

รัฐลุยปลั้วงาน

ทดแทนเต็มสูบ

เลิกเบนซิน 91

หนุนยอดใช้เอทานอล



หนึ่งในนโยบายเศรษฐกิจสำคัญของรัฐบาล “ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร” ที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อเข้ารับบริหารประเทศ ก็คือ การปรับโครงสร้างพลังงานของประเทศ โดยเฉพาะการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่เข้ารับบริหารประเทศนโยบายหลักๆ ที่เดินหมากกลับเป็นไปในทิศทางตรงกันข้ามกับที่ได้ประกาศไว้ ได้แก่ การประกาศลดการเก็บภาษีสรรพสามิต และงดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันของน้ำมันเบนซิน และดีเซล ทำให้ประชาชนที่ใช้พลังงานทดแทนหันกลับมามีน้ำมันดีเซล และเบนซิน 95 และ 91

[ต่อจากหน้า 6]

เพิ่มมากขึ้น คุดยอดขายแก๊สโซฮอล์ตกลง เป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ตาม นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ได้เข้ามาตลอดว่า นโยบายดังกล่าวเป็นเพียงนโยบายระยะสั้นไม่เกิน 6 เดือนถึง 1 ปี เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน แต่หลังจากการประชุมคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ที่ผ่านมาก็มีความชัดเจนในการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนมากขึ้น โดยการประกาศแผนที่ชัดเจนในการเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนจาก 20% ภายในปี 2565 เพิ่มเป็น 25% ภายในปี 2564 ซึ่งจะเป็นการเพิ่มทั้งสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน และลดเวลาการดำเนินงาน ถือเป็นเป้าหมายที่ท้าทายอย่างยิ่งของกระทรวงพลังงาน

เลิกเบนซิน 91 ถิ่นนอกอาณาเขต

สำหรับนโยบายที่เป็นรูปธรรมชัดเจนขณะนี้ คือ การประกาศกำหนดเวลาที่ชัดเจนในการยกเลิกการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 ทั้งหมด ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ และลดการนำเข้าน้ำมัน ซึ่งจะทำให้มีการใช้พลังงานทดแทนอย่างเอทานอลมากขึ้นประมาณ 19-21 ล้านลิตรต่อเดือน สร้างมูลค่าให้อุตสาหกรรมเอทานอลได้ 404-407 ล้านบาทต่อเดือน

ทั้งนี้ คาดว่าจะทำให้ปริมาณการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้น 8 แสนลิตรต่อวัน ส่งผลให้ยอดการใช้รวมจะแตะระดับ 2 ล้านลิตรต่อวัน จากปัจจุบันอยู่ระดับ 1.08 ล้านลิตรต่อวัน ขณะที่การใช้น้ำมันเบนซิน 91 อยู่ระดับ 8.26 ล้านลิตรต่อวัน ส่วนรถจักรยานยนต์ก็ยังคงมีความจำเป็น ต้องใช้น้ำมันเบนซินก็สามารถเติมเบนซิน 95 ได้ ในขณะที่รถจักรยานยนต์รุ่นใหม่สามารถเติมแก๊สโซฮอล์ได้ทุกคัน

นายประพนธ์ วงศ์ท่าเรือ ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กล่าวว่า ประเทศไทยมีกำลังการผลิตเอทานอลที่เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศ รวมทั้งยังมีความพร้อมด้านวัตถุดิบ เช่น กากน้ำตาล และมันสำปะหลัง ส่วนรถยนต์ที่ไม่สามารถใช้แก๊ส

โซฮอล์ได้ก็ยังมีทางเลือกให้สามารถใช้เบนซิน 95 ได้ อยู่ ด้านเครื่องยนตร์การเกษตรที่ในอดีตไม่สามารถใช้แก๊สโซฮอล์ได้นั้น ขณะนี้บริษัทผู้ผลิตเครื่องยนตร์การเกษตรอย่างฮอนด้า และยามาฮ่า ต่างออกมารับรองว่า เครื่องยนตร์การเกษตรของบริษัทที่ผลิตตั้งแต่ 5 ปี ย้อนหลัง สามารถใช้แก๊สโซฮอล์ อี10 ได้ และเครื่องยนตร์ที่เก่ากว่านั้นก็สามารใช้ได้ แต่อาจจะต้องดูแลบำรุงรักษามากขึ้น

