

บทความพิเศษสายงานโลจิสติกส์ วิกฤติราคาน้ำมัน ทางออกของประเทศไทยอยู่ตรงไหน

โดย ธนิต โสรรัตน์
รองประธาน และประธานสายงานโลจิสติกส์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2 มิถุนายน 2551

NGV ทางออกของการแก้ไขวิกฤติราคาน้ำมันได้จริงหรือ

NGV (Natural Gas Vehicles) หรือ CNG (Compressed Natural Gas) เป็นแก๊สธรรมชาติจากการขุดในบริเวณอ่าวไทย เป็นแก๊สซึ่งทาง ปตท. จำหน่ายให้กับโรงผลิตไฟฟ้าในขณะที่น้ำมันดีเซลมีราคาสูงลิตรละ 39.04 บาท (วันที่ 3 มิถุนายน 2551) แต่ราคา NGV ราคา กิโลกรัมละ 8.50 บาท ซึ่งราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซลถึง 60% ขณะที่แก๊สปิโตรเลียมเหลว (LPG) ราคาที่ควบคุมตันละ 330 ดอลลาร์สหรัฐฯ ทาง ปตท. แจงว่าขาดทุนถึง 90-100 ดอลลาร์ต่อตัน หลายฝ่ายจึงมองว่า NGV จะเป็นทางออกของการแก้ปัญหาวิกฤติน้ำมัน อย่างไรก็ตาม ประเด็นซึ่งเป็นปัญหาของการนำ NGV มาใช้ในเชิงพาณิชย์เพื่อแก้ปัญหาภาคการขนส่งในระดับประเทศ มีดังนี้

1. ปัจจุบันมีการใช้ NGV ในภาคการขนส่งประมาณร้อยละ 4 หากจะใช้กับรถบรรทุกได้ 20% จากรถบรรทุกที่จดทะเบียนประมาณ 650,000 คัน ก็จะเป็นจำนวน 130,000 คัน จะมี NGV ที่พอเพียงหรือไม่ จากปัจจุบันใช้ประมาณ 5,200 คันต่อวันจะเป็น 20,000 – 30,000 คันต่อวัน ยังไม่รวมตัวเลขรถปิคอัพ , รถแท็กซี่และพาหนะส่วนบุคคล
2. ในขณะนี้ไม่มีปั๊มหรือสถานที่ที่ใช้เติม NGV ทั่วประเทศ 94 แห่ง (บางรายงานว่ามี 200 แห่ง) โดยภาครัฐแจ้งว่าจะเพิ่มเป็น 193 แห่งในสิ้นปีนี้ (บางรายงานว่ามี 335 แห่ง) รวมทั้ง จะมีสถานีที่เป็น Super Station สำหรับรถบรรทุกและโดยสาร 58 แห่ง ซึ่งต้องเข้าใจว่าในพื้นที่ซึ่งท่อแก๊ส NGV ไปไม่ถึง จะดำเนินการได้อย่างไร และรถโมบายขนส่งแก๊ส NGV ของ ปตท. ไม่เพียงพอ คือมีเพียง 900 คัน
3. ปัจจุบันสถานีเติม NGV มีน้อยมาก รถจะต้องติดถังเปล่า 7-8 ถัง (ถัง 1 ใบบรรจุ 50 กิโลกรัม) ซึ่งโดยเฉลี่ย 1 กิโลเมตรใช้แก๊สประมาณ 0.8-1.0 กิโลกรัม) การเติมแก๊สระหว่างทางทำได้ลำบาก โดยต้องจอดรอคิวถึง 2-3 ชั่วโมง เนื่องจากการเติม NGV ต้องใช้แรงอัดสูง โดยรถบรรทุกหัวลาก 1 คัน ต้องใช้เวลาเติมประมาณ 20-30 นาที และขณะเติมแก๊สก็ดับเครื่องไม่ได้ เพราะต้องคอยขยับรถหากเป็นการเติมจากรถโมบาย ก็จะต้องใช้เวลามากกว่านี้ เป็นเหตุผลที่ทำให้คนขับรถไม่ชอบรถที่ติด NGV
4. เทคนิคการแปลง NGV มีเทคนิคสูง ช่างขาด Know How และความชำนาญ โดยเฉพาะกับรถเก่า ส่วนใหญ่แจ้งว่าติด NGV แล้วเครื่องร้อนและไม่มีกำลังจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกสินค้าหนักและบางรายใช้เวลาติดตั้งเป็นเดือน (แต่บางรายก็แจ้งว่า 10 วัน) เพราะจะต้องมีการปรับแต่งเครื่องยนต์ (Modified) เครื่องดีเซลไปใช้ระบบหัวเทียน และจะต้องให้มีกำลังจัดและการจ่ายเชื้อเพลิงต้องแน่นอน โดยเฉพาะรถบรรทุกใหม่เกือบทุกยี่ห้อไม่มีการผลิตเครื่องที่ใช้กับ

