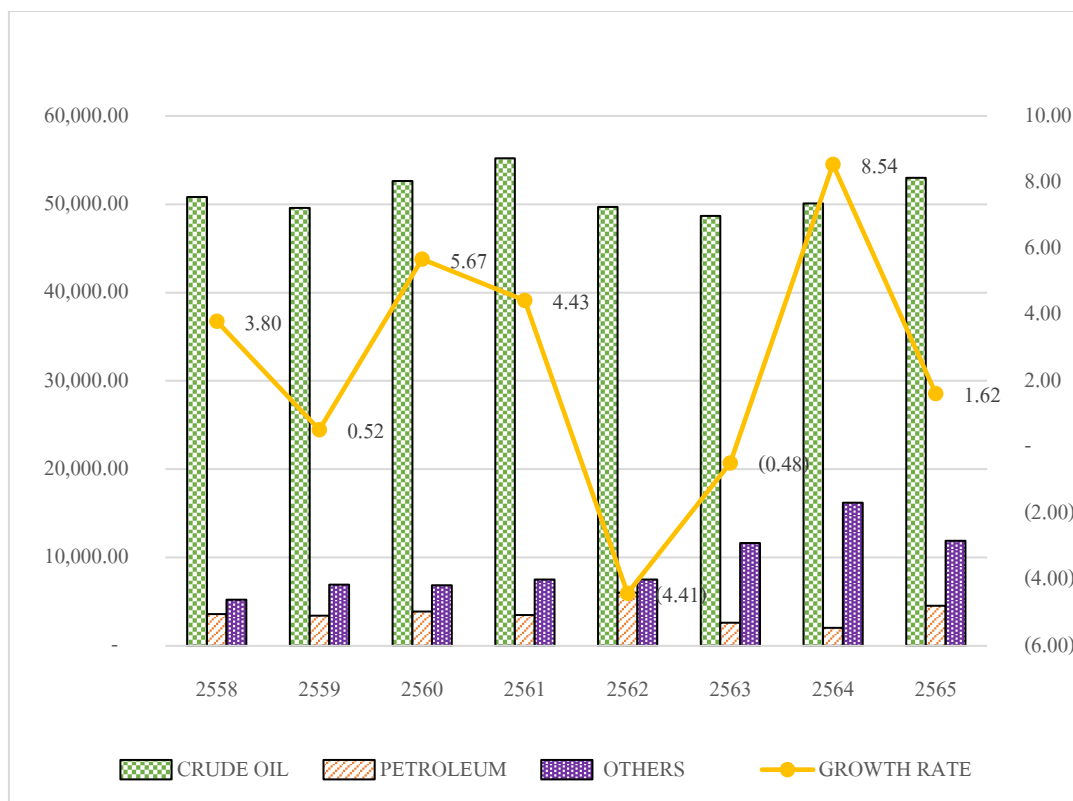
ตารางที่ 4.1 สถิติการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย

หน่วย : ล้านลิตร

ปี พ.ศ.	การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน			อัตราเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อน (ร้อยละ)		
	น้ำมันดิบ	น้ำมันสำเร็จรูป	ผลิตภัณฑ์อื่น	น้ำมันดิบ	น้ำมันสำเร็จรูป	ผลิตภัณฑ์อื่น
2558	50,802.37	3,609.88	5,238.71	8.76	-34.30	-0.45
2559	49,590.90	3,432.08	6,940.97	-2.38	-4.93	32.49
2560	52,633.68	3,875.79	6,857.25	6.14	12.93	-1.21
2561	55,192.17	3,478.54	7,503.17	4.86	-10.25	9.42
2562	49,687.94	6,041.88	7,524.17	-9.97	73.69	0.28
2563	48,685.04	2,622.53	11,645.32	-2.02	-56.59	54.77
2564	50,092.64	2,020.71	16,214.70	2.89	-22.95	39.24
2565	52,997.86	4,524.61	11,911.10	5.80	123.91	-26.54
เฉลี่ย	51,210.33	3,700.75	9,229.42			
สัดส่วน (ร้อยละ)	79.84	5.77	14.39			

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน (2565)

การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย ตามภาพที่ 4.1 ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2558 - 2565 ของกระทรวงพลังงาน ประเทศไทยนำเข้า น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ซึ่งเมื่อพิจารณาการนำเข้าพบว่า การนำเข้าน้ำมันดิบมีปริมาณสูงสุด รองลงมา นำเข้าผลิตภัณฑ์อื่น ๆ และ น้ำมันสำเร็จรูป ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบอัตราการเติบโตของการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน จะพบว่า ปี พ.ศ. 2562 การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันลดลง คิดเป็นร้อยละ 4.41 เมื่อเทียบกับปีก่อน และปี พ.ศ. 2564 ความต้องการใช้พลังงานเพิ่มขึ้นจากเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) และการผ่อนปรนมาตรการล็อกดาวน์ในหลายประเทศ และมีการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติและมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งผลให้นำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 8.54 เมื่อเทียบกับปีก่อน



ภาพที่ 4.1 การนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย

4.2.2. สถิติการนำเข้าน้ำมันดิบในประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 4.2 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 -2565 ของกระทรวงพลังงาน โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันดิบจากแหล่งต่าง ๆ โดยมีปัจจัยของราคาของน้ำมันดิบและคุณภาพของน้ำมันดิบ แหล่งน้ำมันดิบที่ประเทศไทยนำเข้ามาจากแหล่งตะวันออกกลาง (สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย กาตาร์ คูเวต และบางประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 30,803.25 ล้านลิตรต่อปี แหล่งตะวันออกไกล (มาเลเซีย เวียดนาม และอินโดนีเซีย) ปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 8,390.25 ล้านลิตรต่อปี และจากแหล่งอื่น ๆ (สหรัฐอเมริกา รัสเซีย และแองโกลา) ปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 12,016.75 ล้านลิตรต่อปี พ.ศ. 2561 นำเข้าน้ำมันดิบเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 2.82 เมื่อเทียบกับปีก่อน ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ย 68.19 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปี พ.ศ. 2563 นำเข้าน้ำมันดิบลดลง คิดเป็นร้อยละ 7.99 เมื่อเทียบกับปีก่อน ราคาน้ำมันดิบ 46.24 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เพราะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ทั่วโลก

ตารางที่ 4.2 สถิติการนำเข้าน้ำมันดิบในประเทศไทย

หน่วย : ล้านลิตร

ปี	แหล่งการนำเข้าน้ำมันดิบ			อัตราการเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อน (ร้อยละ)		
	ตะวันออก กลาง	ตะวันออก ไกล	อื่น ๆ	ตะวันออก กลาง	ตะวันออก ไกล	อื่น ๆ
พ.ศ.						
2558	33,236.00	10,162.00	7,405.00	7.21	124.97	-33.84
2559	32,784.00	9,621.00	7,186.00	-1.36	-5.32	-2.96
2560	32,471.00	10,484.00	9,678.00	-0.95	8.97	34.68
2561	33,417.00	8,234.00	13,541.00	2.91	-21.46	39.92
2562	28,480.00	7,337.00	13,870.00	-14.77	-10.89	2.43
2563	26,202.00	6,709.00	15,775.00	-8.00	-8.56	13.73
2564	27,159.00	7,794.00	15,140.00	3.65	16.17	-4.03
2565	32,677.00	6,781.00	13,539.00	20.32	-13.00	-10.57
เฉลี่ย	30,803.25	8,390.25	12,016.75			
สัดส่วน (ร้อยละ)	60.15	16.38	23.47			

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน, (2565)

การนำเข้าน้ำมันดิบในประเทศไทย ตามภาพที่ 4.2 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558 -2565 ของ กระทรวงพลังงาน ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันดิบมาจากแหล่งต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งเมื่อพิจารณาการนำเข้าน้ำมันดิบจะมาจากแหล่งตะวันออกกลางมีปริมาณสูงสุด รองลงมาแหล่งตะวันออกไกล และแหล่งอื่น ๆ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบอัตราการเติบโตการนำเข้าน้ำมันดิบจากแหล่งต่าง ๆ จะพบว่า ปี พ.ศ. 2558 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีความผันผวนในครั้งปีแรกและลดลงอย่างต่อเนื่องในครั้งปีหลัง ส่งผลให้นำเข้าน้ำมันดิบเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 8.76 เมื่อเทียบกับปีก่อน และปี พ.ศ. 2562 เศรษฐกิจชะลอตัวส่งผลต่อการนำเข้าน้ำมันดิบลดลง คิดเป็นร้อยละ 9.97 เมื่อเทียบกับปีก่อน



ภาพที่ 4.2 การนำเข้าน้ำมันดิบของประเทศไทย

4.2.3. สถิติการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 4.3 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2565 ของกระทรวงพลังงาน โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน น้ำมันเตา และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) พบว่าการนำเข้าน้ำมันเบนซิน มีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 1,315.92 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันดีเซล มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันเฉลี่ย 758.22 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันเฉลี่ย 99.28 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันเตา มีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 61.53 ล้านลิตรต่อปี และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) มีปริมาณการนำเข้าเฉลี่ย 1,465.79 ล้านลิตรต่อปี ปี พ.ศ. 2562 การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย เพิ่มขึ้นร้อยละ 73.69 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเศรษฐกิจขยายตัวจึงส่งผลให้การใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นเกือบทุกประเภททั้งภาคการขนส่ง ภาคการท่องเที่ยว รวมทั้งราคาน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศที่ไม่สูงมากนัก ทำให้ความต้องการใช้รถยนต์ในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น ปี พ.ศ. 2564 การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ลดลงร้อยละ 22.95 เมื่อเทียบกับปีก่อน เมื่อพิจารณาจะพบว่าการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ซึ่งภาครัฐประกาศการใช้

มาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาด อาทิ การจำกัดการเดินทางข้ามจังหวัด การทำงานที่บ้าน (Work From Home) และการประกาศเคอร์ฟิว จึงส่งผลต่อการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปลดลง

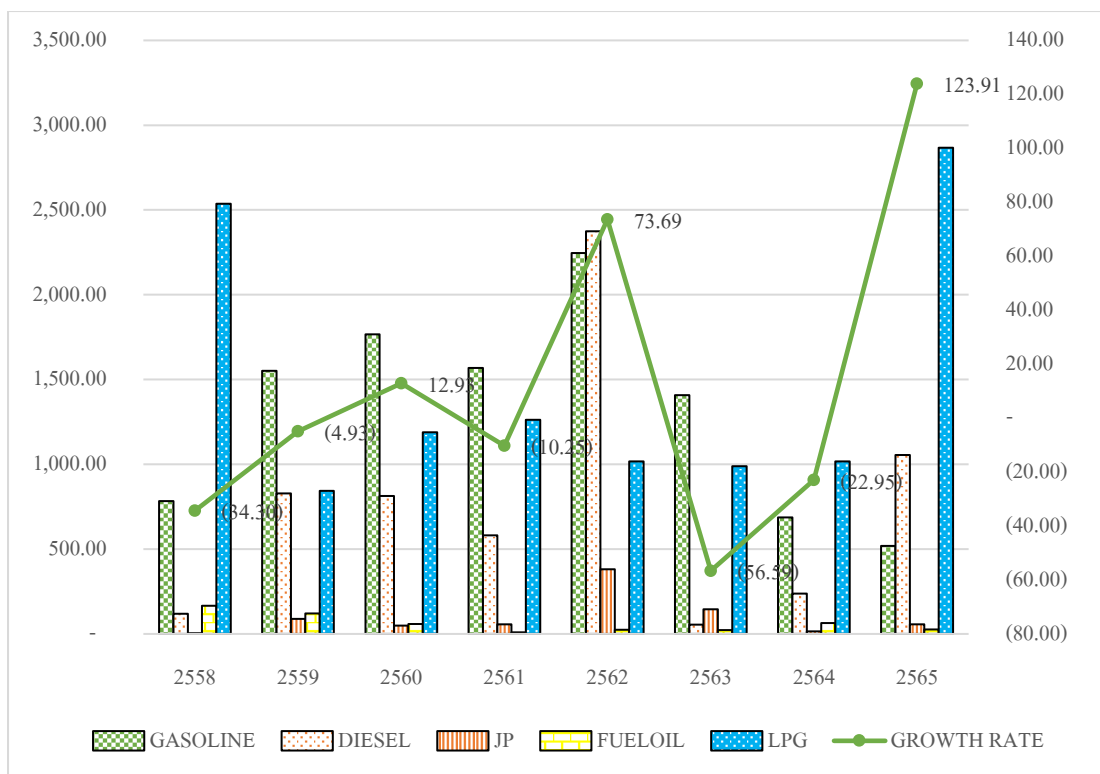
ตารางที่ 4.3 สถิติการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

หน่วย: ล้านลิตร

ปี	การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป					รวม
	GASOLINE	DIESEL	JP	FUELOIL	LPG	
พ.ศ.						
2558	784.07	119.70	3.94	166.02	2,536.14	3,609.88
2559	1,551.29	828.88	88.07	119.95	843.89	3,432.08
2560	1,765.81	813.10	48.66	58.94	1,189.28	3,875.79
2561	1,567.83	582.22	56.28	9.17	1,263.04	3,478.54
2562	2,245.17	2,373.77	380.67	24.42	1,017.85	6,041.88
2563	1,408.92	55.41	145.10	23.20	989.90	2,622.53
2564	686.15	238.32	14.46	63.55	1,018.24	2,020.71
2565	518.14	1,054.40	57.08	26.99	2,868.00	4,524.61
เฉลี่ย	1,315.92	758.22	99.28	61.53	1,465.79	3,700.75
สัดส่วน (ร้อยละ)	35.56	20.49	2.68	1.66	39.61	100.00

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน, (2565)

การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ตามภาพที่ 4.3 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558-2565 ของกระทรวงพลังงาน ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน น้ำมันเตาและก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป จะพบว่าปี พ.ศ. 2563 ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ความต้องการใช้พลังงานลดลง ส่งผลให้นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปลดลง คิดเป็นร้อยละ 56.59 เมื่อเทียบกับปีก่อน และปี พ.ศ. 2565 เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวและกลับสู่ภาวะปกติจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) และมาตรการการผ่อนคลายในหลายประเทศ ส่งผลให้นำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 123.91 เมื่อเทียบกับปีก่อน



ภาพที่ 4.3 การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

3. โรงกลั่นน้ำมันของประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงกลั่นน้ำมัน จำนวน 6 แห่ง (ไม่รวมศูนย์พัฒนาปิโตรเลียมภาคเหนือ อำเภอดงหลวง จังหวัดเชียงใหม่) ผลิตน้ำมันสำเร็จรูป คิดเป็นร้อยละ 88 กำลังการกลั่นน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 4.4 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558-2565 ของกระทรวงพลังงาน โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี กำลังการกลั่นของแต่ละโรงกลั่นแตกต่างกันตามคุณภาพของโรงกลั่นแต่ละแห่ง โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 283,317.50 บาร์เรลต่อวัน โรงกลั่นน้ำมันบางจากมีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 105,770.13 บาร์เรลต่อวัน โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 131,188.25 บาร์เรลต่อวัน โรงกลั่นน้ำมันไออาร์พีซี มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 189,494.25 บาร์เรลต่อวัน โรงกลั่นน้ำมันพีทีที โกลบอล มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 164,193.25 บาร์เรลต่อวัน และโรงกลั่นน้ำมันสตาร์ ปิโตรเลียม มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 152,218.00 บาร์เรลต่อวัน

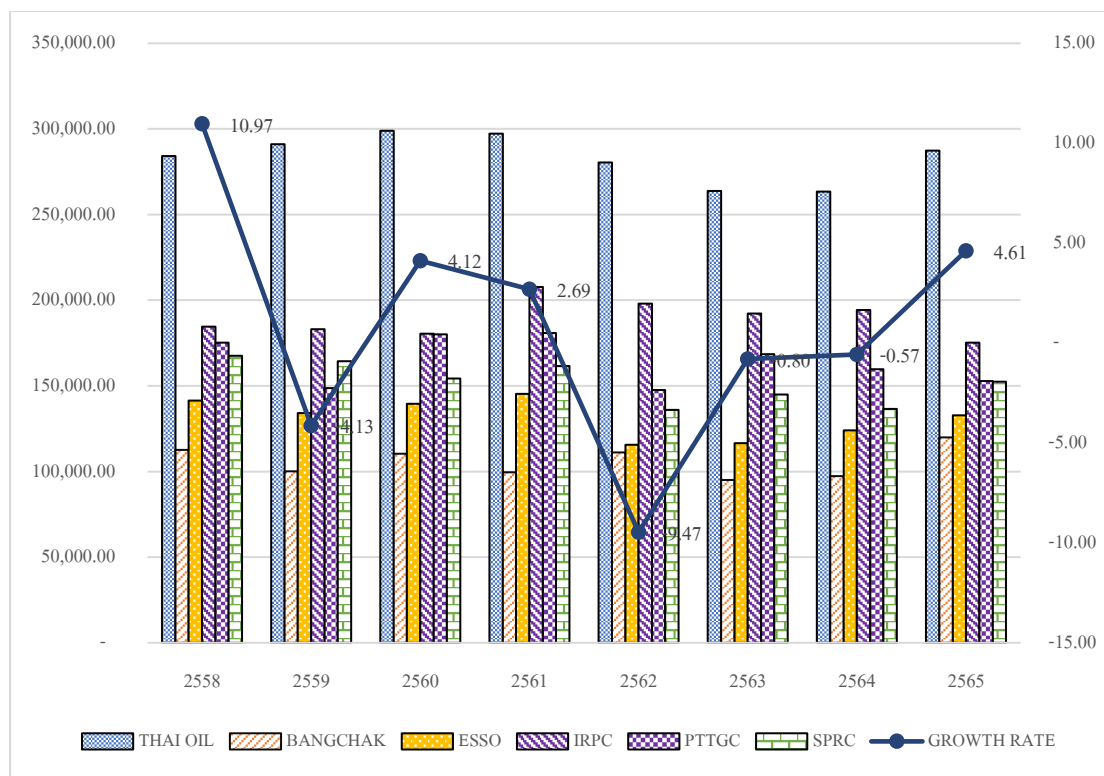
ตารางที่ 4.4 สถิติกำลังการกลั่นโรงกลั่นน้ำมันประเทศไทย

หน่วย : บาร์เรล/วัน

ปี	อัตราการกลั่นน้ำมัน					
	THAI OIL	BANGCHAK	ESSO	IRPC	PTTGC	SPRC
2558	284,172	112,598	141,443	184,652	175,184	167,581
2559	291,030	100,102	134,162	183,174	148,733	164,454
2560	298,966	110,452	139,502	180,405	180,122	154,341
2561	297,255	99,573	145,359	207,773	180,932	161,535
2562	280,474	111,197	115,646	198,086	147,560	136,046
2563	263,764	95,071	116,524	192,332	168,478	144,884
2564	263,465	97,320	124,098	194,234	159,814	136,531
2565	287,414	119,848	132,772	175,298	152,723	152,372
เฉลี่ย	283,317.50	105,770.13	131,188.25	189,494.25	164,193.25	152,218.00
สัดส่วน (ร้อยละ)	27.61	10.31	12.78	18.47	16.00	14.83

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน, (2565)

อัตราการกลั่นน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันของประเทศไทย ตามภาพที่ 4.4 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558-2565 จากข้อมูลของกระทรวงพลังงานพบว่า กำลังการผลิตของแต่ละโรงกลั่นจะแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตอัตราการกลั่นน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ จะพบว่าปี พ.ศ. 2558 ปริมาณความต้องการใช้เพิ่มขึ้นทุกประเภทจากราคาน้ำมันที่ไม่สูงมาก ส่งผลให้การกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 10.97 เมื่อเทียบกับปีก่อน ปี พ.ศ. 2562 โรงกลั่นน้ำมันลดอัตราการผลิตการกลั่นลง เนื่องจากมีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 9.47 เมื่อเทียบกับปีก่อน



ภาพที่ 4.4 การผลิตน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย

4. ปริมาณการผลิตน้ำมันสำเร็จรูป

สถิติการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 4.5 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558-2565 ของกระทรวงพลังงาน โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปจะผลิตตามเกรดและคุณภาพ เพื่อให้เหมาะสมต่อการนำไปใช้และความต้องการ โดยผลิตน้ำมันดีเซลมากที่สุด รองลงมา น้ำมันแก๊สโซฮอล์ น้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันเตา ก๊าซแอลพีจีและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ซึ่งพบว่ากลุ่มน้ำมันเบนซิน มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 12,559.99 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันดีเซล มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 26,801.08 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 5,624.97 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันเตา มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 5,570.27 ล้านลิตรต่อปี ก๊าซแอลพีจี มีปริมาณการผลิตเฉลี่ย 10,602.74 ล้านลิตรต่อปี ปี พ.ศ. 2563-2564 ทั่วโลกได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เศรษฐกิจชะลอตัวความต้องการน้ำมันลดลง ส่งผลให้น้ำมันสำหรับเครื่องบินอากาศยาน ได้รับผลกระทบเพราะสายการบินหยุดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) การจำกัดการเดินทางข้ามจังหวัด และมาตรการ Work From Home

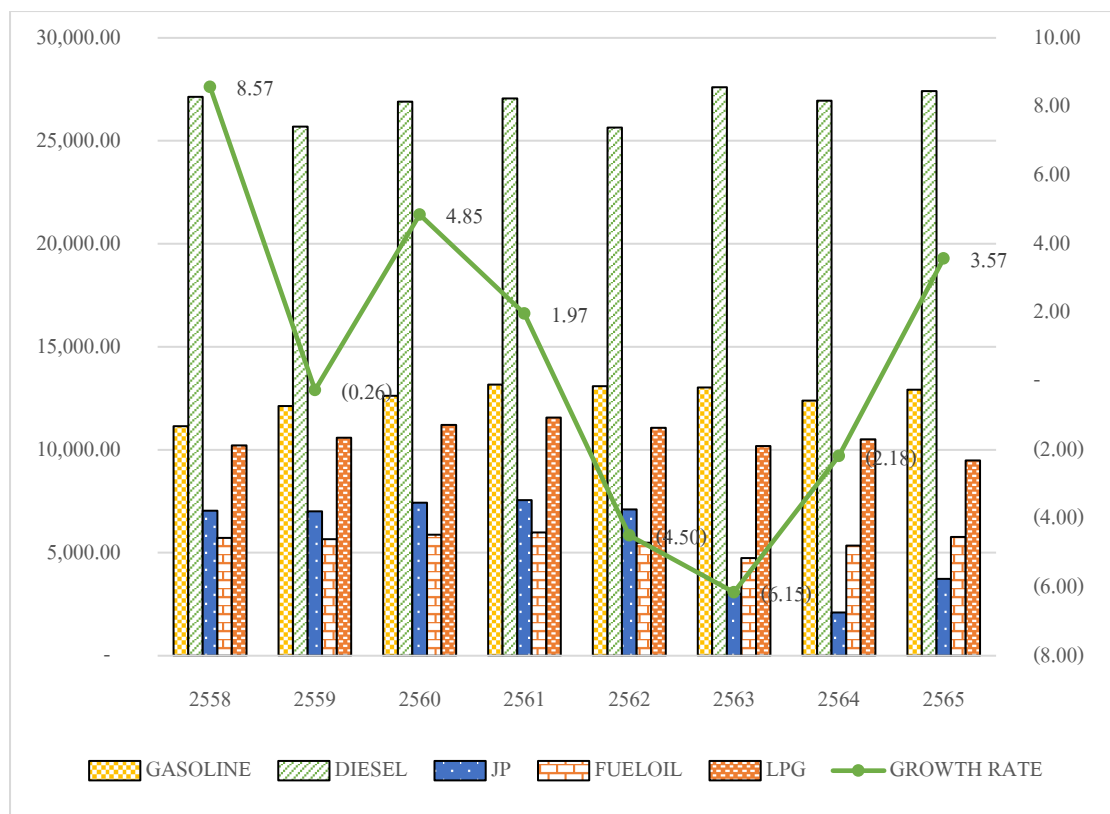
ตารางที่ 4.5 สถิติการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