บุญ "อี85" ตั้งเป้าเพิ่มยอด3เท่า

สำหรับการส่งเสริมเอทานอลนั้น ในแผนฉบับใหม่ยังคงเป้าหมายการใช้เอทานอลที่ 9 ล้านลิตรต่อวัน แต่ได้เลื่อนระยะเวลาเร็วขึ้นจากในปี 2565 มาเป็นปี 2564 โดยมีแผนจะผลักดันให้ใช้น้ำมัน อี85 เพิ่มขึ้น โดยกระทรวงพลังงานจะเจรจาให้ค่ายรถยนต์มาผลิตรถยนต์ที่ใช้ อี85 มากขึ้น จากในปัจจุบันมีจำนวน

4,373 คัน ตั้งเป้าว่าจะมีรถยนต์ที่สามารถใช้ อี85 จำนวน 1 ล้านคัน ในปี 2561 และในอีก 10 ปี ข้างหน้ารถยนต์ อี85 จะมีสัดส่วนในท้องถนนมากกว่า 90% เหมือนในปัจจุบันที่มีรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ รองรับน้ำมัน อี20 ได้ทั้งหมด และคาดว่าในปี 2564 ยอดการใช้เอทานอลจะมีสัดส่วนสูงถึง 60% ของการใช้ทั้งหมด

นอกจากนี้ จะสนับสนุนให้รถยนต์เก่าที่ไม่สามารถใช้ อี85 ได้หันมาติดตั้งอุปกรณ์เสริมให้สามารถ

เติม อี85 หรือ คอนเวอร์ชันคิสต์ ได้ โดยที่ผ่านมามีได้อนุมัติงบประมาณ 3 ล้านบาท จ้างบริษัทที่ปรึกษา มาทดสอบอุปกรณ์ปรับเปลี่ยนให้รถยนต์ใช้ อี85 ในท้องตลาดที่มีอยู่ 6 บริษัท มีราคาตั้งแต่ 5,000 บาท จนถึงหลักหมื่นต้น ๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอุปกรณ์ในท้องตลาดมีคุณภาพตามที่ได้โฆษณาหรือไม่ หากอุปกรณ์ชนิดไหนมีคุณภาพก็จะให้การรับประกัน หรืออุปกรณ์ใดมีผลกระทบต่อรถยนต์ก็จะสามารถบอกให้ผู้บริโภคได้รับรู้ เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดมลพิษ

ในขณะนี้ยอดการใช้ อี85 อยู่ที่ประมาณวันละ 3 หมื่นลิตร เพิ่มจากปีก่อนที่ใช้แค่ 1 หมื่นลิตรต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่าตัว โดยมีสาเหตุมาจากการขยายสถานีบริการ อี85 จากปีก่อนมีเพียง 10 กว่าแห่ง แต่ในปีนี้เป็น 24 แห่ง และในปีหน้าจะเพิ่มอีก 50 แห่ง ส่วนสถานีบริการน้ำมัน อี20 จะเพิ่มขึ้นอีกกว่า 600 สถานี รวมทั้งค่ายรถยนต์ต่างๆ ก็หันมาผลิตรถยนต์ อี 85 มากขึ้น และยังมีรถยนต์เก่าอีกเป็นจำนวนมากที่หันมาติดอุปกรณ์เสริมให้ใช้ อี85