NGV โดยบางยี่ห้อมีการโฆษณาแต่ก็ต้องนำเครื่องไป Modified เช่นกัน ซึ่งการขยายปริมาณรถให้ได้ 20% คงทำไม่ได้ง่าย

5. การปรับเปลี่ยน **Modified** เครื่องยนต์ มีต้นทุนสูงรถใหม่ประมาณ 550,000 บาท/คัน หากเป็นรถเก่าประมาณ 600,000 – 650,000 บาท/คัน เฉพาะถังเปล่าเติม Gas ถังละ 22,000 บาท โดยรถ 1 คันต้องใช้ถังแก๊ส 7-8 ถัง ลำพังให้ผู้ประกอบการขนส่งที่เป็น SMEs ไปปรับปรุงคงทำไต่ยาก ภาครัฐจะต้องจัดให้มีกองทุนสนับสนุน มีดอกเบี้ยต่ำกว่าอัตราไฟร์อย่างน้อย 2% ระยะเวลาผ่อนประมาณ 3 ปี
6. การติดตั้ง **NGV** จึงควรมีการศึกษาทางเทคนิค และศึกษาเส้นทางขนส่ง โดยต้องประมาณระยะทางไปและกลับให้พอดีกับปริมาณแก๊สใน Tank โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของ Tank หรือถังแก๊สจะต้องได้มาตรฐาน เนื่องจากเป็นแก๊สมีแรงดันสูง จึงควรเร่งออกเป็นมาตรฐาน “ส.ม.อ.” และใบอนุญาตของช่างที่จะเป็นผู้ติดตั้งหรือ Modified เครื่องยนต์

อย่างไรก็ตาม ข้อดีของ **NGV** มีมากทั้งในด้านต้นทุนซึ่งต่ำกว่าดีเซล อีกทั้งในด้านความปลอดภัย จะติดไฟยากกว่าแก๊สประเภท **LPG** เนื่องจากเป็นแก๊สความดันสูงจึงลอยไปข้างบนทั้งในด้านความประหยัดจะดีกว่าแก๊ส **LPG** ซึ่งเมื่อเทียบกับน้ำมันดีเซล **LPG** จะประหยัดได้เพียง 25-30% ขณะที่ **NGV** จะประหยัดได้กว่า 65-70% อย่างไรก็ตาม ภาครัฐก็ควรพิจารณาเกี่ยวกับราคา **NGV** จากราคาลิตรละ 8.50 บาทปรับเป็น 12 บาท โดยในปีหน้าอาจมีการลอยตัวแก๊ส **NGV** จำเป็นที่รัฐจะต้องเข้ามาบีบบทบาท โดยใช้มาตรการทางการคลัง ทั้งด้านการลดภาษีขาเข้าสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่ซึ่งนำเข้ามาเพื่อปรับเปลี่ยนเครื่อง และการให้ค่าลดหย่อนภาษีสำหรับธุรกิจที่มีการปรับเปลี่ยน **NGV** รวมทั้ง มีกองทุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อมาสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็น **NGV** ซึ่งรัฐต้องมองว่าปัญหาเอกชนโดยเฉพาะภาคการผลิตและภาคการขนส่งจะต้องเร่งเยียวยา ลำพังมาตรการโครงการรถไฟ 9 สายและรถไฟรางคู่ คงต้องใช้เวลากว่า 4-5 ปี จึงเห็นผล ดังนั้น รัฐบาลจะต้องเร่งให้มีนโยบายในการปรับเปลี่ยนไปสู่การใช้ **NGV** ในภาคขนส่งและภาคโลจิสติกส์ โดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ หากราคาน้ำมันที่สูงไปกดดันทำให้ค่าครองชีพของแรงงานสูงขึ้น ก็จะไปกดดันการเรียกร้องค่าแรงซึ่งภาคการผลิตในบาง Sector ก็รับสภาพไม่ได้ มิเช่นนั้น ในระยะยาวหลายธุรกิจคงไม่สามารถอยู่ได้ ซึ่งที่สุดก็จะมีผลทำให้แรงงานจำนวนมากต้องตกงานและเกิดปัญหาแรงงาน และเศรษฐกิจของไทยก็อาจจะเข้าสู่ยุคชะลอตัว ซึ่งที่สุดก็จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงต่อรัฐบาลและต่อประเทศโดยรวม