หน่วย : ล้านลิตร

ปี พ.ศ.	การผลิตน้ำมันสำเร็จรูป					
	GASOLINE	DIESEL	JP	FUELOIL	LPG	TOTAL
2558	11,151.53	27,139.24	7,042.86	5,716.11	10,208.51	61,258.24
2559	12,128.26	25,696.33	7,018.55	5,665.35	10,589.72	61,098.20
2560	12,628.55	26,905.89	7,434.15	5,877.96	11,214.56	64,061.12
2561	13,166.12	27,058.22	7,551.26	5,979.31	11,568.43	65,323.35
2562	13,085.31	25,638.58	7,108.70	5,480.14	11,074.21	62,386.94
2563	13,019.40	27,605.09	3,011.35	4,736.89	10,177.40	58,550.12
2564	12,386.80	26,944.00	2,097.38	5,343.66	10,501.74	57,273.57
2565	12,913.96	27,421.28	3,735.54	5,762.78	9,487.36	59,320.92
เฉลี่ย	12,559.99	26,801.08	5,624.97	5,570.27	10,602.74	61,159.06
สัดส่วน (ร้อยละ)	20.54	43.82	9.20	9.11	17.34	100.00

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน, (2565)

การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ตามภาพที่ 4.5 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558 -2565 ของกระทรวงพลังงาน การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและตามเกรดคุณภาพของน้ำมัน เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย จะพบว่าปี พ.ศ. 2558 เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวดีขึ้น ส่งผลให้การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 8.57 เมื่อเทียบกับปีก่อน และปี พ.ศ. 2563 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) และเศรษฐกิจชะงักงันและรัฐบาลมีมาตรการการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ส่งผลให้ผลิตน้ำมันลดลง คิดเป็นร้อยละ 6.15 เมื่อเทียบกับปีก่อน



ภาพที่ 4.5 การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

5. ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

สถิติการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ข้อมูลตารางที่ 4.6 ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558-2565 ของกระทรวงพลังงาน โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี ความต้องการใช้น้ำมัน น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน น้ำมันเตา และก๊าซแอลพีจี โดยในแต่ละผลิตภัณฑ์จะแบ่งเกรดคุณภาพเพื่อให้มีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้และความต้องการ ซึ่งพบว่าน้ำมันเบนซิน มีปริมาณการใช้เฉลี่ย 10,938.58 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันดีเซล มีปริมาณการใช้เฉลี่ย 23,725.57 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน มีปริมาณการใช้เฉลี่ย 5,168.72 ล้านลิตรต่อปี น้ำมันเตา มีปริมาณการใช้เฉลี่ย 2,102.56 ล้านลิตรต่อปี ก๊าซแอลพีจี มีปริมาณการใช้เฉลี่ย 11,722.28 ล้านลิตรต่อปี

ปี พ.ศ. 2563- 2564 โลกได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) อย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจชะลอตัวส่งผลให้การใช้น้ำมันสำเร็จรูปทุกประเภทลดลง น้ำมันสำหรับเครื่องบินอากาศยาน ได้รับผลกระทบมากที่สุด เนื่องจากสายการบินหยุดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ควบคุมการเดินทางและมีมาตรการ Work From Home

ตารางที่ 4.6 สถิติการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

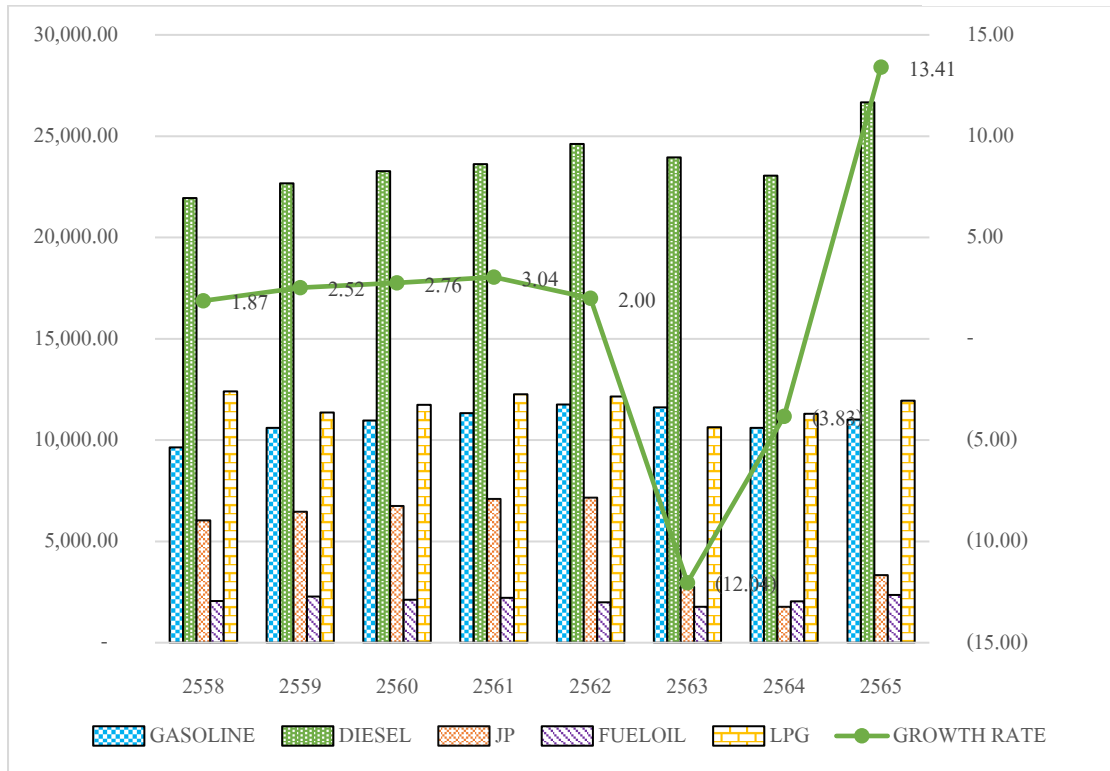
หน่วย : ล้านลิตร

ปี พ.ศ.	การใช้น้ำมันสำเร็จรูป					
	GASOLINE	DIESEL	JP	FUELOIL	LPG	TOTAL
2558	9,632.11	21,942.13	6,033.44	2,061.67	12,398.77	52,068.11
2559	10,608.31	22,668.26	6,467.87	2,278.23	11,359.09	53,381.77
2560	10,972.52	23,276.71	6,742.88	2,123.03	11,737.58	54,852.71
2561	11,334.38	23,618.23	7,095.46	2,211.75	12,258.97	56,518.78
2562	11,750.47	24,614.89	7,153.02	1,986.21	12,147.33	57,651.91
2563	11,608.39	23,958.51	2,744.89	1,768.89	10,630.24	50,710.91
2564	10,595.63	23,053.19	1,774.93	2,038.63	11,305.34	48,767.73
2565	11,006.84	26,672.66	3,337.26	2,352.04	11,940.92	55,309.72
เฉลี่ย	10,938.58	23,725.57	5,168.72	2,102.56	11,722.28	53,657.71
สัดส่วน (ร้อยละ)	20.39	44.22	9.63	3.92	21.85	100.00

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน, (2565)

ข้อมูลการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย ตามภาพที่ 4.6 ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2558-2565 ของกระทรวงพลังงาน การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปจะผลิตตามปริมาณความต้องการใช้ของประชาชน ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน น้ำมันเตา และก๊าซ แอลพีจี ในแต่ละผลิตภัณฑ์จะแบ่งเกรดคุณภาพเพื่อให้มีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้และความต้องการในท้องตลาด เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตของการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูป จะพบว่าปี พ.ศ. 2563 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) และมาตรการการป้องกันการแพร่ระบาด ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปลดลง คิดเป็นร้อยละ 12.04 เมื่อเทียบกับปีก่อน และปี พ.ศ. 2565 เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวและกลับสู่ภาวะปกติจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) มาตรการผ่อนคลายเป็นหลายประเทศ ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 13.41 เมื่อเทียบกับปีก่อน

ล้านลิตร/ร้อยละ



ภาพที่ 4.6 การบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

6. โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูป

ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงปรับขึ้นและปรับลงตามปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อโครงสร้างราคาน้ำมันสำเร็จรูป รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงราคาของน้ำมันดิบในตลาดโลก เนื่องจากประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันดิบมากล้นในประเทศเพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณความต้องการภายในประเทศ ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน และอีกหลายประเทศที่เป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจของโลก พบว่าราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย อยู่ในระดับกลาง ๆ คือ ไม่ได้เป็นประเทศที่มีราคาน้ำมันสำเร็จรูปแพงที่สุด และไม่ใช่ประเทศที่ราคาน้ำมันสำเร็จรูปถูกที่สุด การกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปจะมาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้ราคาน้ำมันแต่ละประเทศแตกต่างกัน ส่วนใหญ่จะมาจากนโยบายการจัดเก็บภาษี หรือการจัดเก็บเข้ากองทุนต่าง ๆ กรณีของประเทศไทยเพื่อใช้ในการกิจการที่เกี่ยวข้อง เช่น ใช้เป็นกลไกในการรักษาเสถียรภาพราคาไม่ให้ขึ้น ลง รุนแรงจนอาจกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ตารางที่ 4.7 โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

หน่วย : บาทต่อลิตร

EX-REFIN. (AVG)	TAX B./LITRE	M. TAX B./LITRE	OIL FUND	CONSV. FUND	WHOLESALE PRICE(WS)	VAT	WS&VAT	MARKETING MARGIN	VAT	RETAIL	
ULG95	22.6476	6.5000	0.6500	9.3800	0.0500	39.2276	2.7459	41.9735	4.4547	0.3118	46.74
GASOHOL95 E10	22.7125	5.8500	0.5850	2.8000	0.0500	31.9975	2.2398	34.2373	4.4044	0.3083	38.95
GASOHOL91	22.2840	5.8500	0.5850	2.8000	0.0500	31.5690	2.2098	33.7788	4.5806	0.3206	38.68
GASOHOL95 E20	23.0330	5.2000	0.5200	0.8100	0.0500	29.6130	2.0729	31.6859	4.6300	0.3241	36.64
GASOHOL95 E85	27.2275	0.9750	0.0975	0.8100	0.0500	29.1600	2.0412	31.2012	5.5036	0.3852	37.09
H-DIESEL B7	26.3870	5.9900	0.5990	-9.0900	0.0500	23.9360	1.6755	25.6115	5.9145	0.4140	31.94
H-DIESEL	26.3870	5.9900	0.5990	-9.0900	0.0500	23.9360	1.6755	25.6115	5.9145	0.4140	31.94
H-DIESEL B20	26.3870	5.9900	0.5990	-9.0900	0.0500	23.9360	1.6755	25.6115	5.9145	0.4140	31.94
FO 600 (1) 2%5	20.0778	0.6400	0.0640	0.0600	0.0500	20.8918	1.4624	22.3542			
FO 1500 (2) 2%5	19.0274	0.6400	0.0640	0.0600	0.0500	19.8414	1.3889	21.2303			

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน, (2565)

หมายเหตุ : ใช้ราคาขายปลีก ปตท. อ่างอิง ณ วันที่ 4 สิงหาคม 2565

อัตราแลกเปลี่ยน = 34.6934บาท/เหรียญสหรัฐ

ราคาอ้างอิงเอทานอล = 29.1บาท/ลิตร

ราคาอ้างอิงไบโอดีเซล (บี 100) = 34.91บาท/ลิตร

7. การบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงการคลัง มีภารกิจในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตเพื่อเป็นรายได้ให้แก่ภาครัฐ จากสินค้าและบริการที่มีเหตุและความจำเป็นเฉพาะอย่าง ภาษีสรรพสามิตที่กรมสรรพสามิตจัดเก็บได้มูลค่าสูงสุด คือ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน จัดเก็บจากกระบวนการผลิต (โรงกลั่นน้ำมัน) การนำเข้า และการจัดเก็บระหว่างทาง (คลังน้ำมัน) ซึ่งในการจัดเก็บภาษีจะจัดเก็บตามประเภทชนิดของน้ำมันและอัตราภาษีที่แตกต่างกันออกไป

7.1. ภาพรวมการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันมีประสิทธิภาพ ตรงตามเป้าหมายการจัดเก็บรายได้และเป็นไปตามงบประมาณที่รัฐบาลจัดทำในแต่ละปี ซึ่งเป้าหมายในการจัดเก็บภาษีนี้นั้นหน่วยงานในสังกัดจัดเก็บรายได้ในแต่ละปี ประสิทธิภาพด้านการจัดเก็บรายได้ คือการนำผลการจัดเก็บรายได้ที่จัดเก็บได้นำมาเปรียบเทียบกับเป้าหมายภาษีน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ได้รับ เพื่อแสดงถึงศักยภาพด้านการจัดเก็บรายได้ที่จัดเก็บได้จริงในแต่ละปี จัดเก็บได้สูงหรือต่ำกว่าเป้าหมาย และเพื่อแสดงถึงอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเมื่อเปรียบเทียบกับผลการจัดเก็บรายได้ของปีก่อน จัดเก็บได้สูงหรือต่ำกว่าปีก่อน

สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ข้อมูลตารางที่ 4.9 ปีงบประมาณ 2558-2565 โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี พบว่า ค่าเฉลี่ยเป้าหมายการจัดเก็บรายได้จำนวน 195,917.55 ล้านบาทต่อปี ค่าเฉลี่ยผลการจัดเก็บรายได้ จำนวน 194,143.85 ล้านบาทต่อปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 0.91 จากการวิเคราะห์การจัดเก็บรายได้ พบว่า ปีงบประมาณ 2558 2559 และ 2565 ผลการจัดเก็บได้จริงจัดเก็บได้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยผลการจัดเก็บปีงบประมาณ 2558 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันได้สูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 94.20 ของเป้าหมาย เนื่องจากการปรับอัตราภาษีน้ำมันดีเซลเพิ่ม จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งจัดเก็บภาษีในอัตรา 0.750 3.250 และ 4.250 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 0.005 บาทต่อลิตร) ปีงบประมาณ 2559 จัดเก็บภาษีได้สูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 7.03 ของเป้าหมาย เนื่องจากการปรับอัตราภาษีน้ำมันดีเซลเพิ่ม จำนวน 3 ครั้ง จัดเก็บภาษีในอัตรา 4.950 5.350 และ 5.650 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.250 บาทต่อลิตร) และปีงบประมาณ 2565 จัดเก็บภาษีได้ต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 20.42 เนื่องจากการปรับอัตราภาษีน้ำมันดีเซลลง จำนวน 2 ครั้ง จัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร) การปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น อัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)

ตารางที่ 4.8 สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

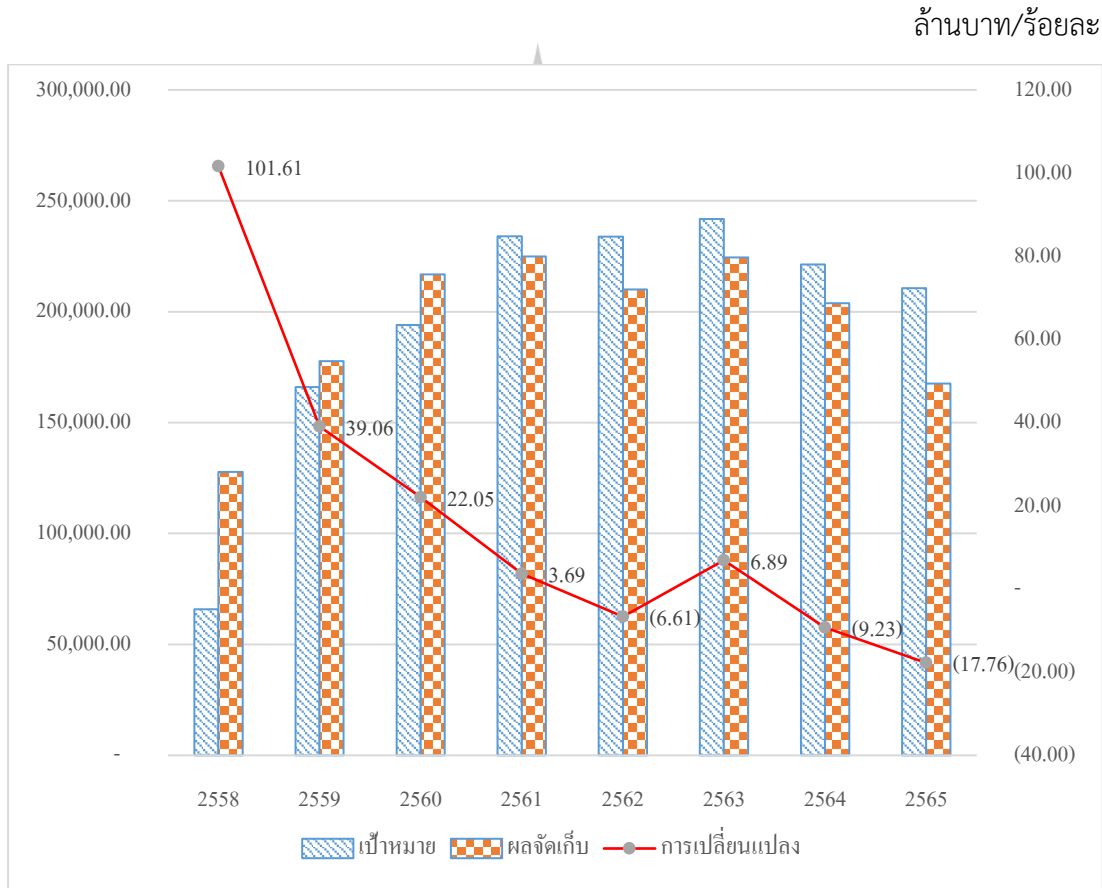
หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	เป้าหมาย กรมสรรพสามิต	เป้าหมาย ภาษีน้ำมัน	ผลการจัดเก็บ ภาษีน้ำมัน	สัดส่วน ภาษีน้ำมัน (ร้อยละ)	ผลการจัดเก็บ เปรียบเทียบกับ เป้าหมาย (ร้อยละ)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
				$(3)*100/(2)$	$(4)-(3)*100/(3)$
2558	463,700.00	65,800.00	127,786.05	14.19	94.20
2559	421,400.00	166,030.00	177,696.71	39.40	7.03
2560	496,300.00	194,000.00	216,884.92	39.09	11.80
2561	549,900.00	234,000.00	224,884.18	42.55	-3.90
2562	600,000.00	233,880.40	210,024.50	38.98	-10.20
2563	620,610.24	241,800.00	224,502.72	38.96	-7.15
2564	642,600.00	221,230.00	203,783.99	34.43	-7.89
2565	548,000.00	210,600.00	167,587.73	38.43	-20.42
เฉลี่ย	542,813.78	195,917.55	194,143.85	36.09	-0.91

ที่มา : ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร กรมสรรพสามิต (2565)

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ตามภาพที่ 4.7 ปีงบประมาณ 2558 -2565 พบว่า ปีงบประมาณ 2558 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันได้สูงกว่าปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 101.61 เมื่อเทียบกับปีก่อน และสูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 94.20 ของเป้าหมาย เนื่องจากการปรับอัตราภาษีน้ำมันดีเซล จำนวน 3 ครั้ง และราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ลดลงส่งผลให้ปริมาณการใช้เพิ่มขึ้น และปีงบประมาณ 2565 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันได้ต่ำกว่าปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 17.76 เมื่อเทียบกับปีก่อน และต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 20.42 เนื่องจากรัฐบาลออกมาตรการทางภาษีเพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ด้วยการลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซล จำนวน 2 ครั้ง อัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร)

และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น อัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)



ภาพที่ 4.7 การจ้ดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณ์น้ำมัน

7.2. การจ้ดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณ์น้ำมันจากแหล่งผลิตในประเทศและการนำเข้า

สถิติการจ้ดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันผลิตภัณ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ข้อมูลตารางที่ 4.9 ปีงบประมาณ พ.ศ.2558-2565 โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี พบว่า การจ้ดเก็บรายได้ภาษีในประเทศ ค่าเฉลี่ยการจ้ดเก็บรายได้ จำนวน 181,427.10 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 93.45 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณ์น้ำมัน การจ้ดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณ์น้ำมันจากการนำเข้า ค่าเฉลี่ยการจ้ดเก็บรายได้ จำนวน 12,716.75 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 6.55 ของภาษีน้ำมัน ปีงบประมาณ 2564 จ้ดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณ์น้ำมัน จ้ดเก็บรายได้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยการจ้ดเก็บรายได้

และต่ำกว่าเป้าหมาย เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เพื่อเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน และเพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) คลี่คลายลง จึงประกาศลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซล อัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น อัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)

ตารางที่ 4.9 สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันจากแหล่งผลิตในประเทศและการนำเข้า

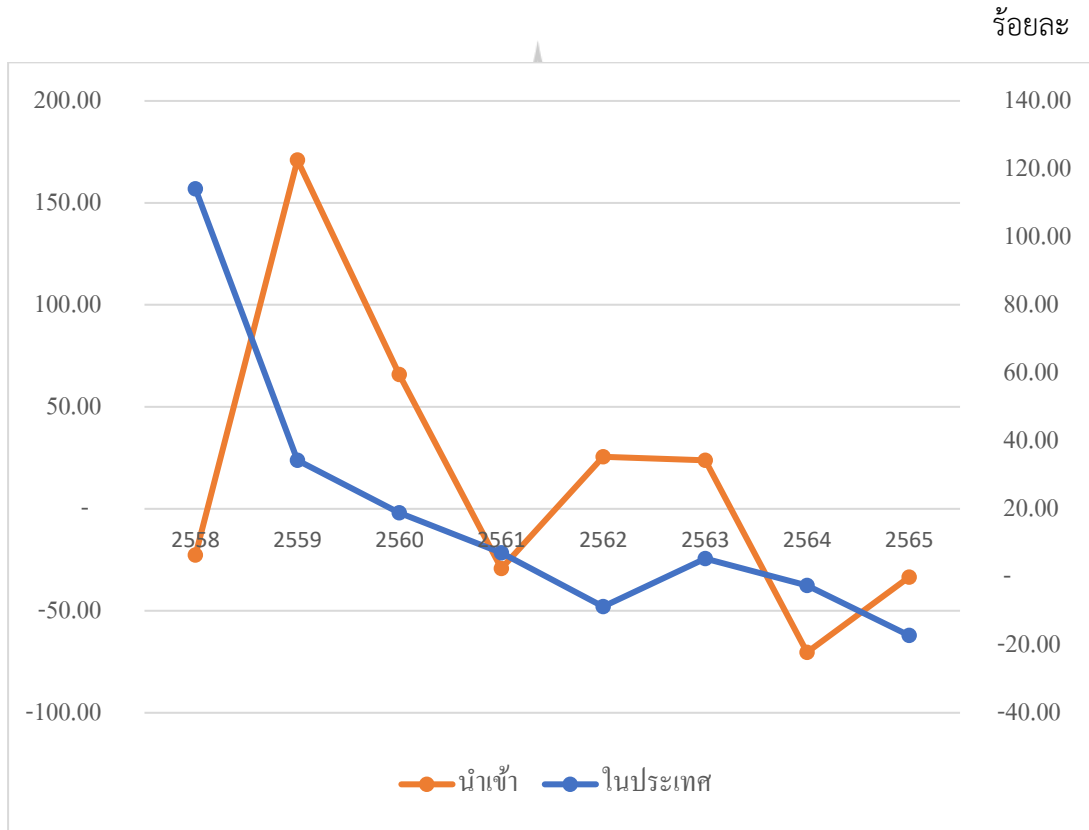
หน่วย: ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ผลการจัดเก็บภาษีน้ำมัน		การเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับปีก่อน (ร้อยละ)	
	ในประเทศ	นำเข้า	ในประเทศ	นำเข้า
2558	123,312.26	4,473.79	114.11	-22.74
2559	165,574.22	12,122.49	34.27	170.97
2560	196,780.96	20,103.97	18.85	65.84
2561	210,663.45	14,220.73	7.05	-29.26
2562	192,183.02	17,841.47	-8.77	25.46
2563	202,427.04	22,075.68	5.33	23.73
2564	197,239.44	6,544.55	-2.56	-70.35
2565	163,236.40	4,351.34	-17.24	-33.51
เฉลี่ย	181,427.10	12,716.75		
สัดส่วน (ร้อยละ)	93.45	6.55		

ที่มา: ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร กรมสรรพสามิต (2565)

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ตามภาพที่ 4.8 ปีงบประมาณ 2558 -2565 พบว่า การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปีงบประมาณ 2564-2565 มีแนวโน้มที่ลดลงเนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลง ปีงบประมาณ 2565 ปรับลดอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.

