

ทางเลือก-ทางรอด

■ กิตติยาณีย์ สมหมาย

ป ระเทศไทยนับเป็นผู้ผลิตยางพาราเพื่อการส่งออก เป็นอันดับต้นๆ ของโลก ขณะที่เสถียรภาพของราคายางพารากลับไม่แน่นอน ทำให้ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาวสวนยางพารา ไม่มีเสถียรภาพตามไปด้วย

มองเพ็ญ สัมมาพันธ์ กรรมการบริหารกิจการองค์การสวนยาง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ บอกถึง ยุทธศาสตร์การวิจัยของชาติ 2551-2553 ได้กำหนดให้หน่วยงานต่างๆ มีแผนวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนายางเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและนำไปสู่การแข่งขันและการพึ่งตนเอง อีกทั้งการวิจัยพัฒนาเป็นวัตถุดิบในประเทศ และการเพิ่มมูลค่าสินค้าเพื่อพัฒนาศักยภาพการผลิต

โดยเฉพาะการนำยางไปทำถนนผสมกับยางมะตอย และการผลิตต้นยางพาราเพื่อการแปรรูป การนำยางไปใช้ทำถนน ดูเหมือนจะเป็นความคาดหวังว่า จะทำให้ปริมาณการใช้ยางภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้น

ขณะที่ **บัญญัติ เรือนทิพย์** ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์ วิจัยและพัฒนา กรมทางหลวงโยธา ระบุว่าเมื่อวันที่ 19 มี.ค.2552 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้ทำหนังสือร้องขอให้กรมทางหลวง ใช้ยางธรรมชาติผสมยางมะตอย เพื่อทำถนน อันจะเป็นการสนับสนุนให้มีการใช้ยางพาราในประเทศเพิ่มขึ้น และลดการพึ่งพาการส่งออกวัตถุดิบยาง อีกทั้งยังเป็นการบรรเทาปัญหาราคายางพาราตกต่ำ ซึ่งมีผลต่อเกษตรกรชาวสวนยางกว่า 6 ล้านคน

"แต่ปัญหาก็คือ การนำยางพารา มาใช้ผสมกับยางมะตอย ใช้ได้เพียง 5% ต่อการผสมแต่ละครั้ง และที่กรมทางหลวงกังวลคือ ราคายางที่ไม่แน่นอน หากราคาขึ้นไป 90-100 บาท/กก. จะทำให้ต้นทุนการทำถนนสูง อีกทั้งยังผ่านกรมการวิจัยและการพัฒนาเพื่อต่อยอดยังไม่ได้ก้าวหน้ามากนัก" บัญญัติกล่าว

กรมทางหลวงชนบทเอง ได้ร่วมกับบริษัท ทิปโก้ แอสฟัลท์จำกัด มหาชน ดำเนินการลาดผิวแบบ พาราสเลอรี PARA SLURRY SEAL ในสายทาง สบ. 1014 แยกทล. 1-บ.พระพุทธรูปบาทน้อย อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี ตั้งแต่ 24 ต.ค.2547 ซึ่งพบว่า ทำให้ผิวจราจร มีความปลอดภัยขึ้น



ถนนผิวจราจรยางพารา เพิ่มมูลค่าชาวสวนยาง



บัญญัติ เรือนทิพย์

การใช้งานมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผิวจราจร CAPE SEAL

"ก่อนหน้านั้น กรมวิชาการเกษตร ได้มีผลการศึกษาวิจัย สรุปว่าสามารถใช้อยางพาราชนิดน้ำยางข้น ผสมกับยางมะตอย ในอัตราเนื้อยางแห้งร้อยละ 5 ของยางมะตอย ผสมราคาทำถนนได้ ให้คุณภาพที่ดีและทนทานกว่าเดิม โดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 10-20% นอกจากนี้พบว่า หากนำยางพารามาใช้ผสมยางมะตอยราคาทำผิวถนน จะเพิ่มการใช้ยางพาราได้ถึง 27,450 ตัน/หมื่นกิโลเมตร" บัญญัติกล่าว

อย่างไรก็ตามในปี 2553 กรมทางหลวงได้เสนอโครงการเพื่อของบประมาณ ในการทำถนนโดยใช้ยางพาราเป็นส่วนผสมในทุกภูมิภาคๆ ละ 1 เส้นทาง นอกจากนี้ จะให้ทางหลวงชนบทที่ 1-18 รับไปทดลองก่อสร้างหน่วยละ 1 เส้นทาง อีกทั้งยังให้ สปร. รับไปทดลองสร้างและแก้ไขในบริเวณทางโค้งในพื้นที่ สทช. 1-18 สทช.ละ 4 พื้นที่ โดยใช้ PARA SLURRY

SEAL สีแดงและสีเหลือง และให้ สกส.ทดลองใช้ PARA SLURRY SEAL ในถนนเชิงลาดสะพาน 4 แห่ง

บัญญัติ กล่าวอีกว่า นอกจากนี้ ยังให้ สทช.ทดลองใช้ PARA SLURRY SEAL ในการซ่อมบำรุงถนนผิวสำนักละ 1 สายทางสุดท้ายคือ พทจ.ทดลองใช้ PARA SLURRY SEAL ในการซ่อมบำรุงปกติตามความสมัครใจ

แต่อย่างไรก็ตาม การใช้ยางมะตอย พบว่ามีปัญหาอุปสรรคในการผสม เนื่องจาก ถ้าใช้ยางพาราที่เป็นยางแผ่นรมควัน หรือเป็นประเภทยางแห้ง จะต้องใช้เครื่องผสมที่มีแรงเคลื่อนสูง เพราะยางพาราที่เป็นยางแห้งละลายในยางมะตอยยาก

อีกทั้งหากใช้อุณหภูมิในการผสมสูงเกินไปทำให้ยางมะตอยเสียสภาพ หรือสมบัติบางส่วนไป แต่ถ้าใช้ยางพาราประเภทน้ำยาง ซึ่งได้แก่น้ำยางข้น หรือน้ำยางสด ก็จะทำให้เกิดปัญหาเรื่องฟองและแรงดันเกิดขึ้น

สำหรับต้นทุนการใช้ยาง 5% ผสมยางมะตอย ในตารางเมตรอยู่ที่ 18.30 บาท แต่ที่เรากังวลก็คือ ราคายางไม่เสถียรภาพ ซึ่งหากยางกิโลกรัมละ 60 บาท ค่าใช้จ่ายในการราคาผิวถนนเพิ่มขึ้นจากเดิม 10% ตรงนี้ที่กังวล

แต่กระนั้นหากสามารถเพิ่มปริมาณการใช้ยางได้มากขึ้น เชื่อว่า จะส่งผลดีต่อเกษตรกรชาวสวนยาง อีกทั้งอาจจะผลักดันให้ราคามีเสถียรภาพมากขึ้น และอาจจะส่งผลต่อการพัฒนายางมาใช้ในอุตสาหกรรมอื่นๆ มากขึ้น