



ณัฐวัฒน์ ทาญกล้า

๖ ลดหรือเพิ่มปัญหา

ท หลังจากที่เกิดปัญหาการผลิตน้ำมันปาล์มออกมามีต้นทุนตลาดราคาน้ำมันตกต่ำจนถึงขีดสุด จนทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกมาวิพากษ์วิจารณ์กันว่าจะทำอย่างไรถึงจะทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นเบาบางลงได้บ้าง หนึ่งในนั้นก็คือกระทรวงพลังงานที่เป็นหนึ่งในหน่วยงานที่ต้องเข้ามาช่วยแก้ปัญหา เนื่องจากน้ำมันปาล์มบางส่วนที่ถูกผลิตออกมาก็นำมาต่อยอดเป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้ดำเนินการในธุรกิจพลังงานได้

ซึ่งก่อนหน้านี้ทางกระทรวงได้สั่งการให้ผู้ค้าน้ำมันมาตรา 7 รับซื้อน้ำมันปาล์มดิบ หรือซีพีโอ เพื่อผลิตน้ำมันไบโอดีเซล หรือ B100 ส่วนผสมน้ำมันดีเซลในปัจจุบัน โดยให้กักตุนไว้ในคลังของผู้ประกอบการแต่ละที่ แต่จนแล้วจนรอดก็ยังไม่สามารถจะดูดซับซีพีโอออกไปได้มากนัก เนื่องจากคลังเก็บ B100 ของแต่ละบริษัทก็มีกำลังจำกัด ครั้นจะให้สร้างคลังเก็บใหม่ก็คงไม่คุ้มค่านัก หากในอนาคตสามารถควบคุมการผลิตปาล์มได้แล้ว ผลผลิตก็จะเพียงพอโดยไม่ต้องดูดซับส่วนที่เหลือ คลังที่สร้างขึ้นมาก็จะร้างทันที นอกจากนี้ก็จะให้ผู้ค้าช่วยซื้อซีพีโอไปแล้ว ยังมีมาตรการให้เพิ่มสัดส่วนการผสม B100 ลงในไบโอดีเซล จากเดิมผสมที่ 5% หรือที่เรียกกันว่าน้ำมัน B5 และจากปัญหาดังกล่าวจึงมีมติให้เพิ่มส่วนผสมเป็น 7% หรือที่เราเคยได้ยินกันในชื่อ B7 ซึ่งกระทรวงพลังงานยืนยันว่าสามารถใช้ได้กับรถยนต์ทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุก หรือรถเครื่องยนต์ดีเซลที่เล็กลงมาอย่างรถกระบะ

แต่ด้วยการล้นทะลักของซีพีโอที่ถูกผลิตออกมาเกินความจำเป็น มาตรการที่ผ่านมามักกล่าวก็ยังไม่ช่วยให้สามารถดูดซับปาล์มน้ำมันส่วนเกินได้ 100% จึงเกิดการศึกษากันต่อมาเรื่อยๆ ของกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนกรมธุรกิจพลังงาน หรือ ธพ. ออกมากล่าวว่าได้มีการศึกษาการผสม B100 ลงในน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นเป็น 10% หรือที่เรียกว่า B10 โดยคาดว่าจะผลศึกษาจะแล้วเสร็จภายในปี 2561 นี้

แต่เบื้องต้นก็มีการทดสอบน้ำมัน B10 กับรถไฟเครื่องยนต์ดีเซล ซึ่งก็นำร่องทดสอบโครงการกับรถไฟในเส้นทางสายบ้านแหลม-แม่กลอง โดยยืนยันว่าสามารถใช้งานได้ปกติ และนอกจากนี้จากการศึกษาวิจัยระบุได้ว่าจะสามารถใช้งานกับรถยนต์ทั่วไปได้ปกติ แต่ทั้งนี้ก็ยังติดข้อกังวลของกลุ่มค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่ ซึ่งยังไม่มั่นใจให้รถยนต์ปรับเปลี่ยนมาใช้ B10 โดยเรื่องนี้จะมีการหารือและชี้แจงต่อไป เพื่อให้เกิดความเข้าใจและการยอมรับ เช่น ค่ายรถยนต์ยุโรป และญี่ปุ่น รวมถึงให้สามารถออกเป็นประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เพื่อเพิ่มผลิตภัณฑ์ใหม่ และกำหนดใช้อย่างเป็นทางการได้