440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น อัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)



ภาพที่ 4.8 การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

7.3 การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันรายภาค

กรมสรรพสามิตมีหน่วยงานส่วนภูมิภาค มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการ ประกอบด้วย สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 1-10 สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ จำนวน 87 พื้นที่และสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขาจำนวน 117 สาขา เพื่อให้การจัดเก็บรายได้ภาษีสรรพสามิตได้ตามประมาณการที่ได้กำหนดไว้ การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน จัดเก็บจากกระบวนการผลิต (โรงกลั่นน้ำมัน) การนำเข้าและคลังน้ำมัน การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน จัดเก็บจากภาษีในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 93.45 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 6.55 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งมีโรงกลั่นน้ำมันตั้งอยู่ในความรับผิดชอบของพื้นที่ส่วนภูมิภาค ประกอบด้วย โรงกลั่นน้ำมันตั้งอยู่ในพื้นที่ชลบุรี 2 ได้แก่ โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ และโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ พื้นที่ระยอง 1 ได้แก่ โรงกลั่นน้ำมันสตาร์

ปิโตรเลียม โรงกลั่นน้ำมันพีทีที โกลบอล โรงกลั่นน้ำมันไออาร์พีซี และพื้นที่กรุงเทพมหานคร 3 ได้แก่ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก

ตารางที่ 4.10 หน่วยงานส่วนภูมิภาคของกรมสรรพสามิต

ภาคที่	สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่
1	ชัยนาท นนทบุรี ออยุธยา 1 ออยุธยา 2 ลพบุรี สระบุรี ปทุมธานี 1 ปทุมธานี 2 สิงห์บุรี อ่างทอง
2	ชลบุรี 1 ชลบุรี 2 ปราจีนบุรี ระยอง 1 ระยอง 2 จันทบุรี ฉะเชิงเทรา ตราด สมุทรปราการ 1 สมุทรปราการ 2 สระแก้ว นครนายก
3	นครราชสีมา ร้อยเอ็ด ศรีสะเกษ ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ อุบลราชธานี
4	อุดรธานี กาฬสินธุ์ มุกดาหาร เลย สกลนคร ขอนแก่น นครพนม มหาสารคาม หนองคาย หนองบัวลำภู บึงกาฬ
5	เชียงใหม่ พะเยา แพร่ เชียงราย น่าน ลำปาง อุตรดิตถ์
6	พิษณุโลก กำแพงเพชร พิจิตร สุโขทัย ตาก นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ อุทัยธานี
7	นครปฐม 1 นครปฐม 2 กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี ราชบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สุพรรณบุรี
8	สุราษฎร์ธานี กระบี่ ชุมพร นครศรีธรรมราช พังงา ภูเก็ต ระนอง
9	สงขลา ตรัง พัทลุง สตูล
10	กรุงเทพมหานคร 1 กรุงเทพมหานคร 2 กรุงเทพมหานคร 3 กรุงเทพมหานคร 4 กรุงเทพมหานคร 5

ที่มา : รายงานประจำปี 2565 กรมสรรพสามิต (2565)

สถิติการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ข้อมูล ตารางที่ 4.11 ปีงบประมาณ 2558-2565 โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี พบว่า การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมัน จำแนกตามรายภาค สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 2 ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน จำนวน 162,594.63 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 83.75 ของภาษีน้ำมันและ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 10 ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 27,341.46 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 14.08 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน และสำนักงานสรรพสามิตภาค อื่น ๆ ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ 4,207.77 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 2.17 ของภาษีน้ำมันและ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปีงบประมาณ 2564-2564 สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 2 และภาคที่ 10 การจัดเก็บ รายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันมีแนวโน้มที่ลดลง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โควิด 2019 (Covid-19) ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน

และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลง ปีงบประมาณ 2565 ปรับลดอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตรากาสิโน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)

ตารางที่ 4.11 สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

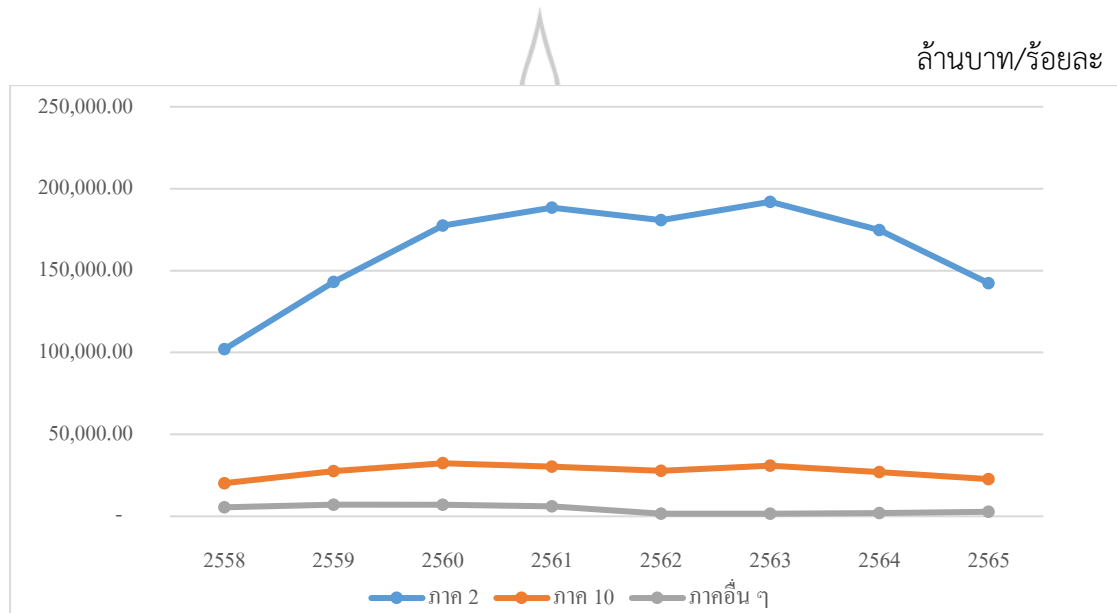
หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	การจัดเก็บภาษี			การเปลี่ยนแปลงเทียบกับปีก่อน (ร้อยละ)		
	ภาคที่ 2	ภาคที่ 10	ภาคอื่น	ภาคที่ 2	ภาคที่ 10	ภาคอื่น
2558	102,020.59	20,231.72	4,547.40	93.18	118.93	315.85
2559	143,078.72	27,505.65	6,128.18	40.24	35.95	28.53
2560	177,512.34	32,388.26	6,089.35	24.07	17.75	-1.80
2561	188,352.53	30,401.63	5,267.83	6.11	-6.13	-12.23
2562	180,728.08	27,714.48	1,223.00	-4.05	-8.84	-74.19
2563	191,998.97	30,846.72	1,657.03	6.24	11.30	4.75
2564	174,802.81	27,031.28	1,949.89	-8.96	-12.37	17.67
2565	142,262.96	22,611.92	2,712.86	-18.62	-16.35	39.13
เฉลี่ย	162,594.63	27,341.46	4,207.77			
สัดส่วน (ร้อยละ)	83.75	14.08	2.17			

ที่มา : ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร กรมสรรพสามิต (2565)

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของกรมสรรพสามิต ตามภาพที่ 4.9 ปีงบประมาณ 2558-2565 สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 2 จัดเก็บรายได้สูงอันดับหนึ่ง คิดเป็นร้อยละ 83.75 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมาสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 10 คิดเป็นร้อยละ 14.08 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์ของสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 2 ปีงบประมาณ 2564-2565 มีแนวโน้มการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันลดลง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลงปีงบประมาณ 2565 ปรับลดอัตราลดภาษีน้ำมัน

ดีเซลจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)



ภาพที่ 4.9 การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันรายภาค

7.4. การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันตามประเภทน้ำมัน

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ข้อมูลตารางที่ 4.12 ปีงบประมาณ 2558-2565 โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี พบว่า การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บได้อันดับสูง ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 125,926.50 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 62.82 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมาภาษีน้ำมันเบนซิน ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 61,452.66 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 30.66 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 8,316.18 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 4.15 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปีงบประมาณ 2564-2565 การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันจัดเก็บได้ต่ำกว่าเป้าหมายและมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ปีงบประมาณ 2565 ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลง ปีงบประมาณ 2565 จึงประกาศปรับอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซล โดยจัดเก็บภาษีใน

อัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)

ตารางที่ 4.12 สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

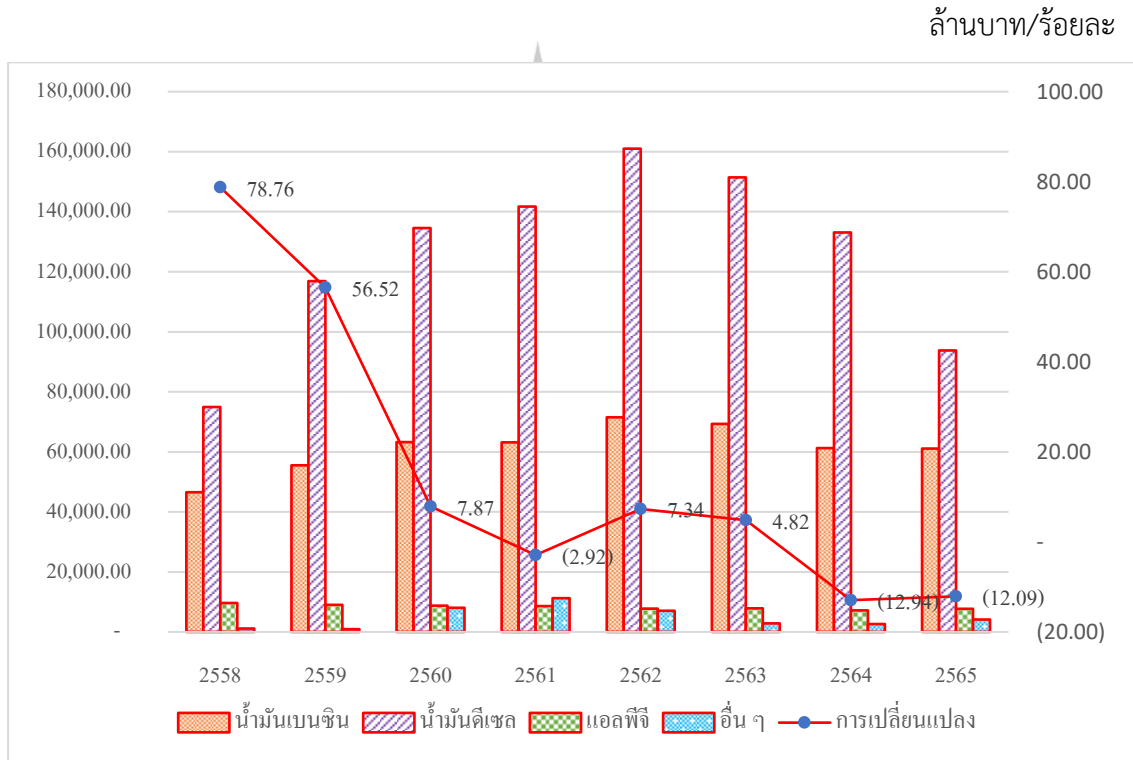
หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ผลจัดเก็บ				เปรียบเทียบกับปีก่อน (ร้อยละ)			
	เบนซิน	ดีเซล	แอลพีจี	อื่น ๆ	เบนซิน	ดีเซล	แอลพีจี	อื่น ๆ
2558	46,542.59	74,931.82	9,636.51	1,131.63	-9.27	6,341.24	-4.70	-44.29
2559	55,508.73	116,878.93	9,024.71	922.79	19.26	55.98	-6.35	-18.45
2560	63,242.62	134,567.39	8,755.52	8,049.93	13.93	15.13	-2.98	772.35
2561	63,158.22	141,722.15	8,609.09	11,245.11	-0.13	5.32	-1.67	39.69
2562	71,511.09	161,007.56	7,762.47	7,050.97	13.23	13.61	-9.83	-37.30
2563	69,315.13	151,433.96	7,857.72	2,849.45	-3.07	-5.95	1.23	-59.59
2564	61,253.01	133,093.84	7,179.34	2,623.52	-11.63	-12.11	-8.63	-7.93
2565	61,089.93	93,776.35	7,704.10	4,127.64	-0.27	-29.54	7.31	57.33
เฉลี่ย	61,452.66	125,926.50	8,316.18	4,750.13				
สัดส่วน (ร้อยละ)	30.66	62.82	4.15	2.37				

ที่มา : ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร กรมสรรพสามิต (2565)

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตามภาพที่ 4.10 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558 -2565 พบว่า ภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บรายได้ภาษีสูงเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 62.82 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมาภาษีน้ำมันเบนซิน คิดเป็นร้อยละ 30.66 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันดีเซลมีแนวโน้มลดลง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2564-2565 เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ปีงบประมาณ 2564-2565 การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันจัดเก็บได้ต่ำกว่าเป้าหมายและมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ปีงบประมาณ 2565 ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลง ปีงบประมาณ 2565 จึงประกาศปรับอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซล โดยจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440

บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาท ต่อลิตร)



ภาพที่ 4.10 การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ข้อมูลตารางที่ 4.13 ปีงบประมาณ 2558-2565 โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี พบว่า ปริมาณการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บได้อันดับสูง ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 23,935.37 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 47.22 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมา ภาษีผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 12,140.12 ล้านบาทต่อปีคิดเป็นร้อยละ 23.95 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน น้ำมันเบนซิน ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 10,756.71 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 21.22 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปีงบประมาณ 2564-2565 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันได้ต่ำกว่าเป้าหมายและมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ปีงบประมาณ 2565 ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลง จึงประกาศปรับอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซล โดยจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม

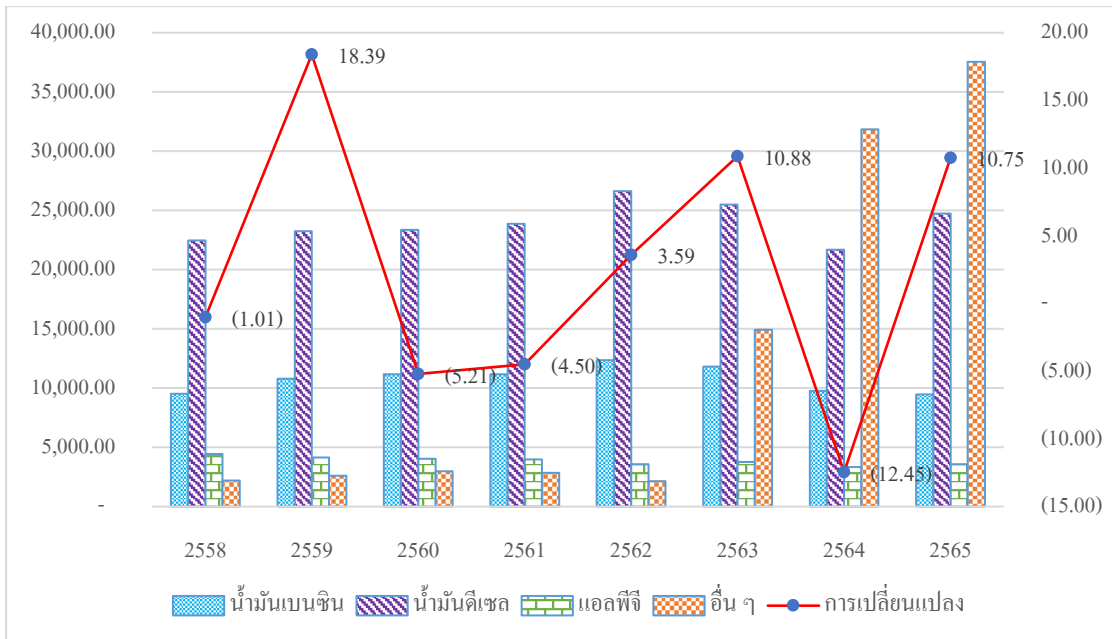
6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)

ตารางที่ 4.13 สถิติการจัดเก็บปริมาณภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ปีงบประมาณ	ปริมาณที่เสียภาษี				เปรียบเทียบกับปีก่อน (ร้อยละ)			
	เบนซิน	ดีเซล	แอลพีจี	อื่น ๆ	เบนซิน	ดีเซล	แอลพีจี	อื่น ๆ
2558	9,524.92	22,460.62	4,434.16	2,205.71	5.55	-4.93	-4.78	-10.13
2559	10,788.12	23,256.55	4,150.21	2,607.50	13.26	3.54	-6.40	18.22
2560	11,161.89	23,368.52	4,025.24	2,993.82	3.46	0.48	-3.01	14.82
2561	11,173.00	23,862.54	3,967.32	2,846.81	0.10	2.11	-1.44	-4.91
2562	12,349.52	26,618.47	3,577.18	2,140.47	10.53	11.55	-9.83	-24.81
2563	11,828.51	25,498.87	3,752.83	14,935.00	-4.22	-4.21	4.91	597.74
2564	9,751.74	21,671.63	3,341.50	31,853.18	-17.56	-15.01	-10.96	113.28
2565	9,476.01	24,745.75	3,580.16	37,538.50	-2.83	14.19	7.14	17.85
เฉลี่ย	10,756.71	23,935.37	3,853.58	12,140.12				
สัดส่วน (ร้อยละ)	21.22	47.22	7.60	23.95				

ที่มา : ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร กรมสรรพสามิต (2565)

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ตามภาพที่ 4.11 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558 -2565 โดยเฉลี่ยทั้ง 8 ปี พบว่า ปริมาณภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บรายได้ภาษีสูงเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 47.22 ของปริมาณน้ำมันที่เสียภาษี รองลงมาภาษีผลิตภัณฑ์อื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 23.95 ของปริมาณน้ำมันที่เสียภาษี ปริมาณการจัดเก็บรายได้ภาษีผลิตภัณฑ์อื่น ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2563-2565 เนื่องจากความต้องการในกลุ่มน้ำมันหล่อลื่น เสียภาษีในอัตรา 5 บาทต่อลิตร น้ำมันเตา สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน ซึ่งมีผลิตภัณฑ์ที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบในการผลิตในการผลิตของโรงอุตสาหกรรมน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมันมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นด้วยอัตราภาษีของผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เสียภาษีในอัตราศูนย์ สำหรับผลิตภัณฑ์บางชนิด จึงส่งผลให้ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด



ภาพที่ 4.11 การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันปริมาณน้ำมัน

7.5. การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแยกโรงกลั่นน้ำมัน

การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ของกรมสรรพสามิต ข้อมูลตารางที่ 4.14 ปีงบประมาณ 2558-2565 พบว่า โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ จัดเก็บรายได้สูงเป็นอันดับหนึ่ง ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 44,158.41 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 22.75 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมา โรงกลั่นน้ำมันสตาร์ปิโตรเลียม ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 30,669.68 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 15.80 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โรงกลั่นน้ำมันพีทีที โกลบอล ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 29,198.22 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 15.04 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โรงกลั่นน้ำมันไออาร์พีซี ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 15,473.78 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 7.97 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน โรงกลั่นน้ำมันบางจาก ค่าเฉลี่ยการจัดเก็บรายได้ จำนวน 25,852.66 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 13.32 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปีงบประมาณ 2564-2565 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันได้ต่ำกว่าเป้าหมายเนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ปีงบประมาณ 2565 ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เริ่มคลี่คลายลง จึงประกาศปรับอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซล โดยจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม

6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)

ตารางที่ 4.14 สถิติการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตน้ำมันรายโรงกลั่นน้ำมัน

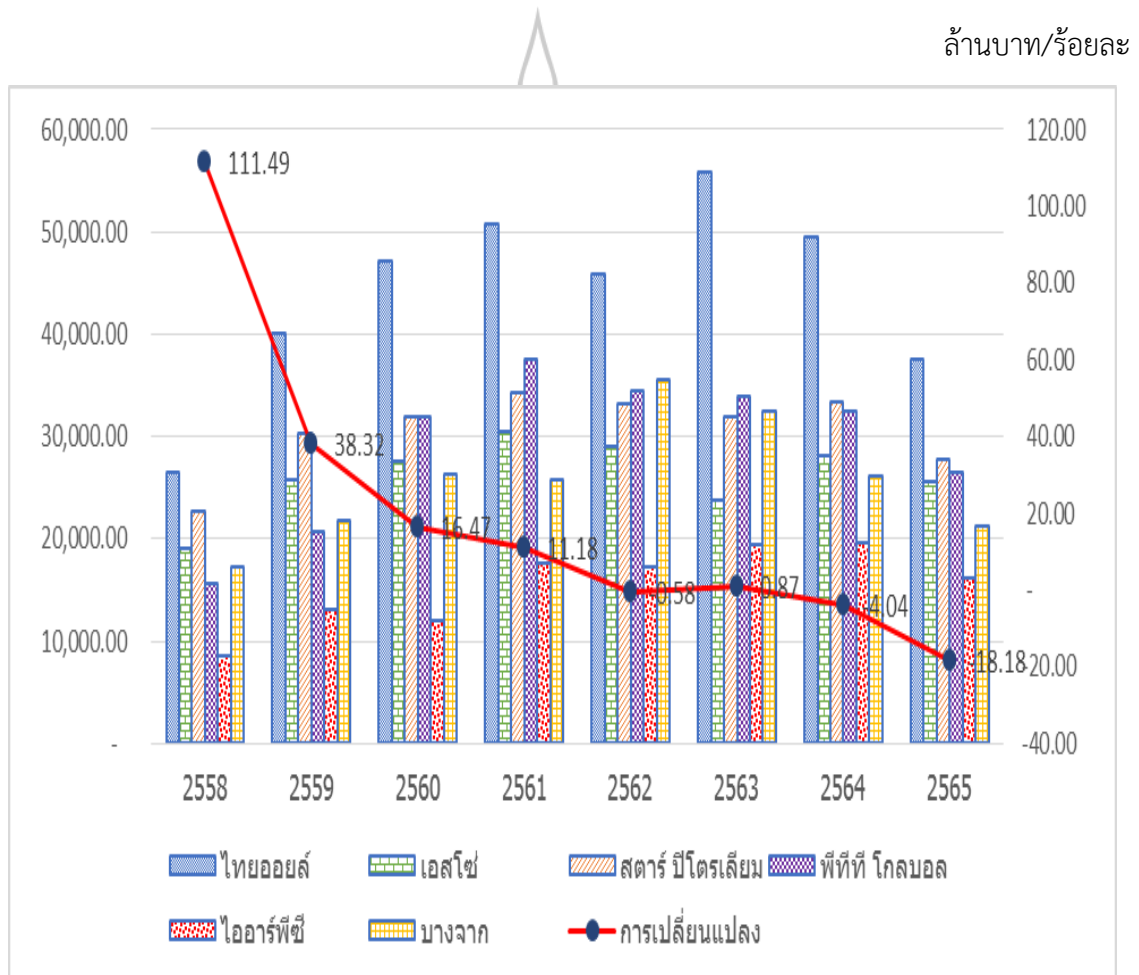
หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	โรงกลั่นน้ำมัน					
	ไทยออยล์	เอสโซ่	สตาร์ ปิโตรเลียม	พีทีที โกลบอล	ไออาร์พีซี	บางจาก
2558	26,493.81	19,018.05	22,777.32	15,597.65	8,568.87	17,347.35
2559	40,145.38	25,713.43	30,322.23	20,778.96	13,063.31	21,855.24
2560	47,220.29	27,505.19	31,868.78	32,005.17	12,012.52	26,283.57
2561	50,840.21	30,464.73	34,289.03	37,629.01	17,629.34	25,815.83
2562	45,875.26	29,064.77	33,188.64	34,533.55	17,267.27	35,595.10
2563	55,767.81	23,793.31	31,900.06	33,920.05	19,405.44	32,433.82
2564	49,466.93	28,121.44	33,319.41	32,542.54	19,616.85	26,192.17
2565	37,457.58	25,590.44	27,691.94	26,578.84	16,226.66	21,298.20
เฉลี่ย	44,158.41	26,158.92	30,669.68	29,198.22	15,473.78	25,852.66
สัดส่วน (ร้อยละ)	22.75	13.47	15.80	15.04	7.97	13.32

ที่มา : ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร กรมสรรพสามิต (2565)

ผลการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันรายโรงกลั่นน้ำมันไทย ของกรมสรรพสามิต ตามภาพที่ 4.12 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558 -2565 พบว่า การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมัน โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ จัดเก็บรายได้ภาษีสูงเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 22.75 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมาโรงกลั่นน้ำมัน สตาร์ปิโตรเลียม คิดเป็นร้อยละ 15.80 ของภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันโรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์มีแนวโน้มลดลง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2564-2565 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันต่ำกว่าเป้าหมาย เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19 ปีงบประมาณ 2565 ด้วยรัฐบาลมีมาตรการเพื่อเป็นการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)

เริ่มคลี่คลายลง จึงประกาศปรับอัตราลดภาษีน้ำมันดีเซล โดยจัดเก็บภาษีในอัตรา 3.440 และ 1.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร) และปรับลดอัตราภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นอัตรา 0.200 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 4.726 บาทต่อลิตร)