ผู้ผลิตมันใจเอทานอลเพียงพอ

นายสิริวุทธิ เสียมภักดี นายกสมาคมผู้ผลิตเอทานอลไทย กล่าวว่า หากรัฐบาลยกเลิกการใช้เบนซิน 91 ผู้ผลิตเอทานอลสามารถรับมือกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ เพราะขณะนี้โรงงานทั้ง 19 โรง มีกำลังการผลิตรวมกัน 3 ล้านลิตรต่อวัน และถ้ารวมโรงงานใหม่ที่จะเกิดขึ้นในปีหน้าอีก 4-5 โรง ที่ จ.นครราชสีมา ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และกาญจนบุรี ก็จะมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นอีก 1.6 ล้านลิตรต่อวัน หากยกเลิกเบนซิน 91 จะทำให้มีความต้องการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้นจาก 7-8 แสนลิตรต่อวัน เป็น 2 ล้านลิตรต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นอีก 62% และแม้ปริมาณการใช้ อี20 และ อี85 จะเพิ่มมากขึ้นอีก กำลังการผลิตในปัจจุบันก็ยังมีเพียงพอ

สำหรับวัตถุดิบในการผลิตนั้น มันใจว่าจะไม่ขาดแคลนอย่างแน่นอน โดยปัจจุบันเอทานอลส่วนใหญ่กว่า 70% จะผลิตจากโมลาส ที่เหลือผลิตจากมันสำปะหลัง ซึ่งการผลิตเอทานอลที่เพิ่มขึ้นในส่วน ของโมลาสจะไม่กระทบต่อผู้บริโภค เพราะโมลาสเป็นผลพลอยได้จากการผลิตน้ำตาล ส่วนการเพิ่มผลผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลังอาจกระทบกับสินค้าปลายน้ำบางชนิดบ้าง เช่น อุตสาหกรรมอาหารสัตว์ แป้งมัน และผงชูรส ที่อาจจะมียอดวัตถุดิบแพงขึ้น แต่คาดว่า จะไม่มาก เพราะประเทศไทยผลิตมันสำปะหลังสูงกว่า

ความต้องการใช้ในประเทศมาก

ทั้งนี้ ในแต่ละปีผลผลิตมันสำปะหลังจะมีประมาณ 25-26 ล้านตัน แต่ใช้ในประเทศรวมทุกอุตสาหกรรม เพียง 12 ล้านตัน แม้จะเพิ่มกำลังการผลิตเอทานอลมากขึ้น ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อ เพราะเพียงแค่น้ำส่วนที่ต้องส่งออกมาใช้ในประเทศก็จะเพียงพอต่อความต้องการ แม้จะเปลี่ยนน้ำมันเบนซินทั้งหมดมาใช้แก๊สโซฮอล์ก็ตาม

อย่างไรก็ตาม การผลิตสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรย่อมมีความเสี่ยงต่อราคาพืชผลที่อาจมีความผันผวน ซึ่งในอุตสาหกรรมเอทานอลก็เช่นเดียวกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหา บริษัทน้ำมันควรจะทำสัญญากับผู้ผลิตเอทานอลเป็นสัญญาระยะยาวปีต่อปี เพื่อที่จะสามารถกำหนดราคาซื้อกับเกษตรกรได้อย่างแน่นอน และการวางแผนในการเก็บสต็อกวัตถุดิบได้อย่างเพียงพอ แต่สัญญาระยะยาว 1 ปี จะต้องกำหนดขอบเขตการปรับราคาได้หากผลิตผลการเกษตรมีราคาเปลี่ยนแปลงมากกว่าเดิมที่ได้ตกลงไว้มาก โดยขณะนี้การทำสัญญาถ้าหากราคามันสำปะหลังราคาขึ้น-ลงมากกว่า 50 สตางค์ต่อกิโลกรัม ก็จะมีการปรับราคาขายกับบริษัทน้ำมัน

นอกจากนี้ ไทยควรจะฉวยโอกาสในเรื่องความพร้อมของอุตสาหกรรมเอทานอลทั้งระบบ ยกกระดับประเทศขึ้นสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตเอทานอลของเอเชีย โดยรัฐบาลจะต้องส่งเสริมในเรื่องการลดต้นทุนการผลิต โดยเฉพาะด้านการขนส่งให้มีการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น