และขณะเดียวกัน กระทรวงพลังงานก็ได้มีการศึกษาการผสม B100 เพิ่มเติมเป็น 20% หรือที่เรียกว่า B20 ด้วยเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่คาดว่าจะเห็นผลชัดเจนมากกว่า และสามารถดูดซับซีพีโอได้เต็มที่ และจากการศึกษาและทดสอบนั้น ยืนยันได้แล้วว่า B20 สามารถใช้ได้กับรถเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ เช่นรถบรรทุก หรือรถโดยสารสาธารณะ แต่ไม่สามารถใช้ได้กับรถกระบะ หรือเครื่องยนต์ดีเซลขนาดเล็ก

การเปิดตัวของ B20 ก็อาจจะทำให้เกิดการสับสนของผู้ใช้น้ำมันดีเซลกันพอสมควร และเกิดความวุ่นวายให้กับผู้ประกอบการรถบรรทุกด้วย เนื่องจากต้องมีการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ให้สามารถรองรับ B20 ได้ โดยอาจจะเป็นเรื่องเทคนิคที่บางค่ายรถก็ยังไม่รองรับการปรับเปลี่ยนครั้งนี้ แต่ทางกระทรวงพลังงานเองก็ออกมายืนยันเสียงแข็งว่า B20 ไม่ทำให้เครื่องยนต์มีปัญหาอย่างแน่นอน

และในที่สุด B20 ก็ออกมาเป็นตัวเป็นตน โดยเมื่อวันที่ 2 ก.ค.ที่ผ่านมา ได้มีการแถลงข่าวร่วมกับผู้ค้าน้ำมันมาตรา 7 ที่เข้าร่วมโครงการนำผลิตภัณฑ์ดังกล่าวไปจำหน่าย โดยรายชื่อระบุที่ 5 บริษัทที่พร้อมจะเข้าร่วมโครงการ ได้แก่ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก บมจ.บางจาก, บมจ.โออาร์พีซี บริษัท ชัสโก้ และบริษัท ชัสโก้ดีเซลเลอร์ โดยทางกระทรวงพลังงานได้เสนอราคาให้กับผู้บริโภครถ B20 ว่าจะถูกกว่าราคาน้ำมันดีเซลเกรดธรรมดา หรือ B7 อยู่ 3 บาท เป็นผลมาจากการสนับสนุนด้วยเงินกองทุนน้ำมัน และการลดภาษีสรรพสามิต

แต่ก็เชื่อว่าจะจบแค่นี้ เพราะเมื่อหลายวันก่อนบริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด ออกจดหมายส่งถึงตัวแทนจำหน่ายรถยนต์บรรทุกฮีโน่ ระบุว่ารถยนต์บรรทุกฮีโน่ทุกรุ่นสามารถรองรับน้ำมันไบโอดีเซล B7 ได้เท่านั้น ไม่สามารถรองรับน้ำมันไบโอดีเซล B20 ได้ จึงเกิดเป็นความวุ่นวายขึ้นมาว่าตกลงแล้วมาตรการที่จะออกมาช่วยเหลือปาล์มน้ำมันครั้งนี้ จะถูกใจคนส่วนใหญ่ขนาดน้อยแค่ไหน ไม่ใช่ยังไม่เพิ่มความเดือดร้อนให้กับกลุ่มผู้บริโภคเข้าไปใหญ่ ก็ขึ้นอยู่กับคำตอบและทำให้เชื่อใจของฝ่ายรัฐบาลแล้วแหละ.