ภาพที่ 4.12 การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันรายโรงกลั่น

8. ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ในรูปแบบของสมการ Double-log ดังนี้

- 1) ผลวิเคราะห์ภาษีน้ำมันเบนซิน
- 2) ผลวิเคราะห์ภาษีน้ำมันดีเซล
- 3) ผลวิเคราะห์ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี)

การวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ ได้เพิ่มตัวแปรหุ่นเข้าไปในแบบจำลองของภาษีน้ำมันเบนซินและภาษีน้ำมันดีเซล ถ้าเดือนใดมีการใช้มาตรการทางภาษี ก็ให้ตัวแปรหุ่นของภาษีมียค่าเท่ากับ 1 แต่ถ้าเดือนใดไม่มีการใช้มาตรการทางภาษี ก็ให้ตัวแปรหุ่นของภาษีมียค่าเท่ากับ 0 จึงได้รูปแบบจำลองที่เหมาะสมเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

จากสมการดังกล่าวข้างต้น เพื่อการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ โดยได้คำนึงถึงปัญหาในการวิเคราะห์การถดถอย ได้แก่

(1) การตรวจสอบปัญหาความไม่สัมพันธ์เชิงเส้นของตัวแปรอิสระ Multicollinearity พบว่า ค่า VIF ของตัวแปรอิสระทุกตัวของแบบจำลองภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีน้ำมันดีเซล และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) มีค่าไม่เกิน 10 จึงสรุปได้ว่า แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ไม่เกิดปัญหาความไม่สัมพันธ์เชิงเส้นของตัวแปรอิสระ

(2) ปัญหาสหสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน Autocorrelation พบว่า ค่า Durbin-Watson (D.W) ไม่อยู่ในช่วงระหว่าง 2.00-4.00 ของแบบจำลองภาษีน้ำมันเบนซินและภาษีน้ำมันดีเซล จึงสรุปได้ว่า แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์เกิดปัญหาสหสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน

(3) ปัญหาความแปรปรวนของตัวคลาดเคลื่อนไม่คงที่ Heteroskedasticity พบว่า Breusch-Pagan-Godfrey Test ของแบบจำลองภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีน้ำมันดีเซล และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) น้อยกว่าค่า p-value (0.005) จึงสรุปได้ว่า แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์เกิดปัญหาความแปรปรวนของตัวคลาดเคลื่อนไม่คงที่

การตรวจพบปัญหา Autocorrelation และ Heteroskedasticity ได้ทำการแก้ไขปัญหาดังกล่าวของแบบจำลองภาษีน้ำมัน ภาษีน้ำมันดีเซล และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ด้วยวิธี HAC (Robust standard error)

ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของแบบจำลองภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีน้ำมันดีเซล และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) สรุปผลการศึกษารายละเอียด ดังนี้

8.1. ผลวิเคราะห์ถดถอยน้ำมันเบนซิน

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันเบนซิน แบบจำลองที่ได้ออกแบบ เพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน ราคานำเข้าน้ำมันดิบ และตัวแปรหุ่น ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ รายละเอียดดังนี้

$$\ln EX_Gasoline = -7.389 + 1.630 \ln P_ulg95 + 1.335 \ln Va_ulg - 0.769 \ln P_Crudeoil - 0.489 Di$$

	S.E.	(2.333)***	(0.185)***	(0.115)***	(0.154)***	(0.195)**
--	------	------------	------------	------------	------------	-----------

$$R^2 = 0.797$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.794$$

$$P\text{-value (F)} = 1.21e-54$$

$$D.W. \text{ (statistics)} = 1.128$$

หมายเหตุ จำนวนในวงเล็บ คือ ค่า t-statistic

* หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1

** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

*** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการประมาณค่าของแบบจำลองภาษีน้ำมันเบนซิน สามารถอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันเบนซินได้ร้อยละ 79.77 ที่เหลืออีกร้อยละ 20.23 เกิดจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้รวมอยู่ในแบบจำลอง รายละเอียดดังนี้

1) สัมประสิทธิ์ของราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (P_ulg95) มีค่าเท่ากับ 1.630 แสดงว่า เมื่อราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.630 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (Va_ulg) และราคานำเข้าน้ำมันดิบ ($P_Crudeoil$) คงที่

2) สัมประสิทธิ์ของปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (Va_ulg) มีค่าเท่ากับ 1.335 แสดงว่า เมื่อปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.335 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (P_ulg95) และราคานำเข้าน้ำมันดิบ ($P_Crudeoil$) คงที่

3) สัมประสิทธิ์ของราคานำเข้าน้ำมันดิบ (P_Crudeoil) มีค่าเท่ากับ -0.769 แสดงว่า เมื่อราคาน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันเบนซินลดลง ร้อยละ - 0.769 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (P_ulg95) และปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน (Va_ulg) คงที่

4) สัมประสิทธิ์ของตัวแปรหุ่น (Di) มีค่าเท่ากับ -0.489 แสดงว่า เมื่อเดือนใดมีการใช้มาตรการทางภาษีจะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันเบนซินน้อยกว่าในเดือนที่ไม่มีการใช้มาตรการทางภาษีย้อยละ 38.68¹ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกำหนดให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (P_ulg95) ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน (Va_ulg) ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (P_Crudeoil) คงที่

8.2. ผลวิเคราะห์ภาษีน้ำมันดีเซล

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซล แบบจำลองที่ได้ออกแบบเพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย ราคาน้ำมันดีเซล ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล ราคานำเข้าปิโตรเลียม และตัวแปรหุ่น ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ รายละเอียด ดังนี้

$$\ln Ex_{Diesel} = -33.775 + 7.942 \ln P_{diesel} + 2.658 \ln Va_{diesel} - 6.206 \ln P_{total} - 2.498 Di$$

S.E. (31.586) (1.759)*** (1.504)* (1.264)*** (0.401)***

$$R^2 = 0.683$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.678$$

$$P\text{-value (F)} = 4.54e-19$$

$$D.W. \text{ (statistics)} = 0.476$$

หมายเหตุ จำนวนในวงเล็บ คือ ค่า t-statistic

* หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1

** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

*** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

¹ คำนวณจาก $\% \Delta y = (e^{\beta t D t} - 1) \times 100$

ผลการประมาณค่าของแบบจำลองภาษีน้ำมันดีเซล สามารถอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซลได้ร้อยละ 68.34 ที่เหลืออีกร้อยละ 31.66 เกิดจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้รวมอยู่ในแบบจำลอง รายละเอียดดังนี้

1) สัมประสิทธิ์ของราคาน้ำมันดีเซล (P_{diesel}) มีค่าเท่ากับ 7.942 แสดงว่าเมื่อราคาขายน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.942 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล (Va_{diesel}) และราคานำเข้าปิโตรเลียม (P_{total}) คงที่

2) สัมประสิทธิ์ของปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล (Va_{diesel}) มีค่าเท่ากับ 2.658 แสดงว่าเมื่อปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.658 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ราคาน้ำมันดีเซล (P_{diesel}) และราคานำเข้าปิโตรเลียม (P_{total}) คงที่

3) สัมประสิทธิ์ของราคานำเข้าปิโตรเลียม (P_{total}) มีค่าเท่ากับ -6.206 แสดงว่าเมื่อราคาปิโตรเลียมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันดีเซลลดลงร้อยละ -6.206 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ราคาน้ำมันดีเซล (P_{diesel}) และปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล (Va_{diesel}) คงที่

4) สัมประสิทธิ์ของตัวแปรหุ่น (Di) มีค่าเท่ากับ -2.496 แสดงว่าเมื่อเดือนใดมีการใช้มาตรการทางภาษีมักจะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีน้ำมันดีเซลน้อยกว่าในเดือนที่ไม่มีการใช้มาตรการทางภาษีมาร้อยละ 91.78 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ราคาน้ำมันดีเซล (P_{diesel}) ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล (Va_{diesel}) และราคานำเข้าปิโตรเลียม (P_{total}) คงที่

8.3. ผลวิเคราะห์ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี)

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) แบบจำลองที่ได้ออกแบบเพื่อประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย ราคาขายก๊าซแอลพีจี ปริมาณการใช้อัลพีจี และดัชนีพลังงาน โดยได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ รายละเอียดดังนี้

$$\ln \widehat{Ex_Lpg} = 1.183 + 0.032 \ln P_lpg + 0.924 \ln Va_lpg + 0.145 \ln Energy$$

S.E. (0.524)** (0.109) (0.032)*** (0.088)**

$$R^2 = 0.777$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.774$$

$$P\text{-value (F)} = 5.5e-122$$

$$D.W. \text{ (statistics)} = 2.288$$

หมายเหตุ จำนวนในวงเล็บ คือ ค่า t-statistic

- * หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1
- ** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
- *** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการประมาณค่าของแบบจำลองภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) สามารถอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ได้ร้อยละ 77.71 ที่เหลืออีกร้อยละ 22.29 เกิดจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้รวมอยู่ในแบบจำลอง รายละเอียดดังนี้

1) ราคาก๊าซแอลพีจี (P_{lpg}) มีค่าเท่ากับ 0.032 แสดงว่า ราคาก๊าซแอลพีจีไม่มีความสัมพันธ์ต่อการจัดเก็บรายได้ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) โดยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

2) สัมประสิทธิ์ของปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจี (Va_{lpg}) มีค่าเท่ากับ 0.924 แสดงว่า เมื่อปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจีเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.924 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกำหนดให้ราคาขายก๊าซแอลพีจี (P_{lpg}) และดัชนีพลังงาน (Energy) คงที่

3) สัมประสิทธิ์ของดัชนีพลังงาน (Energy) มีค่าเท่ากับ 0.145 แสดงว่า เมื่อดัชนีพลังงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.145 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกำหนดให้ขายก๊าซแอลพีจี (P_{lpg}) และปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจี (Va_{lpg}) คงที่

บทที่ 5

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานด้านการจัดเก็บภาษี และดำเนินการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตจากสินค้าน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งสามารถจัดเก็บได้มูลค่าสูงเป็นอันดับหนึ่งของกรม สรรพสามิต และสามารถสร้างรายได้ให้กับรัฐบาลเป็นจำนวนมาก แต่ด้วยประเทศไทยไม่มีแหล่ง น้ำมันภายในประเทศที่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการของประชาชน จึงมีการพึ่งพาการนำเข้าจาก ต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่และได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก จึงอาจ ส่งผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรายได้จากการจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย วัตถุประสงค์ของการศึกษา ได้แก่ การศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย และปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย สรุปผล การศึกษา ดังนี้

1. สรุปการวิจัย

1.1. โครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

การศึกษาโครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์ของประเทศไทย มีประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ การจัดหาผลิตภัณฑ์น้ำมัน การผลิต ความต้องการบริโภคและราคาขายปลีก น้ำมันสำเร็จรูป การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน สรุปผลการศึกษา ดังนี้

ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ โดยนำเข้ามาตาม ปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศเป็นหลัก สำหรับข้อมูลการนำเข้าน้ำมันที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ตามลำดับ โดยการนำเข้าน้ำมันดิบ จะนำเข้ามาจาก กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศตะวันออกไกล และกลุ่มประเทศอื่น ๆ ตามลำดับ การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจะนำเข้ามาเพื่อทดแทนบางช่วงเวลาที่การผลิตน้ำมันไม่เพียงพอต่อปริมาณ ความต้องการ ซึ่งจะมีโรงกลั่นหยุดการกลั่นประจำปีเพื่อซ่อมบำรุงของโรงกลั่นน้ำมัน ของโรงกลั่น น้ำมันไทยออยล์ โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ โรงกลั่นน้ำมันสตาร์ปิโตรเลียม โรงกลั่นน้ำมันพีทีที โกลบอล โรงกลั่นน้ำมันไออาร์พีซี และโรงกลั่นน้ำมันบางจาก การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปที่สำคัญ ๆ ได้แก่ น้ำมัน เบนซิน น้ำมันแก๊สโซฮอล์ น้ำมันดีเซล น้ำมันไบโอดีเซล น้ำมันเครื่องบินอากาศยาน น้ำมันเตา

น้ำมันก๊าด ก๊าซปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ซึ่งในแต่ละผลิตภัณฑ์ยังแบ่งเกรดคุณภาพเพื่อให้มีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้

สถานการณ์การจัดการผลิตภัณฑ์น้ำมัน การผลิต ความต้องการบริโภคและราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทย พบว่าปี พ.ศ. 2562 การนำเข้าน้ำมันดิบลดลงส่งผลให้โรงกลั่นน้ำมันผลิตน้ำมันสำเร็จรูปออกมาไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ เพราะราคาน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศไม่สูง และความต้องการใช้รถยนต์ในการเดินทางและการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจึงมีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปมาทดแทนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นน้ำมันพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2563-2564 การนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปลดลง เนื่องจากทั่วโลกได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เพื่อเป็นการควบคุมการแพร่ระบาดรัฐบาลจึงออกมาตรการการป้องกัน อาทิ การจำกัดการเดินทาง การประกาศเคอร์ฟิวและให้ทำงานที่บ้าน (Work From Home) น้ำมันเครื่องบินอากาศยานได้รับผลกระทบมากที่สุดเพราะสายการบินหยุดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศ และส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันภายในประเทศทุกประเภทลดลง และปี พ.ศ. 2565 การนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจเริ่มเข้าสู่ภาวะปกติและมาตรการผ่อนคลายเป็นหลายประเทศหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 คลี่คลายลง รัฐบาลตรึงราคาขายปลีกในกลุ่มน้ำมันดีเซลไว้ไม่เกิน 30 บาทต่อลิตร เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายและช่วยเหลือประชาชน

การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน กรมสรรพสามิตดำเนินการจัดเก็บจากกระบวนการผลิต (โรงกลั่นน้ำมัน) เป็นหลัก และการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป การจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันจัดเก็บจากโรงกลั่นน้ำมัน จำนวน 6 โรงกลั่น ตั้งอยู่ตามภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยมีโรงกลั่นน้ำมันอยู่ในการบริหารจัดการจัดเก็บรายได้ของสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 2 ซึ่งมีโรงกลั่นน้ำมัน จำนวน 5 โรงกลั่น และมีหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่ พื้นที่ชลบุรี 2 จำนวน 2 โรงกลั่น คือ โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์และโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ และพื้นที่ระยอง 1 จำนวน 3 โรงกลั่น คือ โรงกลั่นน้ำมันสตาร์ปิโตรเลียม โรงกลั่นพีทีที โกลบอล และโรงกลั่นน้ำมันไออาร์พีซี และอยู่ในการการบริหารจัดการจัดเก็บรายได้ของสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 10 มีหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่ พื้นที่กรุงเทพมหานคร 3 คือ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก เมื่อพิจารณาการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันของโรงกลั่นน้ำมันที่จัดเก็บได้มูลค่าสูงสุด ได้แก่ โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ โรงกลั่นน้ำมันสตาร์ปิโตรเลียม โรงกลั่นน้ำมันพีทีที โกลบอล โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก และโรงกลั่นน้ำมันไออาร์พีซี ตามลำดับ

ผลการจัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2558-2565 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายของกรมสรรพสามิต พบว่า ปีงบประมาณ 2558-2560 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันได้สูงกว่าเป้าหมาย ปีงบประมาณ 2561-2565 จัดเก็บรายได้ภาษีน้ำมันได้ต่ำกว่าเป้าหมาย โดยในปีงบประมาณ 2561 เนื่องจากการปรับอัตราภาษีน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นอัตรา 6.440 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 5.850 บาทต่อลิตร) ส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันลดลงเกือบทุกประเภท ปีงบประมาณ 2562 เนื่องจากการส่งเสริมการใช้น้ำมันไบโอดีเซลซึ่งอัตราภาษีไบโอดีเซลต่ำกว่าอัตราภาษีน้ำมันดีเซล ปีงบประมาณ 2563-2564 เนื่องจากทั่วโลกได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัว เพื่อเป็นการควบคุมการแพร่ระบาดของรัฐบาลมีมาตรการควบคุมการโดยออกมาตรการจำกัดการเดินทางข้ามจังหวัด การประกาศเคอร์ฟิว และการทำงานที่บ้าน (Work Form Home) ส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันทุกประเภทลดลง ซึ่งกลุ่มน้ำมันเครื่องบินอากาศยานจะได้รับผลกระทบมากที่สุดเพราะสายการบินหยุดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศ ปีงบประมาณ 2565 เนื่องจากเศรษฐกิจเริ่มเข้าสู่ภาวะปกติหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 คลี่คลายลง รัฐบาลจึงมีมาตรการเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยการประกาศลดอัตราภาษีน้ำมันดีเซลและไบโอดีเซลโดยช่วงแรกลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล จัดเก็บในอัตรา 3.440 บาทต่อลิตร และช่วงที่สองลดอัตราภาษีสรรพสามิตลง 5 บาทต่อลิตร (อัตราเดิม 6.440 บาทต่อลิตร)

1.2. ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

การวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้ ดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณด้วยแบบจำลองการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยใช้ข้อมูลitudinal ประเภทอนุกรมเวลา (time series) แบบรายเดือน ในรูปสมการ Double log ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2546 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 ซึ่งได้ทำการศึกษาภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ได้แก่ ภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีน้ำมันดีเซล และภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) สรุปผลการศึกษา ดังนี้

ผลการศึกษาภาษีน้ำมันเบนซิน พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงการจัดเก็บภาษีน้ำมันเบนซิน ได้ร้อยละ 79.77 ที่เหลืออีกร้อยละ 20.23 เกิดจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้รวมอยู่ในแบบจำลอง โดยปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันเบนซิน ประกอบด้วย ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และราคาน้ำมันดิบ มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และการใช้มาตรการทางภาษีด้วยการปรับอัตราภาษีน้ำมันเบนซินมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาน้ำมันดีเซล พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลได้ร้อยละ 68.34 ที่เหลืออีกร้อยละ 31.66 เกิดจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้รวมอยู่ในแบบจำลอง โดยปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซล ประกอบด้วย ราคา น้ำมันดีเซล มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1 ราคานำเข้าปิโตรเลียม มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และการใช้มาตรการทางภาษีด้วยการปรับอัตราภาษีน้ำมันดีเซลมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการศึกษาก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ได้ร้อยละ 77.77 ที่เหลืออีกร้อยละ 22.28 เกิดจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้รวมอยู่ในแบบจำลอง โดยปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ประกอบด้วย ปริมาณการใช้อัลพีจี มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และดัชนีพลังงาน มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ราคาก๊าซแอลพีจี ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

2. อภิปรายผลการวิจัย

2.1. โครงสร้างการบริโภคภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

ประเทศไทยพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบที่มาจากแหล่งตะวันออกกลางเพื่อนำมากลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ เพราะผลิตน้ำมันในกลุ่มน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาได้ในสัดส่วนที่สูง ตามโครงสร้างการบริโภคของประเทศไทยที่สัดส่วนความต้องการในกลุ่มน้ำมันดีเซล โรงกลั่นน้ำมันจะผลิตน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ ตามความต้องการใช้ภายในประเทศ แต่เมื่อปริมาณมีปริมาณคงเหลือจากการใช้ภายในประเทศจะมีการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนและเอเชียตะวันออก แต่ในบางครั้งมีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเข้ามาทดแทนบางช่วงเวลา โรงกลั่นน้ำมันปิดซ่อมปรับปรุงเครื่องจักรประจำปี น้ำมันสำเร็จรูปที่ผลิตออกมาจะนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง (น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล) ภาคอุตสาหกรรมและผลิตไฟฟ้า (น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา) อุตสาหกรรมปิโตรเคมี (LPG แนฟทา) และใช้สำหรับการก่อสร้างถนน (ยางมะตอย) น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน ก๊าซแอลพีจี กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการบริหารการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ในการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งจัดเก็บจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ปัจจุบันมีโรงกลั่นน้ำมันเชิงพาณิชย์ จำนวน 6 โรงกลั่น ได้แก่ ไทยออยล์ เอสโซ่ สตาร์ ปิโตรเลียม พีทีที โกลบอลเคมีคอล ไออาร์

พีซี และบางจาก ผลิตน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบิน ไอพ่น ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีแอล) น้ำมันก๊าด และยางมะตอย การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่จัดเก็บจากกลุ่มภาษีน้ำมันดีเซล กลุ่มภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ภาษีน้ำมันสำหรับเครื่องบินไอพ่น และภาษีผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ตามลำดับ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ไม่ได้ตามเป้าหมายเพราะว่ารัฐบาล มีการใช้นโยบายทางภาษีเพื่อเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนจากราคาขายปลีก น้ำมันสำเร็จรูปที่ปรับสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ จึงประกาศลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ในกลุ่มภาษีน้ำมันดีเซลและภาษี น้ำมันเบนซิน

2.2. ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของประเทศไทย

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันโดย ทำการศึกษาจากน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซลและก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ปัจจัยที่มีผลต่อการ จัดเก็บภาษีน้ำมันเบนซิน ได้แก่ ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน และราคา นำเข้าน้ำมันดิบ ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซล ได้แก่ ราคาน้ำมันดีเซล ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล และราคานำเข้าปิโตรเลียม และปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) ได้แก่ ปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจี และดัชนีพลังงาน รายละเอียดความสัมพันธ์ของตัวแปร ดังนี้

2.2.1. ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซิน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ โครงสร้างของราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทย ประกอบด้วย ต้นทุนน้ำมัน ค่าภาษีต่าง ๆ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าการตลาด การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของ ประเทศไทยมีการอ้างอิงตามราคาน้ำมันในตลาดของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดการส่งออกที่ใหญ่ ที่สุดในภูมิภาคเอเชียและไต้หวันมากที่สุด ดังนั้น เมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนจะส่งผล กระทบต่อราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อพิจารณาผล การศึกษางานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องปัจจุบันกับในอดีตเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษี สรรพสามิตน้ำมันเบนซิน จะพบว่ามีความสอดคล้องกับงานวิจัยของทองสุข ผลวานิชย์ (2541: บทคัดย่อ) ที่ได้ศึกษาอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปในประเทศไทย จำนวนรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ เบนซิน ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินพิเศษในเขตกรุงเทพฯ โดยเมื่อราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปปรับ เพิ่มขึ้นหรือลดลง จะส่งผลต่อให้ปริมาณการนำน้ำมันที่ออกขายเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามไปด้วย และจะ ส่งผลให้การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเพิ่มขึ้นหรือลดลงเช่นเดียวกัน

2.2.2. ราคาน้ำมันดีเซล มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ โครงสร้างของราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทย ประกอบด้วย ต้นทุนน้ำมัน ค่าภาษีต่าง ๆ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าการตลาด การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยอ้างอิงตามราคาน้ำมันในตลาดของประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นตลาดการส่งออกที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย และอยู่ใกล้ประเทศไทยมากที่สุด ดังนั้น เมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนจะส่งผลกระทบต่อราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อพิจารณางานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องปัจจุบันกับในอดีตเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล จะพบว่ามีสอดคล้องกับงานวิจัยของอรพรรณ พรหมพูล (2544: บทคัดย่อ) ที่ได้ศึกษาความลอยตัว ความยืดหยุ่น และภาระของภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซล โดยพิจารณาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่ออุปทานหรือความต้องการในการจำหน่ายน้ำมันดีเซล ได้แก่ ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล อัตราค่าลังการกลั่นอย่างเป็นทางการ และปริมาณน้ำมันดิบที่ใช้ในการกลั่นของโรงกลั่นพบว่าตัวแปรดังกล่าวเป็นไปตามกฎอุปทาน กล่าวคือ เมื่อราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำน้ำมันที่ออกขายเพิ่มขึ้น และเมื่อราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลงส่งผลต่อให้ปริมาณการนำน้ำมันที่ออกขายเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามไปด้วย และจะส่งผลให้การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเพิ่มขึ้นหรือลดลงเช่นเดียวกัน

2.2.3. ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซล และปริมาณการใช้ก๊าซแอลพีจี มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับภาษีสรรพสามิตน้ำมันแต่ละประเภทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 0.1 และ 0.001 ตามลำดับ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ปริมาณการใช้น้ำมันถือเป็นการใช้พลังงานสุดท้ายซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศและการดำเนินชีวิตของประชาชนจากทุกภาคส่วนของระบบเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาผลการศึกษางานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องจะพบว่ามีสอดคล้องกับงานวิจัยของสมพงษ์ กริศารงค์ศักดิ์ (2551: บทคัดย่อ) ที่ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน การบริโภคพลังงานขั้นสุดท้าย และปริมาณน้ำมันดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความต้องการการบริโภคพลังงานขั้นสุดท้ายถือได้ว่าเป็นตัวสะท้อนภาพรวมในระบบเศรษฐกิจเกี่ยวกับความต้องการใช้พลังงาน จะส่งผลให้การจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเพิ่มขึ้นหรือลดลงเช่นเดียวกัน

2.2.4. ราคานำเข้าน้ำมันดิบและราคานำเข้าปิโตรเลียม มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ตามปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ ในการนำเข้าน้ำมันดิบจะนำมากลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูป และบางช่วงเวลาที่โรงกลั่นหยุดการผลิตน้ำมันเพื่อซ่อมบำรุงเครื่องจักรประจำปี

ส่งผลให้ปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศอาจไม่เพียงพอ ก็จะมีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเข้ามาทดแทน ดังนั้นเมื่อมีการนำเข้าจะส่งผลต่อต้นทุนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปและโครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูป เมื่อราคาการนำเข้าน้ำมันดิบและราคานำเข้าปิโตรเลียมลดลง จะส่งผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันได้เพิ่มขึ้น

3. ข้อเสนอแนะ

3.1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

3.1.1. โครงสร้างภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ประกอบด้วย ภาษีน้ำมันดีเซล ภาษีน้ำมันเบนซิน ภาษีก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) และภาษีผลิตภัณฑ์อื่น ๆ การจัดเก็บภาษีน้ำมันดีเซลจัดเก็บได้มูลค่าสูง เนื่องจากน้ำมันดีเซลถูกนำไปใช้ในภาคการขนส่งมากที่สุดและมีสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจอย่างมาก หากราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปปรับสูงขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลกจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นรัฐบาลจึงใช้มาตรการทางภาษีโดยการประกาศลดอัตราภาษีน้ำมันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น และกระตุ้นเศรษฐกิจ เพื่อเป็นการรักษาฐานะทางการคลังของรัฐบาลให้มีประสิทธิภาพ ควรมีการขยายฐานภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เช่น ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันควรจัดเก็บในอัตราเดียวกันและไม่สูงมากเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน และส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนเพื่อเป็นทางเลือก

3.1.2. จากการที่ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูป ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป มูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบ และดัชนีพลังงาน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีความสัมพันธ์กัน เช่น เมื่อมูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบสูงขึ้นจากสาเหตุของราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับสูงขึ้น จะส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศปรับสูงขึ้นตามไปด้วย และจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้น้ำมันภายในประเทศลดลง รัฐบาลควรมีการศึกษาการยกเลิกการจัดเก็บภาษีหรือเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมัน เพื่อช่วยให้โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศให้มีความเหมาะสมและไม่สูงจนเกินไป นอกจากนี้อาจพิจารณาการเรียกเก็บภาษีที่มีความซับซ้อนระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อช่วยลดภาระของประชาชน

3.1.3. ในช่วงเวลาที่ผ่านมาการจัดเก็บภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันจัดเก็บรายได้ลดลงและไม่สามารถจัดเก็บได้ตรงตามเป้าหมาย เป็นผลจากราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปปรับสูงขึ้น เพราะราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับสูงขึ้น รัฐบาลจึงออกมาตรการทางภาษีที่เพื่อช่วยเหลือภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน การกำหนดเป้าหมายภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ควรมีการนำข้อมูลของน้ำมันประเภทย่อย มาตรการทางภาษี ปัจจัยทางเศรษฐกิจ และราคาน้ำมันดิบ มาช่วยพิจารณาการกำหนดเป้าหมายในปีต่อ ๆ ไป

3.2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

3.2.1. ควรจะทำการศึกษาตามประเภทย่อยของน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพราะใช้อัตราภาซีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันแต่ละประเภทใช้อัตราภาซีที่แตกต่างกัน ดังนั้นอาจจะส่งผลต่อผลการวิเคราะห์ที่ได้ อาจจะยังไม่ใช่ข้อสรุปทั้งหมด

3.2.2. ควรจะมีการพิจารณาการจัดเก็บภาชีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดเก็บภาชีเพื่อเสริมฐานะทางการคลังให้กับรัฐบาล





บรรณานุกรม

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์

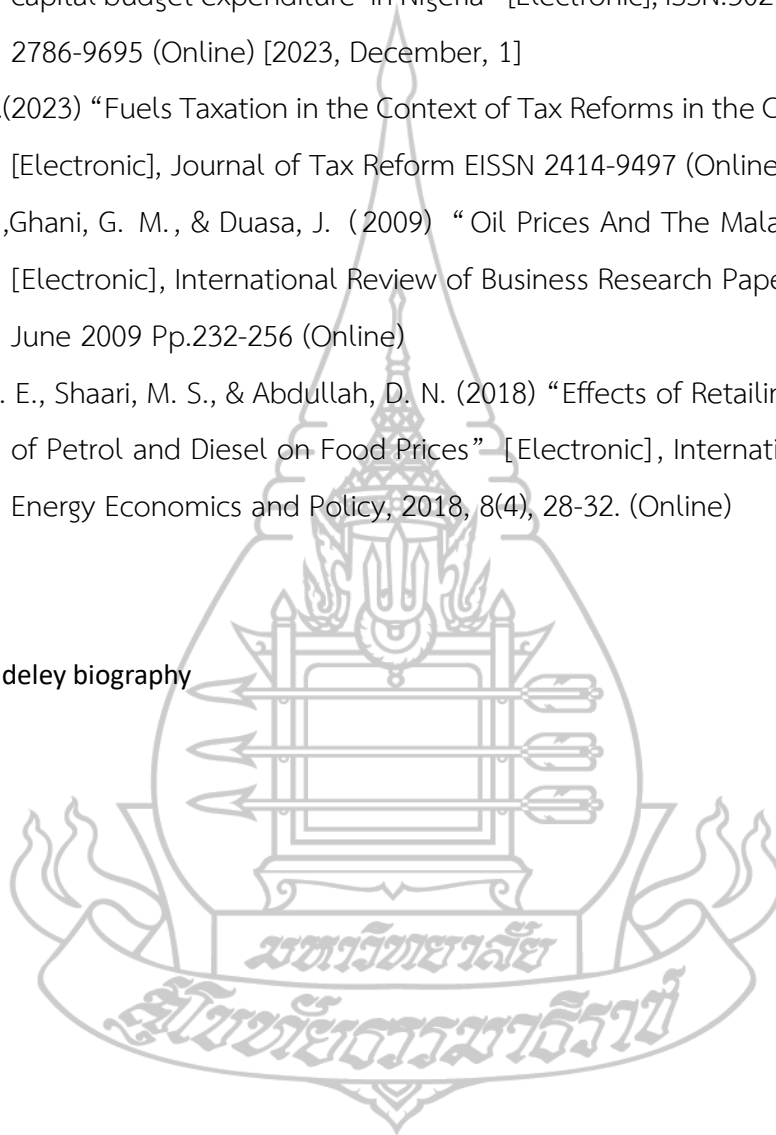
บรรณานุกรม

- กรมสรรพสามิต.(2560).พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560.(พิมพ์ครั้งที่ 1).กรุงเทพมหานคร:
โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กรมสรรพสามิต. (2558-2565). รายงานประจำปี 2558-2565. กรุงเทพมหานคร: สำนักเลขานุการกรม กรม
สรรพสามิต กรุงเทพมหานคร.
- กระทรวงพลังงาน. (2558-2565). รายงานประจำปี 2558-2565. กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผน
พลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน กรุงเทพมหานคร.
- กฤษภพัทธ์ เดชะนนท์พันธ์ (2564). ปัจจัยที่ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของ
สรรพสามิตภาคที่ 7 (รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระ).มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,
นนทบุรี.
- เจนจิรา ศิลาโคตร (2560). อัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมของบุหรี่ยิกาแรตสำหรับประเทศไทย
(รายงานการศึกษาวិทยานิพนธ์).มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- ชูศักดิ์ จันทรชูเชิด (2546). การศึกษาภาษีที่เหมาะสมและการสูญเสียประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษี
สรรพสามิตของน้ำมันเบนซินในประเทศไทย(รายงานการศึกษาสารนิพนธ์).
มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- ดารารณณ์ ศรีผดุงกุล (2554). ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย
(รายงานการศึกษาวิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ทองสุข ผลวานิชย์ (2541). การศึกษาอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปในประเทศไทย(รายงาน
การศึกษาวิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร.
- นพคุณ ฉัตราคม (2533). การวิเคราะห์รายได้ภาษีสรรพสามิตที่เก็บจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
(รายงานการศึกษาวิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพ.
- นิศารัตน์ กันทะวงศ์ (2546). การศึกษาประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของสำนักงาน
สรรพสามิตภาคที่ 5(รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระ).มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- เบญจมาภรณ์ บุญศรี (2546). การประมาณการรายได้ภาษีสรรพสามิต ศึกษาเฉพาะกรณีภาษีน้ำมัน
และผลิตภัณฑ์น้ำมัน ภาษีรถยนต์(รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระ). มหาวิทยาลัยหอการค้า
ไทย, กรุงเทพมหานคร.
- ประไพ อุตมา (2550). ประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีรายจังหวัดของประเทศไทย (รายงานการศึกษา
วิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.

- พงษ์ธร วราศัย. (2558). *ประมวลสาระชุดวิชา เศรษฐศาสตร์ภาครัฐและนโยบายสาธารณะ*. (พิมพ์ครั้งที่ 1). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- พรพิมล จິงจันต์เจริญ (2550). *ปัจจัยที่กำหนดรายได้ภาษีสรรพสามิตของประเทศไทย*(รายงานการศึกษาสารนิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- พิมลรัตน์ มาเจริญ (2551). *ความสามารถและความพยายามในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต*(รายงานการศึกษาสารนิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- พัฒนา นิมานันท์ (2547). *การวิเคราะห์ความลอยตัวและความยืดหยุ่นของภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน สุรา และยาสูบ*(รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- ภูริพัฒน์ ประทุมทัย (2548). *การศึกษาความต้องการผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย* (รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- มารุต จำลอง (2561). *การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันสำเร็จรูปดีเซลและการพยากรณ์ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศไทย*(รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระ). มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์, จังหวัดปทุมธานี.
- รังสรรค์ ธนะพันธ์. (2516). *ทฤษฎีการภาษีอากร*. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: เคล็ดไทย.
- รัฐวิชญ์ จิวสวัสดิ์.(2559). *ประมวลสาระชุดวิชา ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ขั้นสูง*. (พิมพ์ครั้งที่ 4). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- วิปรยา นาควิโรจน์ (2548). *ประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีผลิตภัณฑ์เครื่องหอมและเครื่องสำอาง* (รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- สมพงษ์ กริ์ดำรงศักดิ์ (2551). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน* (รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- สถาพร เพิ่มสุข (2546). *การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต*(รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- สุรศักดิ์ คำกล้า(2558). *ปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินนโยบายการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG): กรณีศึกษาสำนักงานสรรพสามิตคลังก๊าซเขาบ่อยา (บมจ.ปตท) อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี* (รายงานการศึกษาค้นคว้าอิสระ). มหาวิทยาลัยบูรพา, จังหวัดชลบุรี.
- สุวรรณ อนิวรรณกุล (2551). *การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน*(รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- เสกสรรค์ ชัยสุทธีวงศ์ (2549). *การพยากรณ์อุปสงค์และรายได้ภาษีน้ำมัน*(รายงานการศึกษานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.

- อรพรรณ พรหมพล (2544). *ความลอยตัว ความยืดหยุ่น และภาวะภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากน้ำมันดีเซล*(รายงานการศึกษาวิทยานิพนธ์).มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- Abasido, A. U. , Idris, I. J., & Saidu, B. M. (2023) “ Impact of oil and tax revenue on capital budget expenditure in Nigeria” [Electronic], ISSN:3027-1126 (Online); 2786-9695 (Online) [2023, December, 1]
- Krajnak, M.(2023) “Fuels Taxation in the Context of Tax Reforms in the Czech Republic” [Electronic], Journal of Tax Reform EISSN 2414-9497 (Online)
- Jalil, N. A. ,Ghani, G. M. , & Duasa, J. (2009) “ Oil Prices And The Malaysia Economy” [Electronic], International Review of Business Research Papers Vol. 5 No. 4 June 2009 Pp.232-256 (Online)
- Hussain, N. E., Shaari, M. S., & Abdullah, D. N. (2018) “Effects of Retailing Selling Prices of Petrol and Diesel on Food Prices” [Electronic], International Journal of Energy Economics and Policy, 2018, 8(4), 28-32. (Online)

This is Mendeley biography





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัย

สุโขทัยธรรมาธิราช



ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
1	2546	มกราคม	2,723,300,644.40	3,622,870,949.87	414,604,127.21
2		กุมภาพันธ์	2,019,414,240.87	3,345,987,991.49	339,138,200.96
3		มีนาคม	2,544,334,996.59	3,676,228,060.30	367,233,903.98
4		เมษายน	2,312,351,248.75	3,593,710,272.54	346,204,394.28
5		พฤษภาคม	2,066,154,288.80	3,264,716,481.89	336,514,848.89
6		มิถุนายน	2,410,125,047.78	3,731,516,646.47	357,280,600.81
7		กรกฎาคม	2,316,469,594.31	3,542,672,849.58	368,096,014.05
8		สิงหาคม	2,238,503,519.52	3,020,960,580.45	334,209,797.02
9		กันยายน	2,537,710,232.43	3,407,330,350.17	416,511,260.52
10		ตุลาคม	2,313,912,734.05	3,116,755,914.59	359,360,451.76
11		พฤศจิกายน	2,020,484,155.34	2,897,151,706.17	339,698,462.02
12		ธันวาคม	2,353,852,401.21	3,965,540,044.41	402,639,086.49
13	2547	มกราคม	2,498,754,672.19	3,908,277,977.68	352,269,464.72
14		กุมภาพันธ์	2,306,669,003.10	3,442,957,460.58	338,716,595.97
15		มีนาคม	2,571,663,339.93	3,711,244,593.90	401,948,294.12
16		เมษายน	2,379,988,061.06	3,257,508,617.55	338,690,193.39
17		พฤษภาคม	2,392,897,513.29	3,662,443,830.63	358,179,076.89
18		มิถุนายน	2,340,288,323.54	3,601,007,230.77	387,225,323.39
19		กรกฎาคม	2,479,111,032.47	3,745,688,470.57	350,408,274.59
20		สิงหาคม	2,314,799,522.83	3,276,535,305.39	359,795,310.91
21		กันยายน	2,048,343,142.12	3,623,589,913.42	409,035,494.66
22		ตุลาคม	2,181,198,452.90	3,817,596,333.37	405,439,881.63
23		พฤศจิกายน	2,158,404,154.15	4,067,678,433.33	404,115,083.13
24		ธันวาคม	2,256,091,582.29	4,077,847,437.07	373,025,407.14

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันเบนซิน (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
25	2548	มกราคม	2,325,722,371.38	4,871,352,084.15	431,054,067.54
26		กุมภาพันธ์	2,133,543,508.76	3,781,438,883.74	330,683,315.94
27		มีนาคม	2,261,817,297.38	4,080,709,026.15	436,738,738.34
28		เมษายน	2,334,877,983.80	4,343,022,924.94	385,396,381.49
29		พฤษภาคม	2,211,533,518.17	4,578,538,177.95	366,311,750.48
30		มิถุนายน	2,301,672,775.42	2,737,218,120.09	381,336,924.17
31		กรกฎาคม	2,296,523,794.68	2,148,892,459.94	439,500,889.11
32		สิงหาคม	2,234,062,802.24	1,962,411,797.82	438,929,502.16
33		กันยายน	2,082,583,594.90	1,928,135,605.31	391,837,950.24
34		ตุลาคม	1,969,104,324.55	2,025,196,485.01	446,860,330.35
35		พฤศจิกายน	2,080,550,014.39	1,763,930,044.14	421,557,295.41
36		ธันวาคม	2,178,441,468.28	2,621,805,145.53	414,540,666.24
37	2549	มกราคม	2,172,334,908.30	2,956,368,879.51	453,370,782.41
38		กุมภาพันธ์	2,129,209,103.26	2,625,787,654.98	383,742,032.22
39		มีนาคม	2,015,985,107.77	3,058,717,035.68	412,965,685.68
40		เมษายน	2,216,035,857.53	3,835,177,420.92	472,101,004.79
41		พฤษภาคม	2,235,810,036.01	3,888,906,637.89	455,007,518.14
42		มิถุนายน	2,136,322,821.47	3,482,239,396.65	455,007,518.14
43		กรกฎาคม	2,211,040,640.89	3,449,542,815.27	497,772,822.06
44		สิงหาคม	2,075,236,957.40	3,253,422,632.44	505,416,579.65
45		กันยายน	2,021,588,689.03	3,142,437,165.81	487,914,905.84
46		ตุลาคม	2,398,862,088.59	3,100,042,975.12	516,623,074.79
47		พฤศจิกายน	2,049,206,337.64	3,309,127,217.07	501,576,821.57
48		ธันวาคม	2,171,140,374.09	3,326,392,523.25	489,504,115.87

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
49	2550	มกราคม	2,582,727,358.43	4,058,711,837.23	566,985,321.65
50		กุมภาพันธ์	2,029,050,959.44	3,479,017,545.41	482,430,370.80
51		มีนาคม	2,300,410,784.13	3,377,976,154.97	515,567,652.25
52		เมษายน	2,159,954,776.11	3,786,323,390.38	541,392,378.26
53		พฤษภาคม	2,246,747,596.37	3,805,082,678.84	509,254,225.14
54		มิถุนายน	1,934,011,301.29	3,618,259,987.65	521,824,556.52
55		กรกฎาคม	2,205,776,823.66	3,320,421,379.58	485,425,862.71
56		สิงหาคม	2,407,671,444.64	3,727,457,820.48	572,915,172.33
57		กันยายน	2,119,975,949.53	3,324,265,357.07	509,289,297.04
58		ตุลาคม	2,309,419,170.18	3,458,553,671.02	573,056,578.25
59		พฤศจิกายน	2,182,958,761.82	3,034,079,312.14	580,807,459.99
60		ธันวาคม	1,848,585,615.56	3,193,885,668.71	524,664,934.36
61	2551	มกราคม	2,238,792,085.40	3,965,312,632.29	630,808,697.32
62		กุมภาพันธ์	1,956,129,454.19	3,257,985,539.80	574,752,843.31
63		มีนาคม	2,203,656,474.69	3,842,466,148.08	608,469,530.20
64		เมษายน	2,229,593,289.55	3,948,974,788.30	555,070,103.92
65		พฤษภาคม	2,080,251,306.88	3,637,628,228.93	543,507,893.82
66		มิถุนายน	2,005,043,923.38	3,348,821,704.45	631,252,365.29
67		กรกฎาคม	1,826,341,914.66	2,743,821,594.74	683,269,738.67
68		สิงหาคม	1,003,716,035.21	106,588,263.84	648,097,924.25
69		กันยายน	985,679,217.54	33,554,085.74	698,139,879.17
70		ตุลาคม	1,005,387,022.33	35,984,129.97	681,299,097.58
71		พฤศจิกายน	906,918,731.11	35,180,892.52	600,933,232.79
72		ธันวาคม	933,102,439.06	46,122,148.96	659,036,542.99

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
73	2552	มกราคม	865,661,762.66	54,676,974.19	520,852,018.51
74		กุมภาพันธ์	3,094,908,170.12	3,566,417,584.11	540,933,695.94
75		มีนาคม	3,364,684,028.06	5,298,921,787.06	619,829,426.08
76		เมษายน	3,330,565,608.26	4,646,384,590.47	546,169,846.00
77		พฤษภาคม	3,568,844,159.99	5,883,109,805.64	564,882,461.20
78		มิถุนายน	4,309,155,752.87	8,338,274,305.69	647,065,528.55
79		กรกฎาคม	4,055,959,944.00	7,836,103,468.03	609,301,060.94
80		สิงหาคม	4,109,718,319.02	7,426,875,060.10	659,717,919.43
81		กันยายน	3,661,891,730.81	6,709,688,136.91	615,941,737.60
82		ตุลาคม	3,977,591,537.56	7,629,839,815.01	637,274,481.86
83		พฤศจิกายน	4,023,565,773.51	7,430,054,482.94	676,450,300.53
84		ธันวาคม	4,150,253,091.33	8,090,984,284.97	651,878,186.60
85	2553	มกราคม	3,908,971,985.06	7,863,540,162.89	643,814,701.55
86		กุมภาพันธ์	3,782,860,586.83	7,893,803,368.45	636,155,282.20
87		มีนาคม	4,407,583,338.68	9,248,830,518.22	737,318,996.27
88		เมษายน	4,223,493,505.99	8,852,805,185.43	629,128,166.62
89		พฤษภาคม	3,549,419,288.98	7,620,020,953.06	669,418,426.39
90		มิถุนายน	3,922,696,173.73	7,841,764,915.53	695,409,038.16
91		กรกฎาคม	4,074,174,820.01	7,782,337,165.38	670,791,301.44
92		สิงหาคม	4,188,119,704.37	7,624,584,370.49	723,740,981.80
93		กันยายน	4,038,597,893.77	7,232,016,954.78	695,996,690.50
94		ตุลาคม	4,045,079,313.13	7,172,164,109.02	696,950,995.50
95		พฤศจิกายน	4,094,325,092.06	7,457,983,610.94	734,760,930.05
96		ธันวาคม	4,486,344,462.16	8,547,597,639.34	760,842,095.16

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
97	2554	มกราคม	4,123,681,874.81	8,743,440,051.62	721,027,851.05
98		กุมภาพันธ์	4,437,804,393.77	8,828,465,312.69	697,768,351.19
99		มีนาคม	3,754,315,856.26	8,957,636,867.08	753,359,293.17
100		เมษายน	4,220,821,594.85	8,130,637,284.91	718,310,893.49
101		พฤษภาคม	3,841,738,494.34	125,201,800.92	772,975,197.61
102		มิถุนายน	4,247,883,488.11	10,953,669.48	765,991,140.88
103		กรกฎาคม	3,854,667,665.00	8,819,935.40	773,699,296.34
104		สิงหาคม	4,255,767,373.08	5,432,539.04	828,705,133.36
105		กันยายน	3,818,005,394.75	8,992,028.18	799,941,339.61
106		ตุลาคม	3,815,678,455.51	5,007,462.41	777,963,576.57
107		พฤศจิกายน	3,876,824,241.65	8,053,738.60	661,099,083.91
108		ธันวาคม	3,962,910,563.76	34,114,569.09	804,664,649.26
109	2555	มกราคม	4,581,063,333.86	4,115,911.79	793,741,577.33
110		กุมภาพันธ์	4,278,019,232.26	7,632,751.86	795,042,686.78
111		มีนาคม	4,119,223,025.53	14,105,090.82	833,186,397.32
112		เมษายน	3,878,802,962.12	13,209,250.06	814,421,809.93
113		พฤษภาคม	3,919,379,596.88	8,533,687.24	848,055,523.82
114		มิถุนายน	3,896,205,660.92	15,900,696.81	811,293,469.78
115		กรกฎาคม	4,262,420,154.30	11,729,185.04	878,000,480.72
116		สิงหาคม	4,258,741,453.40	12,677,086.02	860,327,869.09
117		กันยายน	4,103,471,939.41	12,624,367.76	808,981,066.49
118		ตุลาคม	3,910,801,181.51	10,018,866.95	872,991,414.38
119		พฤศจิกายน	4,107,217,372.31	11,719,026.86	858,598,673.43
120		ธันวาคม	4,515,844,226.27	11,185,231.14	820,962,364.46

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
121	2556	มกราคม	4,809,582,102.93	12,569,542.82	900,142,886.13
122		กุมภาพันธ์	3,905,223,898.55	19,629,386.59	782,824,192.80
123		มีนาคม	4,142,651,205.35	10,419,301.02	860,037,398.63
124		เมษายน	4,476,773,760.91	14,837,964.28	864,390,747.01
125		พฤษภาคม	4,460,690,981.15	14,397,845.83	853,458,307.12
126		มิถุนายน	4,086,881,361.58	9,999,180.32	801,557,923.06
127		กรกฎาคม	4,530,614,751.63	14,343,496.89	879,554,309.62
128		สิงหาคม	4,168,446,903.49	11,026,172.45	858,856,882.95
129		กันยายน	4,241,627,325.72	11,647,370.98	862,327,677.09
130		ตุลาคม	5,065,466,066.70	8,612,060.19	856,059,633.78
131		พฤศจิกายน	5,476,860,142.52	5,826,048.55	817,146,163.24
132		ธันวาคม	5,455,865,093.81	6,300,998.31	809,780,484.25
133	2557	มกราคม	6,624,666,581.12	16,645,757.36	939,257,805.15
134		กุมภาพันธ์	6,123,714,575.67	11,447,627.52	816,552,561.59
135		มีนาคม	6,439,969,134.09	12,988,477.21	858,021,173.65
136		เมษายน	5,817,024,451.50	6,136,319.12	824,732,772.35
137		พฤษภาคม	5,426,058,867.95	5,715,619.80	827,212,115.43
138		มิถุนายน	4,977,441,219.89	6,409,185.84	815,176,327.12
139		กรกฎาคม	5,624,929,694.33	6,167,676.51	844,285,892.38
140		สิงหาคม	5,386,815,846.94	5,953,187.21	849,306,494.30
141		กันยายน	4,687,351,159.90	1,225,985,956.52	854,494,171.82
142		ตุลาคม	4,610,407,135.73	1,327,834,886.18	874,561,361.50
143		พฤศจิกายน	3,870,315,357.73	1,251,880,394.59	801,959,163.50
144		ธันวาคม	4,864,366,370.03	2,765,476,120.80	919,764,653.15

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
145	2558	มกราคม	5,029,330,922.13	6,559,884,351.43	776,567,461.50
146		กุมภาพันธ์	4,746,156,683.73	6,250,788,454.42	749,364,539.80
147		มีนาคม	4,801,136,576.07	8,029,653,819.15	824,912,606.64
148		เมษายน	5,590,993,181.10	8,743,428,197.94	825,070,068.33
149		พฤษภาคม	5,013,610,597.67	8,081,150,857.98	712,829,091.76
150		มิถุนายน	5,166,394,526.39	8,866,855,592.39	808,786,284.05
151		กรกฎาคม	4,711,439,986.12	7,456,625,260.30	768,743,185.15
152		สิงหาคม	4,991,418,768.02	8,006,614,693.44	807,333,439.18
153		กันยายน	4,974,537,470.74	7,603,637,867.68	766,619,902.56
154		ตุลาคม	7,249,473,087.72	7,690,963,140.37	769,548,736.45
155		พฤศจิกายน	7,250,672,092.20	8,004,305,577.71	779,433,323.97
156		ธันวาคม	7,800,983,248.00	8,445,235,443.62	795,473,481.27
157	2559	มกราคม	7,811,577,748.76	9,551,866,931.10	703,124,715.37
158		กุมภาพันธ์	7,633,279,500.92	9,832,722,198.21	768,432,954.57
159		มีนาคม	7,964,801,940.36	9,677,053,781.36	773,953,376.22
160		เมษายน	8,542,325,407.50	11,450,990,217.66	737,441,072.26
161		พฤษภาคม	8,658,070,733.60	11,129,900,010.10	714,268,428.96
162		มิถุนายน	8,181,383,371.52	10,663,456,251.84	734,052,013.26
163		กรกฎาคม	8,468,710,002.73	9,475,019,613.50	709,804,092.05
164		สิงหาคม	9,197,587,558.41	11,118,844,813.34	787,746,792.51
165		กันยายน	9,324,491,078.59	10,515,301,706.05	751,454,051.12
166		ตุลาคม	6,325,736,140.78	10,063,856,902.69	734,585,676.11
167		พฤศจิกายน	5,832,480,779.33	11,135,904,950.14	718,286,594.20
168		ธันวาคม	7,593,040,663.81	11,145,354,868.51	775,801,185.56

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
169	2560	มกราคม	8,055,934,185.05	11,947,321,149.34	735,353,735.76
170		กุมภาพันธ์	6,346,276,555.35	10,064,285,936.14	675,160,088.37
171		มีนาคม	6,184,832,391.08	12,951,022,073.48	778,527,918.22
172		เมษายน	6,699,990,207.74	12,421,143,878.30	677,023,409.12
173		พฤษภาคม	7,473,606,911.25	13,179,012,395.42	743,496,913.38
174		มิถุนายน	7,734,852,056.04	12,716,392,479.65	714,214,196.21
175		กรกฎาคม	7,613,626,209.79	12,160,298,614.40	731,701,149.89
176		สิงหาคม	8,080,263,906.88	12,808,604,879.60	750,391,591.65
177		กันยายน	6,934,685,770.27	10,265,484,195.89	721,002,821.06
178		ตุลาคม	5,202,247,121.91	12,076,137,037.37	734,147,114.76
179		พฤศจิกายน	2,390,595,060.84	2,900,239,471.99	268,692,611.70
180		ธันวาคม	5,054,364,847.10	11,695,760,443.85	716,168,135.57
181	2561	มกราคม	4,824,969,488.41	12,980,008,555.15	762,235,158.39
182		กุมภาพันธ์	6,024,567,528.91	12,152,296,482.85	730,259,155.80
183		มีนาคม	4,436,610,589.24	10,724,434,167.10	668,301,256.61
184		เมษายน	5,259,628,031.48	15,362,598,369.05	762,413,311.72
185		พฤษภาคม	5,341,747,242.50	13,106,796,763.60	677,650,841.98
186		มิถุนายน	5,781,243,505.93	14,261,291,698.90	745,417,967.31
187		กรกฎาคม	5,688,950,455.83	13,418,018,172.40	691,891,411.09
188		สิงหาคม	5,591,268,541.16	12,691,946,486.25	765,126,480.59
189		กันยายน	7,807,353,094.73	19,406,471,629.32	1,087,223,582.59
190		ตุลาคม	1,934,437,672.68	3,430,793,234.34	299,676,990.62
191		พฤศจิกายน	6,666,013,548.17	13,779,940,924.62	710,857,888.27
192		ธันวาคม	6,198,221,892.39	13,692,750,257.30	705,620,443.32

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
193	2562	มกราคม	6,377,607,424.56	14,407,281,565.06	704,166,354.48
194		กุมภาพันธ์	6,388,613,563.86	14,852,149,811.76	699,023,868.84
195		มีนาคม	5,670,189,392.77	14,205,712,131.69	632,640,607.93
196		เมษายน	6,418,379,649.94	14,728,886,716.43	703,535,653.65
197		พฤษภาคม	5,856,590,215.08	15,888,163,145.16	628,423,949.52
198		มิถุนายน	6,675,005,968.44	14,971,558,788.04	692,456,879.55
199		กรกฎาคม	6,735,686,206.39	18,122,488,364.64	682,281,999.56
200		สิงหาคม	6,428,924,174.01	13,647,073,894.82	704,824,741.11
201		กันยายน	6,236,930,299.48	13,806,675,962.11	598,960,125.47
202		ตุลาคม	11,018,012,031.74	22,282,560,738.03	1,223,835,493.14
203		พฤศจิกายน	5,866,763,520.12	12,574,879,619.09	635,268,471.20
204		ธันวาคม	5,329,177,513.41	14,183,334,116.02	637,563,827.83
205	2563	มกราคม	7,777,945,491.80	17,498,839,899.87	754,087,809.39
206		กุมภาพันธ์	5,748,524,263.58	12,837,861,164.30	622,692,414.18
207		มีนาคม	6,745,705,334.30	13,277,207,749.45	581,762,720.72
208		เมษายน	2,286,249,146.31	4,884,364,341.09	167,134,858.85
209		พฤษภาคม	4,607,829,780.15	12,584,728,078.58	482,849,709.79
210		มิถุนายน	5,642,124,554.50	13,485,967,322.90	514,127,134.99
211		กรกฎาคม	9,568,742,994.48	23,630,129,959.88	1,035,332,758.03
212		สิงหาคม	6,864,096,101.67	13,885,445,573.68	583,334,702.44
213		กันยายน	7,098,082,887.70	12,781,783,813.11	619,729,640.60
214		ตุลาคม	6,659,977,948.26	12,611,860,144.87	685,756,588.15
215		พฤศจิกายน	6,249,595,260.50	13,207,585,337.35	586,364,536.91
216		ธันวาคม	6,226,596,906.75	13,863,639,377.31	688,393,524.43

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ภาษีน้ำมันเบนซิน (บาท)	ภาษีน้ำมันดีเซล (บาท)	ภาษีก๊าซแอลพีจี (บาท)
217	2564	มกราคม	5,667,380,406.24	12,628,151,800.50	568,181,331.55
218		กุมภาพันธ์	5,154,264,494.80	12,316,737,229.46	578,232,747.68
219		มีนาคม	6,085,979,896.21	14,673,382,039.70	629,579,415.28
220		เมษายน	6,621,024,787.32	13,706,774,276.54	675,412,926.59
221		พฤษภาคม	4,578,414,770.20	12,054,392,945.96	494,723,520.06
222		มิถุนายน	5,162,325,159.61	12,563,398,040.36	575,173,147.30
223		กรกฎาคม	5,384,155,858.66	11,641,691,987.06	588,868,337.19
224		สิงหาคม	5,008,730,553.64	11,764,341,723.54	538,697,387.48
225		กันยายน	5,586,912,431.98	10,946,111,474.56	569,954,156.45
226		ตุลาคม	4,835,108,046.23	11,272,085,960.77	598,518,676.56
227		พฤศจิกายน	6,551,548,900.05	15,076,658,953.54	612,637,824.96
228		ธันวาคม	6,405,437,878.50	16,434,192,390.58	706,804,394.87
229	2565	มกราคม	6,370,222,558.09	18,309,306,604.99	617,757,544.32
230		กุมภาพันธ์	5,932,177,418.64	14,766,216,795.48	597,427,764.78
231		มีนาคม	6,329,612,139.79	9,147,976,446.46	665,874,975.50
232		เมษายน	6,206,881,509.41	9,462,806,858.88	643,974,321.20
233		พฤษภาคม	5,753,523,752.66	8,370,685,091.73	609,063,753.97
234		มิถุนายน	6,289,336,357.40	3,394,087,682.73	691,725,110.44
235		กรกฎาคม	5,391,270,056.67	3,235,307,129.48	597,998,320.71
236		สิงหาคม	7,006,169,457.23	3,812,721,515.68	671,503,511.91
237		กันยายน	7,646,950,570.34	3,754,861,407.76	690,938,468.08
238		ตุลาคม	7,395,419,379.80	3,941,679,243.96	631,012,284.07
239		พฤศจิกายน	7,730,499,852.25	3,936,378,324.44	610,569,833.79
240		ธันวาคม	8,946,069,466.54	4,120,366,036.06	714,804,149.78

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
1	2546	มกราคม	16.80	14.65	8.01
2		กุมภาพันธ์	17.07	14.87	8.01
3		มีนาคม	16.99	14.79	8.01
4		เมษายน	16.86	14.66	8.01
5		พฤษภาคม	16.25	14.01	8.01
6		มิถุนายน	15.41	12.84	8.01
7		กรกฎาคม	16.34	13.03	8.01
8		สิงหาคม	17.19	13.64	8.01
9		กันยายน	16.36	13.63	8.01
10		ตุลาคม	16.32	13.77	8.01
11		พฤศจิกายน	16.58	14.08	8.01
12		ธันวาคม	17.05	14.39	8.48
13	2547	มกราคม	17.11	14.55	8.55
14		กุมภาพันธ์	16.99	14.59	8.55
15		มีนาคม	16.99	14.59	8.55
16		เมษายน	16.99	14.59	8.55
17		พฤษภาคม	17.47	14.59	9.00
18		มิถุนายน	18.31	14.59	9.09
19		กรกฎาคม	18.85	14.59	9.09
20		สิงหาคม	20.63	14.59	9.09
21		กันยายน	21.79	14.59	9.09
22		ตุลาคม	22.02	14.59	9.09
23		พฤศจิกายน	21.62	14.59	9.09
24		ธันวาคม	19.86	14.59	9.09

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
25	2548	มกราคม	19.37	14.59	9.09
26		กุมภาพันธ์	20.13	14.76	9.09
27		มีนาคม	21.91	16.06	9.09
28		เมษายน	22.74	18.19	9.09
29		พฤษภาคม	22.40	18.19	9.09
30		มิถุนายน	23.17	19.37	9.09
31		กรกฎาคม	25.56	22.49	9.09
32		สิงหาคม	26.05	22.90	9.09
33		กันยายน	27.38	23.86	9.09
34		ตุลาคม	27.18	24.05	9.09
35		พฤศจิกายน	25.44	22.94	9.09
36		ธันวาคม	25.46	23.01	9.09
37	2549	มกราคม	26.72	24.17	9.09
38		กุมภาพันธ์	26.51	24.42	9.09
39		มีนาคม	26.90	25.36	9.09
40		เมษายน	28.02	26.27	9.09
41		พฤษภาคม	29.11	26.45	9.09
42		มิถุนายน	29.69	27.33	9.09
43		กรกฎาคม	30.07	27.79	9.09
44		สิงหาคม	29.67	27.55	9.09
45		กันยายน	26.88	26.05	9.09
46		ตุลาคม	25.64	24.19	9.09
47		พฤศจิกายน	25.55	23.87	9.09
48		ธันวาคม	26.19	23.62	9.09

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาขายน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาขายน้ำมัน ดีเซล (บาท)	ราคาขายก๊าซแอลพีจี (บาท)
49	2550	มกราคม	25.71	22.76	9.09
50		กุมภาพันธ์	25.63	23.10	9.09
51		มีนาคม	27.34	23.62	9.09
52		เมษายน	28.68	24.83	9.09
53		พฤษภาคม	29.99	25.34	9.09
54		มิถุนายน	30.01	25.34	9.09
55		กรกฎาคม	29.85	25.61	9.09
56		สิงหาคม	28.53	25.44	9.09
57		กันยายน	29.39	26.58	9.09
58		ตุลาคม	30.31	27.47	9.09
59		พฤศจิกายน	32.08	28.80	9.09
60		ธันวาคม	32.67	29.07	9.73
61	2551	มกราคม	33.17	29.43	9.73
62		กุมภาพันธ์	32.94	29.29	9.83
63		มีนาคม	34.05	30.62	9.79
64		เมษายน	35.40	32.32	9.79
65		พฤษภาคม	38.26	35.72	9.79
66		มิถุนายน	41.64	41.02	9.79
67		กรกฎาคม	42.69	42.57	9.79
68		สิงหาคม	38.62	34.37	9.79
69		กันยายน	37.84	31.70	9.79
70		ตุลาคม	34.42	26.22	9.79
71		พฤศจิกายน	28.68	22.22	9.79
72		ธันวาคม	26.28	19.67	9.79

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
73	2552	มกราคม	30.00	18.63	9.79
74		กุมภาพันธ์	34.41	19.59	9.79
75		มีนาคม	34.44	20.99	9.79
76		เมษายน	36.20	23.05	9.79
77		พฤษภาคม	37.40	23.84	9.79
78		มิถุนายน	38.93	26.68	9.79
79		กรกฎาคม	38.46	26.96	9.79
80		สิงหาคม	40.39	28.18	9.79
81		กันยายน	39.68	26.83	9.79
82		ตุลาคม	39.09	26.67	9.79
83		พฤศจิกายน	40.48	28.19	9.79
84		ธันวาคม	40.16	27.63	9.79
85	2553	มกราคม	41.06	28.09	9.79
86		กุมภาพันธ์	41.51	27.93	9.79
87		มีนาคม	42.29	28.94	9.79
88		เมษายน	42.72	29.67	9.79
89		พฤษภาคม	41.51	29.20	9.79
90		มิถุนายน	40.57	28.06	9.79
91		กรกฎาคม	40.52	28.24	9.79
92		สิงหาคม	40.68	28.58	9.79
93		กันยายน	39.60	27.79	9.79
94		ตุลาคม	40.54	28.58	9.79
95		พฤศจิกายน	41.34	29.28	9.79
96		ธันวาคม	42.75	29.93	9.79

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
97	2554	มกราคม	44.04	30.01	9.79
98		กุมภาพันธ์	45.10	30.10	9.79
99		มีนาคม	47.29	30.00	9.79
100		เมษายน	48.71	30.03	9.79
101		พฤษภาคม	48.61	29.99	9.79
102		มิถุนายน	47.97	30.01	9.79
103		กรกฎาคม	48.59	30.02	9.79
104		สิงหาคม	46.33	29.52	9.79
105		กันยายน	40.39	28.00	9.79
106		ตุลาคม	40.14	27.79	9.79
107		พฤศจิกายน	39.51	28.86	9.79
108		ธันวาคม	39.02	29.12	9.79
109	2555	มกราคม	41.79	30.46	10.20
110		กุมภาพันธ์	43.94	31.31	10.40
111		มีนาคม	45.97	32.12	10.80
112		เมษายน	47.31	32.06	11.21
113		พฤษภาคม	46.00	30.54	11.41
114		มิถุนายน	44.50	29.58	11.41
115		กรกฎาคม	46.03	29.74	11.41
116		สิงหาคม	48.22	29.89	11.48
117		กันยายน	48.09	29.95	11.55
118		ตุลาคม	48.37	29.79	11.55
119		พฤศจิกายน	48.11	29.79	11.55
120		ธันวาคม	48.67	29.79	11.55

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
121	2556	มกราคม	47.03	29.79	11.55
122		กุมภาพันธ์	48.41	29.95	11.55
123		มีนาคม	47.33	29.99	11.55
124		เมษายน	45.05	29.99	11.55
125		พฤษภาคม	44.82	29.99	11.55
126		มิถุนายน	46.02	29.99	11.55
127		กรกฎาคม	47.62	29.99	11.55
128		สิงหาคม	46.98	29.99	11.55
129		กันยายน	47.06	29.99	11.55
130		ตุลาคม	46.40	29.99	11.55
131		พฤศจิกายน	46.55	29.99	11.55
132		ธันวาคม	47.65	29.99	11.55
133	2557	มกราคม	48.54	29.99	11.55
134		กุมภาพันธ์	48.42	29.99	11.55
135		มีนาคม	48.67	29.99	11.55
136		เมษายน	48.78	29.99	11.55
137		พฤษภาคม	49.24	29.99	11.55
138		มิถุนายน	49.18	29.91	11.55
139		กรกฎาคม	49.18	29.85	11.55
140		สิงหาคม	48.67	29.86	11.55
141		กันยายน	44.87	29.99	11.55
142		ตุลาคม	43.98	29.66	12.00
143		พฤศจิกายน	42.39	29.42	12.34
144		ธันวาคม	38.85	27.64	13.01

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
145	2558	มกราคม	35.38	25.83	13.05
146		กุมภาพันธ์	35.44	26.27	13.05
147		มีนาคม	35.50	26.77	13.05
148		เมษายน	33.95	25.26	12.95
149		พฤษภาคม	35.03	26.07	12.94
150		มิถุนายน	35.73	25.90	12.94
151		กรกฎาคม	35.27	24.51	12.94
152		สิงหาคม	34.28	22.93	12.45
153		กันยายน	33.54	23.21	12.12
154		ตุลาคม	33.65	23.31	12.04
155		พฤศจิกายน	32.79	23.06	12.04
156		ธันวาคม	31.52	21.37	12.04
157	2559	มกราคม	30.68	19.91	12.04
158		กุมภาพันธ์	29.61	20.31	11.07
159		มีนาคม	30.67	21.78	10.96
160		เมษายน	31.19	22.29	10.96
161		พฤษภาคม	32.40	24.29	10.96
162		มิถุนายน	32.29	25.04	10.96
163		กรกฎาคม	31.21	24.55	10.96
164		สิงหาคม	31.14	23.38	10.96
165		กันยายน	32.24	23.34	10.96
166		ตุลาคม	33.10	24.39	10.96
167		พฤศจิกายน	32.85	24.20	10.96
168		ธันวาคม	34.25	25.61	10.96

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
169	2560	มกราคม	35.02	26.43	10.96
170		กุมภาพันธ์	35.49	26.57	11.24
171		มีนาคม	34.32	25.80	11.32
172		เมษายน	34.75	25.57	11.32
173		พฤษภาคม	34.26	25.02	11.07
174		มิถุนายน	33.48	24.17	11.06
175		กรกฎาคม	33.10	24.52	11.06
176		สิงหาคม	34.05	24.99	11.06
177		กันยายน	34.73	25.46	11.36
178		ตุลาคม	34.55	25.93	11.42
179		พฤศจิกายน	35.38	26.46	11.42
180		ธันวาคม	35.31	26.70	11.28
181	2561	มกราคม	35.52	27.52	11.01
182		กุมภาพันธ์	35.08	26.93	10.70
183		มีนาคม	34.98	26.91	10.70
184		เมษายน	35.49	27.51	10.99
185		พฤษภาคม	36.71	28.96	11.79
186		มิถุนายน	36.62	28.79	11.81
187		กรกฎาคม	36.87	28.91	11.81
188		สิงหาคม	37.19	29.27	11.81
189		กันยายน	38.11	29.81	11.81
190		ตุลาคม	38.16	29.89	11.81
191		พฤศจิกายน	36.43	29.14	11.81
192		ธันวาคม	34.71	26.50	11.81

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
193	2562	มกราคม	33.96	25.56	11.81
194		กุมภาพันธ์	34.61	26.50	11.81
195		มีนาคม	36.17	27.39	11.81
196		เมษายน	37.22	27.61	11.81
197		พฤษภาคม	37.04	27.92	11.81
198		มิถุนายน	35.14	26.23	11.81
199		กรกฎาคม	35.69	26.62	11.81
200		สิงหาคม	35.17	25.92	11.81
201		กันยายน	35.22	26.01	11.81
202		ตุลาคม	34.59	25.68	11.81
203		พฤศจิกายน	34.63	25.73	11.81
204		ธันวาคม	34.46	26.40	11.81
205	2563	มกราคม	34.02	27.33	11.81
206		กุมภาพันธ์	33.41	25.91	11.81
207		มีนาคม	29.44	22.90	11.25
208		เมษายน	25.18	19.44	10.19
209		พฤษภาคม	26.76	19.17	10.19
210		มิถุนายน	28.96	21.67	10.19
211		กรกฎาคม	26.26	22.32	10.19
212		สิงหาคม	29.37	22.16	10.19
213		กันยายน	29.31	21.37	10.19
214		ตุลาคม	29.34	21.75	10.19
215		พฤศจิกายน	29.19	22.60	10.19
216		ธันวาคม	30.22	24.10	10.19

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (บาท)	ราคาน้ำมันดีเซล (บาท)	ราคาก๊าซแอลพีจี (บาท)
217	2564	มกราคม	31.45	24.74	10.19
218		กุมภาพันธ์	33.00	26.33	10.19
219		มีนาคม	34.15	26.85	10.19
220		เมษายน	34.40	26.64	10.19
221		พฤษภาคม	35.18	27.56	10.19
222		มิถุนายน	35.93	28.51	10.19
223		กรกฎาคม	37.11	29.13	10.19
224		สิงหาคม	37.07	29.02	10.19
225		กันยายน	37.36	29.63	10.19
226		ตุลาคม	37.30	29.88	10.19
227		พฤศจิกายน	39.88	29.56	10.19
228		ธันวาคม	38.48	28.42	10.19
229	2565	มกราคม	40.38	29.99	10.19
230		กุมภาพันธ์	43.23	29.74	10.19
231		มีนาคม	47.02	30.23	10.19
232		เมษายน	46.62	29.99	10.73
233		พฤษภาคม	50.11	31.97	11.27
234		มิถุนายน	52.88	34.47	11.81
235		กรกฎาคม	47.84	34.97	12.35
236		สิงหาคม	45.06	35.07	12.89
237		กันยายน	42.93	34.97	13.43
238		ตุลาคม	42.88	35.15	13.43
239		พฤศจิกายน	43.61	35.06	13.43
240		ธันวาคม	42.43	35.18	13.43

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
1	2546	มกราคม	414,604,127.21	1,446,538,839.93	548,353,906.57
2		กุมภาพันธ์	339,138,200.96	1,421,825,574.28	538,465,666.40
3		มีนาคม	367,233,903.98	1,467,913,652.74	536,813,364.56
4		เมษายน	346,204,394.28	1,448,797,970.38	554,263,575.23
5		พฤษภาคม	336,514,848.89	1,466,453,222.67	535,914,602.43
6		มิถุนายน	357,280,600.81	1,456,577,734.29	542,257,778.41
7		กรกฎาคม	368,096,014.05	1,403,739,823.48	535,217,055.65
8		สิงหาคม	334,209,797.02	1,369,444,902.09	524,884,644.50
9		กันยายน	416,511,260.52	1,370,325,693.00	532,367,593.96
10		ตุลาคม	359,360,451.76	1,369,111,558.77	527,093,821.97
11		พฤศจิกายน	339,698,462.02	1,506,985,798.53	569,084,990.35
12		ธันวาคม	402,639,086.49	1,611,330,849.30	579,575,830.77
13	2547	มกราคม	352,269,464.72	1,517,309,510.48	563,223,725.22
14		กุมภาพันธ์	338,716,595.97	1,622,965,708.54	546,203,677.10
15		มีนาคม	401,948,294.12	1,638,675,549.86	571,363,726.90
16		เมษายน	338,690,193.39	1,582,350,926.17	591,806,597.55
17		พฤษภาคม	358,179,076.89	1,590,298,985.24	569,217,429.25
18		มิถุนายน	387,225,323.39	1,526,396,816.90	554,020,998.82
19		กรกฎาคม	350,408,274.59	1,528,266,267.11	544,555,965.81
20		สิงหาคม	359,795,310.91	1,515,410,804.82	531,558,288.82
21		กันยายน	409,035,494.66	1,587,012,813.95	492,679,503.59
22		ตุลาคม	405,439,881.63	1,673,347,481.73	507,363,812.79
23		พฤศจิกายน	404,115,083.13	1,746,160,465.85	524,979,411.36
24		ธันวาคม	373,025,407.14	1,774,485,207.74	530,738,336.01

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
25	2548	มกราคม	431,054,067.54	1,676,346,814.88	512,836,033.52
26		กุมภาพันธ์	330,683,315.94	1,828,684,155.38	570,690,882.93
27		มีนาคม	436,738,738.34	1,781,523,404.13	501,944,411.11
28		เมษายน	385,396,381.49	1,711,505,202.85	531,808,802.00
29		พฤษภาคม	366,311,750.48	1,768,750,668.05	507,741,930.11
30		มิถุนายน	381,336,924.17	1,709,678,004.14	555,285,861.24
31		กรกฎาคม	439,500,889.11	1,422,761,325.88	483,225,509.42
32		สิงหาคม	438,929,502.16	1,520,307,308.14	526,435,679.89
33		กันยายน	391,837,950.24	1,414,091,518.74	500,387,367.21
34		ตุลาคม	446,860,330.35	1,406,354,863.66	475,619,567.03
35		พฤศจิกายน	421,557,295.41	1,511,573,149.47	509,788,067.19
36		ธันวาคม	414,540,666.24	1,601,092,109.10	523,904,557.75
37	2549	มกราคม	453,370,782.41	1,568,833,719.60	506,283,118.38
38		กุมภาพันธ์	383,742,032.22	1,642,400,595.00	506,114,211.27
39		มีนาคม	412,965,685.68	1,673,918,211.02	522,787,812.24
40		เมษายน	472,101,004.79	1,570,904,722.32	527,464,086.22
41		พฤษภาคม	455,007,518.14	1,580,415,463.65	509,327,339.80
42		มิถุนายน	455,007,518.14	1,481,908,994.25	512,451,209.03
43		กรกฎาคม	497,772,822.06	1,398,527,020.85	499,848,417.35
44		สิงหาคม	505,416,579.65	1,395,335,476.28	496,476,382.45
45		กันยายน	487,914,905.84	1,375,126,280.71	505,326,394.99
46		ตุลาคม	516,623,074.79	1,390,739,706.45	509,168,882.72
47		พฤศจิกายน	501,576,821.57	1,540,638,019.36	537,203,526.81
48		ธันวาคม	489,504,115.87	1,545,518,439.90	532,854,451.37

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
49	2550	มกราคม	566,985,321.65	1,595,024,518.08	513,827,019.39
50		กุมภาพันธ์	482,430,370.80	1,611,972,219.86	531,755,521.83
51		มีนาคม	515,567,652.25	1,666,863,463.32	531,526,429.73
52		เมษายน	541,392,378.26	1,576,561,666.03	531,608,676.56
53		พฤษภาคม	509,254,225.14	1,514,677,181.85	506,948,806.02
54		มิถุนายน	521,824,556.52	1,577,602,244.69	535,519,353.82
55		กรกฎาคม	485,425,862.71	1,453,109,808.10	517,918,399.34
56		สิงหาคม	572,915,172.33	1,507,869,453.73	534,937,869.30
57		กันยายน	509,289,297.04	1,439,602,434.98	514,309,517.15
58		ตุลาคม	573,056,578.25	1,453,794,575.19	520,119,192.84
59		พฤศจิกายน	580,807,459.99	1,536,783,889.88	510,510,598.24
60		ธันวาคม	524,664,934.36	1,561,431,225.83	521,093,410.81
61	2551	มกราคม	630,808,697.32	1,579,811,398.12	505,064,088.34
62		กุมภาพันธ์	574,752,843.31	1,577,233,702.08	518,628,840.05
63		มีนาคม	608,469,530.20	1,644,414,250.60	506,170,773.12
64		เมษายน	555,070,103.92	1,615,419,448.24	522,621,222.64
65		พฤษภาคม	543,507,893.82	1,502,275,208.83	485,230,117.93
66		มิถุนายน	631,252,365.29	1,364,425,628.38	484,051,582.55
67		กรกฎาคม	683,269,738.67	1,208,740,478.68	468,280,235.01
68		สิงหาคม	648,097,924.25	1,285,548,034.40	493,194,894.49
69		กันยายน	698,139,879.17	1,279,729,588.93	492,189,152.82
70		ตุลาคม	681,299,097.58	1,354,010,685.47	502,921,982.70
71		พฤศจิกายน	600,933,232.79	1,406,426,743.78	518,072,049.66
72		ธันวาคม	659,036,542.99	1,578,497,029.20	572,021,868.98

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
73	2552	มกราคม	520,852,018.51	1,666,363,207.83	557,704,554.32
74		กุมภาพันธ์	540,933,695.94	1,545,950,316.26	546,303,605.48
75		มีนาคม	619,829,426.08	1,575,439,596.92	555,007,429.44
76		เมษายน	546,169,846.00	1,589,683,665.73	549,672,817.73
77		พฤษภาคม	564,882,461.20	1,609,139,517.95	546,637,706.84
78		มิถุนายน	647,065,528.55	1,463,094,114.99	526,638,460.34
79		กรกฎาคม	609,301,060.94	1,428,006,952.64	528,911,467.78
80		สิงหาคม	659,717,919.43	1,403,594,528.57	516,793,269.85
81		กันยายน	615,941,737.60	1,397,594,686.48	519,930,357.82
82		ตุลาคม	637,274,481.86	1,428,756,574.98	522,585,758.40
83		พฤศจิกายน	676,450,300.53	1,477,094,527.89	508,658,354.49
84		ธันวาคม	651,878,186.60	1,663,149,942.18	550,342,585.54
85	2553	มกราคม	643,814,701.55	1,518,954,648.42	507,904,579.20
86		กุมภาพันธ์	636,155,282.20	1,661,287,968.00	549,155,115.20
87		มีนาคม	737,318,996.27	1,637,300,890.64	520,058,828.27
88		เมษายน	629,128,166.62	1,551,613,072.88	526,254,669.90
89		พฤษภาคม	669,418,426.39	1,540,500,266.82	502,321,690.03
90		มิถุนายน	695,409,038.16	1,511,833,753.19	534,569,840.75
91		กรกฎาคม	670,791,301.44	1,469,971,210.27	533,750,698.39
92		สิงหาคม	723,740,981.80	1,389,046,286.23	518,999,093.76
93		กันยายน	695,996,690.50	1,408,090,777.82	526,236,476.65
94		ตุลาคม	696,950,995.50	1,392,816,315.81	516,234,058.69
95		พฤศจิกายน	734,760,930.05	1,586,313,308.34	547,539,012.17
96		ธันวาคม	760,842,095.16	1,616,390,737.10	557,172,171.88

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
97	2554	มกราคม	721,027,851.05	1,576,184,926.22	529,609,852.96
98		กุมภาพันธ์	697,768,351.19	1,603,751,923.04	553,359,050.03
99		มีนาคม	753,359,293.17	1,654,722,788.52	515,828,274.30
100		เมษายน	718,310,893.49	1,661,658,574.71	535,229,128.58
101		พฤษภาคม	772,975,197.61	1,636,014,142.06	512,545,109.53
102		มิถุนายน	765,991,140.88	1,608,630,813.29	539,579,908.73
103		กรกฎาคม	773,699,296.34	1,473,457,199.21	513,672,754.28
104		สิงหาคม	828,705,133.36	1,490,554,484.30	531,029,259.99
105		กันยายน	799,941,339.61	1,504,455,521.00	521,087,793.55
106		ตุลาคม	777,963,576.57	1,454,925,232.37	482,262,190.67
107		พฤศจิกายน	661,099,083.91	1,577,198,559.02	481,168,389.31
108		ธันวาคม	804,664,649.26	1,736,493,138.94	551,591,797.91
109	2555	มกราคม	793,741,577.33	1,644,488,965.01	531,235,505.75
110		กุมภาพันธ์	795,042,686.78	1,760,693,600.35	542,909,179.55
111		มีนาคม	833,186,397.32	1,774,564,235.50	536,461,237.61
112		เมษายน	814,421,809.93	1,727,665,576.62	532,542,595.48
113		พฤษภาคม	848,055,523.82	1,750,853,466.71	530,034,920.51
114		มิถุนายน	811,293,469.78	1,704,066,640.25	549,749,055.99
115		กรกฎาคม	878,000,480.72	1,598,042,482.04	532,529,991.55
116		สิงหาคม	860,327,869.09	1,606,026,696.62	541,331,488.86
117		กันยายน	808,981,066.49	1,553,641,721.57	527,398,244.09
118		ตุลาคม	872,991,414.38	1,615,305,313.57	548,506,494.93
119		พฤศจิกายน	858,598,673.43	1,756,824,336.42	580,531,995.21
120		ธันวาคม	820,962,364.46	1,780,580,396.77	612,266,627.34

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
121	2556	มกราคม	900,142,886.13	1,789,645,525.50	574,909,310.07
122		กุมภาพันธ์	782,824,192.80	1,812,810,818.99	577,019,526.72
123		มีนาคม	860,037,398.63	1,848,557,253.33	589,448,800.08
124		เมษายน	864,390,747.01	1,773,096,635.14	595,532,743.56
125		พฤษภาคม	853,458,307.12	1,829,089,229.77	591,886,021.71
126		มิถุนายน	801,557,923.06	1,670,644,366.27	583,040,061.43
127		กรกฎาคม	879,554,309.62	1,654,723,952.44	584,897,139.89
128		สิงหาคม	858,856,882.95	1,576,592,997.94	598,916,823.45
129		กันยายน	862,327,677.09	1,530,631,120.55	553,201,437.26
130		ตุลาคม	856,059,633.78	1,611,168,874.16	572,903,863.21
131		พฤศจิกายน	817,146,163.24	1,744,262,591.10	590,756,588.46
132		ธันวาคม	809,780,484.25	1,771,559,818.86	588,814,971.57
133	2557	มกราคม	939,257,805.15	1,780,930,420.32	566,699,721.41
134		กุมภาพันธ์	816,552,561.59	1,823,287,320.97	581,491,718.82
135		มีนาคม	858,021,173.65	1,818,726,153.42	591,483,590.88
136		เมษายน	824,732,772.35	1,818,821,270.50	604,867,601.42
137		พฤษภาคม	827,212,115.43	1,835,015,405.71	595,487,777.54
138		มิถุนายน	815,176,327.12	1,700,666,145.22	583,708,879.04
139		กรกฎาคม	844,285,892.38	1,651,609,829.43	606,580,615.29
140		สิงหาคม	849,306,494.30	1,599,829,600.58	617,268,507.05
141		กันยายน	854,494,171.82	1,613,691,295.14	613,185,371.32
142		ตุลาคม	874,561,361.50	1,618,456,167.78	611,128,921.87
143		พฤศจิกายน	801,959,163.50	1,718,820,212.01	622,560,081.04
144		ธันวาคม	919,764,653.15	1,847,778,675.07	671,517,857.83

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
145	2558	มกราคม	776,567,461.50	1,809,917,464.39	651,195,101.61
146		กุมภาพันธ์	749,364,539.80	1,880,296,804.18	671,536,122.91
147		มีนาคม	824,912,606.64	1,862,946,921.21	660,399,029.76
148		เมษายน	825,070,068.33	1,865,398,990.35	689,703,482.83
149		พฤษภาคม	712,829,091.76	1,862,538,879.02	668,518,909.83
150		มิถุนายน	808,786,284.05	1,795,197,015.47	677,183,077.63
151		กรกฎาคม	768,743,185.15	1,727,791,196.03	691,522,861.39
152		สิงหาคม	807,333,439.18	1,708,474,141.55	690,786,748.31
153		กันยายน	766,619,902.56	1,655,343,087.70	681,131,874.09
154		ตุลาคม	769,548,736.45	1,696,839,588.52	693,512,378.72
155		พฤศจิกายน	779,433,323.97	1,838,178,449.23	703,083,301.36
156		ธันวาคม	795,473,481.27	1,964,689,441.16	750,692,767.26
157	2559	มกราคม	703,124,715.37	1,875,508,079.77	714,439,619.57
158		กุมภาพันธ์	768,432,954.57	1,981,591,635.46	748,463,063.49
159		มีนาคม	773,953,376.22	1,958,002,332.32	737,830,910.68
160		เมษายน	737,441,072.26	1,910,752,640.53	772,175,111.12
161		พฤษภาคม	714,268,428.96	1,952,134,189.56	741,477,101.58
162		มิถุนายน	734,052,013.26	1,864,429,708.15	742,750,599.52
163		กรกฎาคม	709,804,092.05	1,720,471,410.97	756,813,069.24
164		สิงหาคม	787,746,792.51	1,738,341,331.43	791,533,626.29
165		กันยายน	751,454,051.12	1,748,915,505.44	750,868,243.88
166		ตุลาคม	734,585,676.11	1,676,974,599.62	726,779,992.84
167		พฤศจิกายน	718,286,594.20	1,904,109,156.27	762,300,520.85
168		ธันวาคม	775,801,185.56	1,987,228,818.68	794,520,836.70

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
169	2560	มกราคม	735,353,735.76	1,859,786,525.68	745,003,401.65
170		กุมภาพันธ์	675,160,088.37	2,045,285,474.20	763,036,913.34
171		มีนาคม	778,527,918.22	2,072,344,379.25	785,810,724.78
172		เมษายน	677,023,409.12	1,925,317,403.13	778,032,463.68
173		พฤษภาคม	743,496,913.38	1,963,710,750.19	773,640,546.17
174		มิถุนายน	714,214,196.21	1,950,046,673.64	810,371,356.90
175		กรกฎาคม	731,701,149.89	1,779,552,889.08	783,650,174.30
176		สิงหาคม	750,391,591.65	1,826,622,986.97	795,661,895.78
177		กันยายน	721,002,821.06	1,838,964,102.11	787,975,495.13
178		ตุลาคม	734,147,114.76	1,743,782,817.65	778,322,157.96
179		พฤศจิกายน	268,692,611.70	1,948,729,265.33	761,684,550.19
180		ธันวาคม	716,168,135.57	2,026,763,142.64	811,215,846.78
181	2561	มกราคม	762,235,158.39	1,972,770,498.13	780,101,237.57
182		กุมภาพันธ์	730,259,155.80	2,095,386,378.56	819,758,009.81
183		มีนาคม	668,301,256.61	2,108,301,677.52	804,340,148.62
184		เมษายน	762,413,311.72	2,003,046,899.33	816,398,512.92
185		พฤษภาคม	677,650,841.98	1,961,449,621.13	778,808,428.53
186		มิถุนายน	745,417,967.31	1,919,568,018.85	823,897,587.62
187		กรกฎาคม	691,891,411.09	1,787,711,508.74	795,605,723.08
188		สิงหาคม	765,126,480.59	1,842,031,922.75	812,388,764.95
189		กันยายน	1,087,223,582.59	1,758,924,387.79	780,269,364.22
190		ตุลาคม	299,676,990.62	1,824,435,646.02	796,631,921.70
191		พฤศจิกายน	710,857,888.27	1,998,251,203.71	819,415,989.47
192		ธันวาคม	705,620,443.32	2,062,481,990.94	858,943,303.20

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
193	2562	มกราคม	704,166,354.48	2,055,476,167.41	810,491,471.32
194		กุมภาพันธ์	699,023,868.84	2,101,836,128.23	836,098,497.45
195		มีนาคม	632,640,607.93	2,122,033,302.63	839,178,919.69
196		เมษายน	703,535,653.65	2,079,588,372.96	848,124,900.84
197		พฤษภาคม	628,423,949.52	2,075,009,537.82	819,985,485.01
198		มิถุนายน	692,456,879.55	2,005,522,165.52	853,700,691.64
199		กรกฎาคม	682,281,999.56	1,967,002,027.15	836,135,536.67
200		สิงหาคม	704,824,741.11	1,914,074,409.42	836,865,780.89
201		กันยายน	598,960,125.47	1,871,434,670.91	804,103,357.23
202		ตุลาคม	1,223,835,493.14	1,963,667,364.24	849,731,829.48
203		พฤศจิกายน	635,268,471.20	2,083,307,988.04	842,303,068.37
204		ธันวาคม	637,563,827.83	2,071,858,003.75	863,764,927.37
205	2563	มกราคม	754,087,809.39	2,024,525,868.59	825,343,683.63
206		กุมภาพันธ์	622,692,414.18	2,049,351,713.73	826,015,500.22
207		มีนาคม	581,762,720.72	2,027,011,973.09	777,619,580.87
208		เมษายน	167,134,858.85	1,856,129,810.21	634,854,370.38
209		พฤษภาคม	482,849,709.79	1,956,216,806.45	735,452,376.91
210		มิถุนายน	514,127,134.99	1,922,229,179.53	826,606,645.69
211		กรกฎาคม	1,035,332,758.03	1,942,305,732.16	900,654,418.83
212		สิงหาคม	583,334,702.44	1,893,950,641.33	866,054,591.05
213		กันยายน	619,729,640.60	1,930,135,835.58	893,679,873.59
214		ตุลาคม	685,756,588.15	1,830,138,374.17	848,717,368.49
215		พฤศจิกายน	586,364,536.91	2,087,959,054.15	875,937,146.09
216		ธันวาคม	688,393,524.43	2,083,240,427.57	879,027,954.48

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	ปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล (ลิตร)	ปริมาณการใช้ ก๊าซแอลพีจี (ลิตร)
217	2564	มกราคม	568,181,331.55	1,835,712,852.38	709,838,493.85
218		กุมภาพันธ์	578,232,747.68	2,098,142,095.62	836,587,672.47
219		มีนาคม	629,579,415.28	2,137,670,006.74	880,023,970.77
220		เมษายน	675,412,926.59	1,972,588,709.17	777,212,035.82
221		พฤษภาคม	494,723,520.06	1,830,136,815.42	677,148,535.63
222		มิถุนายน	575,173,147.30	1,839,019,079.35	760,054,090.54
223		กรกฎาคม	588,868,337.19	1,612,525,333.17	664,139,959.51
224		สิงหาคม	538,697,387.48	1,589,364,688.99	637,195,539.60
225		กันยายน	569,954,156.45	1,625,313,457.87	708,123,691.47
226		ตุลาคม	598,518,676.56	1,764,489,788.61	742,401,015.67
227		พฤศจิกายน	612,637,824.96	2,137,603,238.07	793,367,620.94
228		ธันวาคม	706,804,394.87	2,308,249,229.89	876,243,636.26
229	2565	มกราคม	617,757,544.32	2,257,247,225.30	793,722,682.30
230		กุมภาพันธ์	597,427,764.78	2,351,130,272.47	770,789,455.56
231		มีนาคม	665,874,975.50	2,243,184,628.08	722,777,482.99
232		เมษายน	643,974,321.20	2,389,084,408.23	790,995,570.73
233		พฤษภาคม	609,063,753.97	2,097,431,790.75	783,593,163.29
234		มิถุนายน	691,725,110.44	2,138,975,149.56	770,327,199.08
235		กรกฎาคม	597,998,320.71	1,898,394,344.02	789,753,708.38
236		สิงหาคม	671,503,511.91	2,043,639,340.85	773,809,064.08
237		กันยายน	690,938,468.08	2,052,402,335.44	802,115,963.81
238		ตุลาคม	631,012,284.07	2,063,478,238.98	756,175,887.16
239		พฤศจิกายน	610,569,833.79	2,246,250,052.42	800,961,127.14
240		ธันวาคม	714,804,149.78	2,300,332,158.31	849,754,466.24

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
1	2546	มกราคม	29.67	32.14	62.70
2		กุมภาพันธ์	31.88	36.77	63.80
3		มีนาคม	33.17	41.47	63.60
4		เมษายน	29.18	31.79	63.40
5		พฤษภาคม	26.87	31.07	62.40
6		มิถุนายน	27.13	31.41	59.80
7		กรกฎาคม	27.86	31.40	60.90
8		สิงหาคม	29.00	33.74	62.90
9		กันยายน	28.51	33.13	62.30
10		ตุลาคม	29.20	28.90	61.60
11		พฤศจิกายน	29.97	30.39	62.60
12		ธันวาคม	30.74	38.01	63.60
13	2547	มกราคม	31.84	39.45	64.00
14		กุมภาพันธ์	32.08	37.23	64.90
15		มีนาคม	33.53	38.95	64.90
16		เมษายน	34.32	35.18	64.90
17		พฤษภาคม	35.34	35.19	65.70
18		มิถุนายน	37.12	32.14	66.80
19		กรกฎาคม	37.31	41.94	67.70
20		สิงหาคม	39.97	34.57	70.20
21		กันยายน	42.55	36.03	72.10
22		ตุลาคม	42.78	34.75	72.70
23		พฤศจิกายน	43.26	39.81	72.40
24		ธันวาคม	42.16	42.99	69.80

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
25	2548	มกราคม	41.93	50.29	68.90
26		กุมภาพันธ์	42.74	54.08	70.00
27		มีนาคม	47.02	43.78	73.60
28		เมษายน	52.36	57.11	76.80
29		พฤษภาคม	51.15	57.13	76.40
30		มิถุนายน	50.80	52.93	78.20
31		กรกฎาคม	54.84	52.51	84.60
32		สิงหาคม	58.40	58.58	85.60
33		กันยายน	61.20	57.37	87.70
34		ตุลาคม	59.09	57.79	88.90
35		พฤศจิกายน	56.56	51.32	85.30
36		ธันวาคม	57.11	53.33	85.30
37	2549	มกราคม	61.04	57.18	88.30
38		กุมภาพันธ์	62.07	58.20	89.20
39		มีนาคม	62.01	61.60	90.50
40		เมษายน	64.64	71.53	92.90
41		พฤษภาคม	68.33	62.93	94.80
42		มิถุนายน	67.87	63.11	97.20
43		กรกฎาคม	69.69	63.93	98.10
44		สิงหาคม	73.52	66.34	97.40
45		กันยายน	69.67	56.05	91.90
46		ตุลาคม	62.70	67.44	88.60
47		พฤศจิกายน	61.63	88.56	88.20
48		ธันวาคม	61.13	74.59	89.00

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
49	2550	มกราคม	57.47	74.66	87.70
50		กุมภาพันธ์	57.04	73.43	87.30
51		มีนาคม	60.58	77.24	90.20
52		เมษายน	64.16	65.82	93.30
53		พฤษภาคม	65.91	79.89	95.70
54		มิถุนายน	69.05	77.42	95.20
55		กรกฎาคม	72.85	75.02	95.20
56		สิงหาคม	71.34	71.32	93.00
57		กันยายน	74.28	71.16	95.20
58		ตุลาคม	78.97	74.33	97.10
59		พฤศจิกายน	86.44	85.56	100.60
60		ธันวาคม	91.05	108.27	101.70
61	2551	มกราคม	93.09	105.81	102.90
62		กุมภาพันธ์	94.51	155.30	102.80
63		มีนาคม	99.11	92.14	105.40
64		เมษายน	105.35	101.16	108.90
65		พฤษภาคม	113.90	116.09	116.10
66		มิถุนายน	125.78	225.61	124.40
67		กรกฎาคม	136.18	85.79	125.70
68		สิงหาคม	130.62	76.93	101.60
69		กันยายน	112.09	88.08	98.10
70		ตุลาคม	90.04	72.02	89.40
71		พฤศจิกายน	62.70	51.64	77.50
72		ธันวาคม	47.06	75.66	69.70

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
73	2552	มกราคม	44.39	44.16	70.80
74		กุมภาพันธ์	44.14	56.20	78.90
75		มีนาคม	45.40	52.02	81.20
76		เมษายน	49.94	40.48	85.30
77		พฤษภาคม	55.78	37.62	87.30
78		มิถุนายน	66.05	45.53	91.90
79		กรกฎาคม	69.46	46.25	92.40
80		สิงหาคม	70.01	48.35	96.00
81		กันยายน	70.87	53.12	94.00
82		ตุลาคม	71.78	55.86	93.40
83		พฤศจิกายน	76.63	63.66	96.00
84		ธันวาคม	78.35	65.39	95.20
85	2553	มกราคม	77.01	66.33	96.47
86		กุมภาพันธ์	76.69	66.14	96.82
87		มีนาคม	78.01	67.31	98.49
88		เมษายน	82.67	66.65	99.54
89		พฤษภาคม	80.49	65.80	97.82
90		มิถุนายน	74.10	62.24	95.85
91		กรกฎาคม	75.11	57.74	95.88
92		สิงหาคม	76.12	55.79	96.32
93		กันยายน	77.13	60.97	94.46
94		ตุลาคม	81.63	66.07	96.18
95		พฤศจิกายน	83.92	77.90	97.50
96		ธันวาคม	89.14	84.30	99.60

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
97	2554	มกราคม	94.31	82.21	100.82
98		กุมภาพันธ์	100.01	78.48	102.10
99		มีนาคม	108.00	82.96	104.09
100		เมษายน	117.79	96.85	105.57
101		พฤษภาคม	116.11	88.94	105.73
102		มิถุนายน	114.85	81.81	105.06
103		กรกฎาคม	114.35	87.09	107.55
104		สิงหาคม	112.02	84.10	104.96
105		กันยายน	108.75	73.66	99.03
106		ตุลาคม	108.56	79.61	98.58
107		พฤศจิกายน	111.16	81.88	98.54
108		ธันวาคม	112.74	74.30	98.07
109	2555	มกราคม	112.74	84.73	102.95
110		กุมภาพันธ์	119.30	98.18	106.15
111		มีนาคม	123.86	112.68	109.03
112		เมษายน	125.77	103.72	110.25
113		พฤษภาคม	117.78	89.87	107.50
114		มิถุนายน	107.04	74.66	108.20
115		กรกฎาคม	99.64	76.21	109.86
116		สิงหาคม	107.05	81.85	111.78
117		กันยายน	113.64	93.47	112.85
118		ตุลาคม	113.63	94.34	113.05
119		พฤศจิกายน	111.93	95.30	112.68
120		ธันวาคม	111.63	95.79	113.12

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
121	2556	มกราคม	112.80	92.98	114.07
122		กุมภาพันธ์	114.30	85.42	116.09
123		มีนาคม	114.11	91.59	115.79
124		เมษายน	108.59	84.01	113.70
125		พฤษภาคม	103.65	81.46	112.97
126		มิถุนายน	102.05	81.89	114.25
127		กรกฎาคม	104.47	79.53	115.89
128		สิงหาคม	107.33	79.54	115.14
129		กันยายน	112.65	83.45	115.72
130		ตุลาคม	113.58	81.32	114.97
131		พฤศจิกายน	110.93	83.82	115.32
132		ธันวาคม	110.62	106.58	116.50
133	2557	มกราคม	111.22	100.32	118.24
134		กุมภาพันธ์	111.38	100.19	118.11
135		มีนาคม	110.40	101.48	118.45
136		เมษายน	109.65	87.13	118.68
137		พฤษภาคม	108.19	97.92	119.98
138		มิถุนายน	110.12	96.08	119.74
139		กรกฎาคม	111.46	95.16	119.45
140		สิงหาคม	108.46	86.79	118.48
141		กันยายน	102.47	79.83	116.45
142		ตุลาคม	93.54	78.36	115.11
143		พฤศจิกายน	82.70	65.53	113.02
144		ธันวาคม	69.96	54.95	107.88

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
145	2558	มกราคม	54.05	48.19	101.81
146		กุมภาพันธ์	53.20	53.36	102.89
147		มีนาคม	57.71	58.33	104.17
148		เมษายน	59.21	64.20	101.88
149		พฤษภาคม	62.42	60.31	102.68
150		มิถุนายน	64.84	50.09	103.13
151		กรกฎาคม	60.72	45.10	100.76
152		สิงหาคม	53.08	44.39	98.29
153		กันยายน	48.76	40.68	97.14
154		ตุลาคม	48.69	47.25	97.29
155		พฤศจิกายน	44.70	46.78	96.16
156		ธันวาคม	40.95	54.00	93.38
157	2559	มกราคม	34.70	49.73	91.09
158		กุมภาพันธ์	32.87	41.92	90.04
159		มีนาคม	35.89	51.70	92.47
160		เมษายน	40.47	46.72	93.39
161		พฤษภาคม	45.47	53.56	93.10
162		มิถุนายน	48.61	53.26	93.64
163		กรกฎาคม	47.15	53.62	92.11
164		สิงหาคม	46.84	47.35	91.05
165		กันยายน	45.02	49.51	92.29
166		ตุลาคม	49.29	52.85	94.05
167		พฤศจิกายน	48.81	62.81	93.54
168		ธันวาคม	51.14	59.40	96.19

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
169	2560	มกราคม	56.66	63.32	97.48
170		กุมภาพันธ์	58.29	64.88	98.27
171		มีนาคม	55.76	61.63	96.14
172		เมษายน	54.26	63.49	96.55
173		พฤษภาคม	52.79	61.86	96.54
174		มิถุนายน	50.15	58.82	94.51
175		กรกฎาคม	49.20	47.35	94.44
176		สิงหาคม	51.06	59.59	96.07
177		กันยายน	54.40	59.77	98.33
178		ตุลาคม	57.59	68.46	98.45
179		พฤศจิกายน	61.69	69.78	100.12
180		ธันวาคม	64.83	66.79	100.10
181	2561	มกราคม	68.59	76.27	100.96
182		กุมภาพันธ์	68.74	74.10	99.94
183		มีนาคม	66.82	60.34	99.79
184		เมษายน	69.58	73.04	101.08
185		พฤษภาคม	74.00	83.51	103.96
186		มิถุนายน	77.20	73.98	103.56
187		กรกฎาคม	75.22	71.13	104.06
188		สิงหาคม	76.31	74.63	104.77
189		กันยายน	78.66	66.92	106.30
190		ตุลาคม	81.60	75.93	106.44
191		พฤศจิกายน	77.51	64.98	103.42
192		ธันวาคม	65.92	58.37	98.86

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
193	2562	มกราคม	62.64	52.84	97.41
194		กุมภาพันธ์	65.57	60.03	99.04
195		มีนาคม	67.32	71.79	101.86
196		เมษายน	70.00	73.56	103.44
197		พฤษภาคม	73.46	83.20	103.45
198		มิถุนายน	71.75	72.10	99.56
199		กรกฎาคม	67.41	77.54	100.61
200		สิงหาคม	66.40	59.26	99.36
201		กันยายน	64.65	77.09	99.50
202		ตุลาคม	64.55	72.76	98.41
203		พฤศจิกายน	66.45	75.82	98.55
204		ธันวาคม	70.64	73.29	98.84
205	2563	มกราคม	71.97	60.66	98.91
206		กุมภาพันธ์	65.81	65.43	97.01
207		มีนาคม	49.30	47.44	90.51
208		เมษายน	29.06	22.42	73.12
209		พฤษภาคม	26.02	39.23	75.12
210		มิถุนายน	34.57	46.86	87.72
211		กรกฎาคม	43.47	41.80	89.63
212		สิงหาคม	47.28	42.58	89.72
213		กันยายน	45.05	42.26	88.80
214		ตุลาคม	42.77	45.15	89.13
215		พฤศจิกายน	43.50	43.79	89.58
216		ธันวาคม	47.73	46.94	92.14

ตารางที่ 5 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ (ต่อ)

ที่	พ.ศ.	เดือน	ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (uss/bbl)	ราคานำเข้าปิโตรเลียม (uss/bbl)	ดัชนีพลังงาน
217	2564	มกราคม	54.54	62.93	94.14
218		กุมภาพันธ์	60.90	65.35	89.73
219		มีนาคม	64.42	67.08	91.73
220		เมษายน	65.24	62.61	99.72
221		พฤษภาคม	68.06	62.31	93.74
222		มิถุนายน	70.93	56.44	95.57
223		กรกฎาคม	73.72	68.70	95.28
224		สิงหาคม	72.79	68.91	95.09
225		กันยายน	76.64	68.45	106.27
226		ตุลาคม	84.54	71.32	109.27
227		พฤศจิกายน	86.97	83.80	109.94
228		ธันวาคม	80.76	80.95	107.09
229	2565	มกราคม	85.26	80.70	112.23
230		กุมภาพันธ์	94.59	85.75	115.95
231		มีนาคม	110.25	106.45	121.48
232		เมษายน	115.97	85.07	120.73
233		พฤษภาคม	111.62	79.13	128.65
234		มิถุนายน	119.68	85.78	133.77
235		กรกฎาคม	118.53	66.75	127.50
236		สิงหาคม	115.62	72.92	124.09
237		กันยายน	106.94	75.93	123.38
238		ตุลาคม	101.97	85.00	123.55
239		พฤศจิกายน	102.87	121.47	124.33
240		ธันวาคม	97.83	100.96	122.75



ภาคผนวก ข

การประมวลผลข้อมูลด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS)

OLS, using observations 2003 : 01 – 2022 : 12 (T=240)

Dependent Variable : l_Ex_Gasoline

HAC standard errors, bandwidth 4 (Bartlett Kernel)

Variable	coefficient	std.error	t-ratio	p-value	
const	-7.38896	2.33509	-3.164	0.0018	***
l_P_ulg95	1.62994	0.185257	8.798	3.05e-016	***
l_Va_ulg	1.333498	0.115304	11.58	7.96e-025	***
l_P_crudeoil	-0.769474	0.154494	-4.981	1.23e-06	***
Dummy	-0.489146	0.194788	-2.511	0.0127	**

Mean dependent var	22.10076	S.D. dependent var	0.511614
Sum squared resid	12.65422	S.E. of regression	0.233051
R-squared	0.779920	Adjusted R-squared	0.794277
F(4, 235)	116.6516	P-value (F)	1.21e-54
Log-likelihood	12.57257	Akaike criterion	-15.14515
Schwarz criterion	2.258048	Hannan-Quinn	-8.132930
rho	0.432723	Durbin-Watson	1.128373

Log-likelihood for Ex_Gasoline = -5292.61

OLS, using observations 2003 : 01 – 2022 : 12 (T=240)

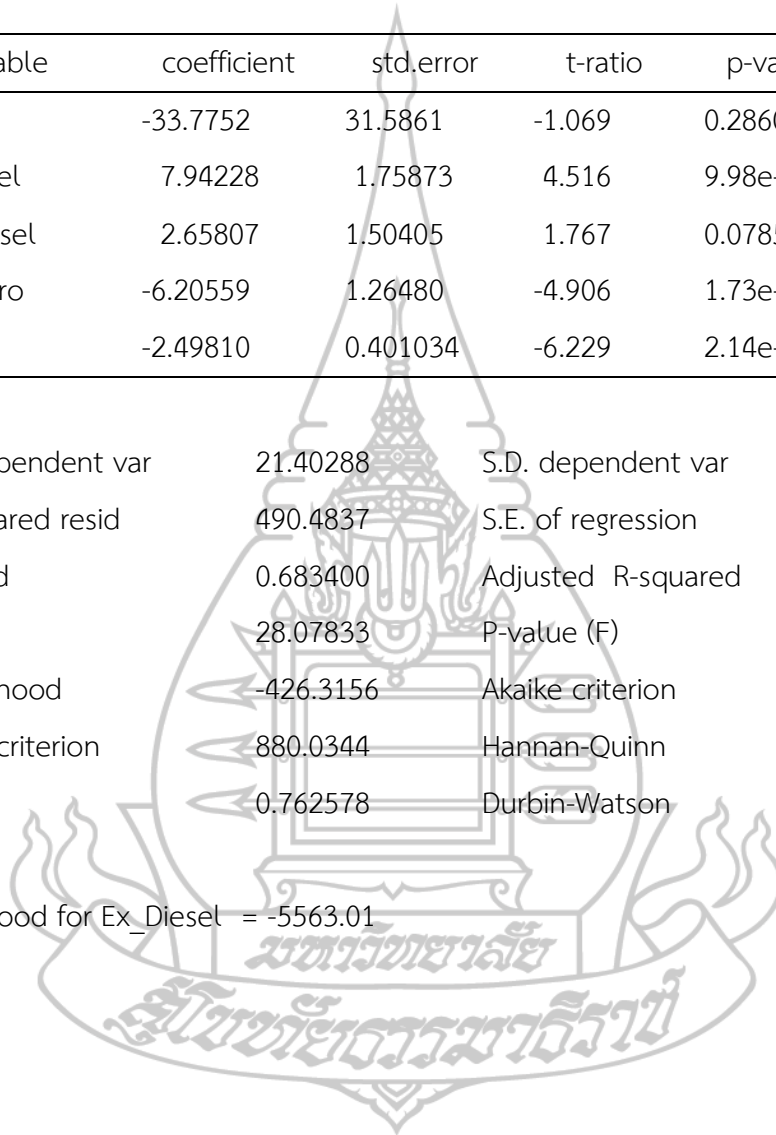
Dependent Variable : l_Ex_Diesel

HAC standard errors, bandwidth 4 (Bartlett Kernel)

Variable	coefficient	std.error	t-ratio	p-value	
const	-33.7752	31.5861	-1.069	0.2860	
l_P_diesel	7.94228	1.75873	4.516	9.98e-06	***
l_Va_diesel	2.65807	1.50405	1.767	0.0785	*
l_P_petro	-6.20559	1.26480	-4.906	1.73e-06	***
Dummy	-2.49810	0.401034	-6.229	2.14e-09	***

Mean dependent var	21.40288	S.D. dependent var	2.545999
Sum squared resid	490.4837	S.E. of regression	1.444702
R-squared	0.683400	Adjusted R-squared	0.678012
F(4, 235)	28.07833	P-value (F)	4.54e-19
Log-likelihood	-426.3156	Akaike criterion	862.6312
Schwarz criterion	880.0344	Hannan-Quinn	869.6434
rho	0.762578	Durbin-Watson	0.475743

Log-likelihood for Ex_Diesel = -5563.01



OLS, using observations 2003 : 01 – 2022 : 12 (T=240)

Dependent Variable : l_Ex_Lpg

HAC standard errors, bandwidth 4 (Bartlett Kernel)

Variable	coefficient	std.error	t-ratio	p-value	
const	1.18269	0.523706	2.258	0.0248	**
l_P_ulg95	0.0315967	0.108501	0.2912	0.7711	
l_Va_ulg	0.924339	0.0321018	28.79	3.47e-079	***
l_P_crudeoil	0.145938	0.0881235	1.656	0.0990	*

Mean dependent var	20.24164	S.D. dependent var	0.293733
Sum squared resid	4.595169	S.E. of regression	0.139539
R-squared	0.777158	Adjusted R-squared	0.774325
F(4, 235)	777.2844	P-value (F)	5.5e-122
Log-likelihood	134.1307	Akaike criterion	-260.2615
Schwarz criterion	-246.3389	Hannan-Quinn	-254.6517
rho	-0.146651	Durbin-Watson	2.287974

Log-likelihood for Ex_Lpg = -4723.86



ภาคผนวก ค

อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ตารางที่ 6 อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน

ประเภท	รายการ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาทต่อลิตร)
01.01	น้ำมันเบนซิน และน้ำมันที่คล้ายกัน		
	(1) น้ำมันเบนซินชนิดไร้สารตะกั่ว	0	6.500
	(2) น้ำมันเบนซินนอกจาก (1)	0	6.500
	(3) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 10	0	5.850
	(4) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 20	0	5.200
	(5) น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 85	0	0.975
01.02	เนฟทา รีฟอร์มเมท ไพโรลัยติสกาซโซลีน และของเหลว ที่คล้ายกัน		
	(1) เนฟทา รีฟอร์มเมท ไพโรลัยติสกาซโซลีน และของเหลวที่คล้ายกัน	0	7.000
01.03	น้ำมันก๊าดและน้ำมันที่จุดให้แสงสว่างที่คล้ายกัน		
	(1) น้ำมันก๊าดและน้ำมันที่จุดให้แสงสว่างที่ คล้ายกัน	0	4.726
01.04	น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น		
	(1) น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นที่ นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานไป ต่างประเทศ	0	0
	(2) น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น นอกจาก (1)	0	4.726
01.05	น้ำมันดีเซล และน้ำมันอื่น ๆ ที่คล้ายกัน		
	(1) น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันเกินร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก	0	6.440
	(2) น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก	0	6.440
	(3) น้ำมันดีเซลที่นำไปจำหน่ายในเขตต่อเนื่อง ของราชอาณาจักร	0	0

ตารางที่ 6 อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน (ต่อ)

ประเภท	รายการ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาทต่อลิตร)
01.05	(4) น้ำมันดีเซลที่ได้เติมในเขตต่อเนื่องของ ราชอาณาจักรในเรือจดทะเบียนสำหรับกร ประมง ตามพระราชบัญญัติเรือไทยพุทธศักราช 2481 และเหลืออยู่ในถังใช้การปกติของเรือนั้น ในขณะที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร	0	0
	(5) น้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิล เอสเตอร์ของกรดไขมันผสมอยู่ไม่เกินร้อยละ 4	0	6.440
	(5/1) น้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิล เอสเตอร์ของกรดไขมันผสมอยู่เกินร้อยละ 4 แต่ไม่เกินร้อยละ 7	0	5.990
	(5/2) น้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิล เอสเตอร์ของกรดไขมันผสมอยู่เกินร้อยละ 7 แต่ไม่เกินร้อยละ 9	0	5.930
	(5/3) น้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิล เอสเตอร์ของกรดไขมันผสมอยู่เกินร้อยละ 9 แต่ไม่เกินร้อยละ 14	0	5.800
	(5/4) น้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิล เอสเตอร์ของกรดไขมันผสมอยู่เกินร้อยละ 14 แต่ไม่เกินร้อยละ 19	0	5.480
	(5/5) น้ำมันดีเซลที่มีไบโอดีเซลประเภทเมทิล เอสเตอร์ของกรดไขมันผสมอยู่เกินร้อยละ 19 แต่ไม่เกินร้อยละ 24	0	5.153
	(6) น้ำมันดีเซลที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในเรือเดินทางไป กลับในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย - มาเลเซีย	0	0

ตารางที่ 6 อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน (ต่อ)

ประเภท	รายการ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาทต่อลิตร)
01.05	(7) น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันเกินร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก ที่โรงไฟฟ้าใช้ในการผลิต กระแสไฟฟ้าและขายกระแสไฟฟ้าทั้งหมด ให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	0	0
	(8) น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.005 โดยน้ำหนัก ที่โรงไฟฟ้าใช้ในการผลิต กระแสไฟฟ้าและขายกระแสไฟฟ้าทั้งหมด ให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	0	0
01.06	ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลวที่ คล้ายกัน		
	(1) ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลว ที่คล้ายกัน	0	5.850
	(2) ก๊าซธรรมชาติเหลว (เอ็น.จี.แอล.) และก๊าซเหลว ที่คล้ายกัน ที่นำไปเข้าขบวนการกลั่นใน โรงกลั่นน้ำมัน	0	0
01.07	ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพนเหลว และ ก๊าซที่คล้ายกัน		
	(1) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) และก๊าซที่ คล้ายกัน	0	2.170
	(2) ก๊าซโพรเพนเหลว และก๊าซที่คล้ายกัน	0	2.170
	(3) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ก๊าซโพรเพน เหลว และก๊าซที่คล้ายกัน ที่ใช้ในการผลิต กระแสไฟฟ้าและขายไฟฟ้าทั้งหมดให้แก่การ ไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	0	0

ตารางที่ 6 อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน (ต่อ)

ประเภท	รายการ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาทต่อลิตร)
01.08	ก๊าซมีเทนเหลว ก๊าซอีเทนเหลว ก๊าซบิวเทนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเหลว และก๊าซหรือของเหลวที่คล้ายกัน		
	(1) ก๊าซมีเทนเหลว ก๊าซบิวเทนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเหลว และก๊าซหรือของเหลวที่คล้ายกัน	0	0
	(2) ก๊าซอีเทนเหลว		2.170
01.09	เอทิลีนเหลว โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนเหลวในสภาพเหลว บิวทาไดอินเหลว และของเหลวที่คล้ายกัน		
	(1) เอทิลีนเหลว โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนเหลวในสภาพเหลว บิวทาไดอินเหลว และของเหลวที่คล้ายกัน	0	2.170
	(2) เอทิลีนเหลว และของเหลวที่คล้ายกัน เฉพาะที่มีความบริสุทธิ์เกินร้อยละ 95	0	0
	(3) โพรพิลีนเหลว บิวทิลีนเหลว ไอโซเมอร์ของบิวทิลีนเหลวในสภาพเหลว บิวทาไดอินเหลว และของเหลวที่คล้ายกัน เฉพาะที่มีความบริสุทธิ์เกินร้อยละ 90		0
01.10	ก๊าซมีเทน ก๊าซอีเทน ก๊าซโพรเพน ก๊าซบิวเทน ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน		
	(1) ก๊าซอีเทน	0	2.170
	(2) ก๊าซโพรเพน	0	2.170
	(3) ก๊าซมีเทน ก๊าซบิวเทน ไอโซเมอร์ของบิวเทนในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน	0	0

ตารางที่ 6 อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน (ต่อ)

ประเภท	รายการ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาทต่อลิตร)
01.11	เอทีลิน โพรพิลีน บิวทิลีน ไอโซเมอร์ของ บิวทิลีน บิวทาไดอินในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน (1) เอทีลิน โพรพิลีน บิวทิลีน ไอโซเมอร์ของบิวทิลีน บิวทาไดอินในสภาพเป็นก๊าซ และก๊าซที่คล้ายกัน	0	0
01.12	น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน (1) น้ำมันเตาและน้ำมันที่คล้ายกัน	0	0.640
	(2) น้ำมันเตา ที่โรงไฟฟ้าใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า และขายกระแสไฟฟ้าทั้งหมดให้แก่การไฟฟ้า ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	0	0
01.13	ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมปิโตรเมเนนซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิง (1) ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมปิโตรเมเนนซึ่งใช้เป็น เชื้อเพลิง	0	0.640
	(2) ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของผสมปิโตรเมเนนซึ่งใช้เป็น เชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าและขายไฟฟ้า ทั้งหมดให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	0	0.053
01.14	สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ทั้งนี้ เฉพาะที่มีคุณสมบัติตามที่ อธิบดีประกาศกำหนด (1) สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent)	0	6.500
	(2) สารละลายประเภทไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon Solvent) ที่นำไปใช้ใน อุตสาหกรรมต่าง ๆ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	0	0

ตารางที่ 6 อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ ปัจจุบัน (ต่อ)

ประเภท	รายการ	ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ (บาทต่อลิตร)
01.90	น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันอื่น ๆ		
	(1) น้ำมันหล่อลื่น และน้ำมันที่คล้ายกัน		
	(ก) น้ำมันหล่อลื่นเหลว และน้ำมันที่คล้ายกัน	0	5
	(ข) น้ำมันหล่อลื่นไม่เหลว และน้ำมันที่คล้ายกัน	0	5
	(ค) น้ำมันหล่อลื่น และน้ำมันที่คล้ายกันที่ผลิตจาก น้ำมันหล่อลื่นและน้ำมันที่คล้ายกันที่ใช้แล้ว	0	0
	(ง) น้ำมันหล่อลื่น และน้ำมันที่คล้ายกัน ที่นำไปใช้ เป็นวัตถุดิบในการผลิตสิ่งของอื่น	0	0
	(2) น้ำมันชีวภาพสังเคราะห์		
	(Renewable Diesel :RD) เฉพาะที่มีคุณสมบัติ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด	0	0
	(ก) น้ำมันชีวภาพสังเคราะห์	0	6.500
	(Renewable Diesel : RD)		
	(ข) น้ำมันชีวภาพสังเคราะห์ (Renewable Diesel : RD) ซึ่งผลิตจากวัตถุดิบและปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด	0	0
	(1) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมผลิตได้และนำไปใช้ใน ขอบเขตการผลิตภายในโรงอุตสาหกรรมนั้น ตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศ กำหนด	0	0
01.01 ถึง			
01.14 และ	(2) น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันที่นำไปใช้เป็นวัตถุดิบ หรือส่วนประกอบในการผลิตในโรง อุตสาหกรรมน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	0	0
01.90	ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดี ประกาศกำหนด		

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อสกุล	นางสาวภัทรภร ตลับกลาง
วัน เดือน ปี เกิด	9 ตุลาคม 2521
สถานที่เกิด	อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา
ที่อยู่ปัจจุบัน	115/64 หมู่ที่ 1 ถนนสุขุมวิท ตำบลเสม็ด อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล
ประวัติการทำงาน	นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการ สำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 2

