

บทความพิเศษสายงานโลจิสติกส์ วิกฤติราคาน้ำมัน ทางออกของประเทศไทยอยู่ตรงไหน

โดยชนิด ไสรัตน์
รองประธาน และประธานสายงานโลจิสติกส์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
10 มิถุนายน 2551

หากน้ำมันราคาทะยานไปลิตรละ 50 บาท

ผลกระทบที่จะมีต่อภาคการผลิตและประเทศไทย??

เป็นที่ทราบกันดีว่าราคาน้ำมันในปัจจุบันมีการปรับราคาอย่างต่อเนื่อง โดยที่น้ำมันเป็นต้นทุนสำคัญของการขนส่ง ซึ่งการขนส่งเป็นต้นทุนสำคัญกว่าร้อยละ 7.79 ของ GDP หรือเป็นสัดส่วนกว่า 41-43% ของต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม ดังนั้นผลกระทบของราคาน้ำมันซึ่งทำสถิติสูงอย่างต่อเนื่องจนในช่วงต้นเดือนมิถุนายนระดับน้ำมันดิบในตลาดจร (F.O.B.) ทาปิส 135 เหรียญสหรัฐฯ และน้ำมันราคาตลาดเบรนต์และเวสต์เท็กซัส (WT) ราคาใกล้เคียงกันที่ 128 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาเรล สำหรับราคาน้ำมันสำเร็จรูปดีเซลหมุนเร็วตลาดสิงคโปร์ราคาอยู่ที่ระดับ 158 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาเรล โดยเป็นราคา New High ทำสถิติสูงสุด จากการเปรียบเทียบราคาน้ำมันต้นเดือนมกราคม 2551 น้ำมันดีเซลราคาหน้าปั๊ม 28.94 บาท ขณะที่ราคาน้ำมัน ณ วันที่ 5 มิถุนายน 2551 ราคาอยู่ที่ 39.04 บาท ซึ่งแค่ในช่วงเวลาเพียง 5 เดือน ราคาน้ำมันปรับราคาสูงขึ้น 10.10 บาท ต่อลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ 34.90 ขณะที่เปรียบเทียบราคาน้ำมันดีเซลทั้งปี 2550 ราคาสูงเพียงร้อยละ 26.15 เห็นได้ว่าการขึ้นราคาน้ำมันเฉพาะในช่วง 5 เดือนของปีนี้ ก็สูงกว่าการปรับขึ้นราคาทั้งปี 2550 หากราคาน้ำมันยังปรับตัวในอัตรานี้ โอกาสที่ราคาจะทะลุ 50 บาท ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีนี้ ก็มีความเป็นไปได้สูง

สัดส่วนต้นทุนราคาน้ำมันต่อต้นทุนรวมค่าขนส่งเป็นร้อยละ 37.15 (หากไม่รวมค่าเสื่อมราคาจะเป็นร้อยละ 47.87) โดยเฉลี่ยแล้วราคาน้ำมันดีเซลที่เพิ่มขึ้น 1 บาท จะส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งร้อยละ 4.35 โดยราคาน้ำมันที่ปรับขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2550 จนถึงปัจจุบัน (ณ วันที่ 5 มิถุนายน 2551) น้ำมันปรับตัวสูงขึ้น 16.1 บาท คิดเป็นร้อยละ 70.18 ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งต่อ GDP สูงขึ้นถึงร้อยละ 1.19

ผลกระทบในระยะสั้นและกลางที่มีต่อประเทศไทยที่เห็นชัดเจนก็คือ

1. ต้นทุนวัตถุดิบในภาคการผลิตมีราคาสูงขึ้น อันเป็นผลจากการปรับราคาของวัตถุดิบต้นน้ำ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก , กระดาษ , เคมีภัณฑ์ที่ทำจากปิโตรเคมีคัล ฯลฯ เนื่องจากวัตถุดิบนอกเหนือจากที่มีต้นทุนวัตถุดิบที่สูงขึ้น ก็ยังได้รับผลจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่มีการปรับตัวสูงขึ้น ทั้งจากค่า Freight และค่ากระจายสินค้า ส่งผลให้อุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำ ต้องปรับราคา นอกจากนี้ สินค้าบางประเภทยังขาดแคลน เช่น กระจ่างบรรจุอาหาร

2. **ต้นทุนการผลิตและขนส่งที่สูงขึ้น** ผู้ประกอบการทั้งภาคการผลิตและขนส่งไม่สามารถผลักไปไว้ในราคาสินค้าได้ เนื่องจากอุปสงค์ที่ชะลอตัวของผู้บริโภคที่มีรายได้สุทธิลดลง จากภาระค่าน้ำมันที่ใช้ในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการใช้ขนส่งมวลชนหรือการใช้รถพาหนะส่วนตัว ก็ล้วนได้รับผลกระทบทั้งสิ้น
3. **ปัญหาการขาดสภาพคล่องกำลังเกิดกับ SMEs** การขึ้นราคาของผู้ผลิตก็เป็นการผลักภาระเพียงบางส่วนไปให้ผู้บริโภคเท่านั้น ผู้ผลิตส่วนใหญ่โดยเฉพาะ SMEs ก็ยังต้องซัพพอร์ตรับส่วนต่างของต้นทุน ซึ่งส่วนใหญ่ขณะนี้เริ่มมีปัญหาสภาพคล่อง เห็นได้จาก NPL ที่เพิ่มขึ้นของสถาบันการเงิน
4. **ปัญหาราคาน้ำมันทำให้เกิดเงินเฟ้อที่สูงขึ้นเกิดจาก Cost Push** หากรัฐบาลไม่เร่งมีมาตรการแก้ไขเศรษฐกิจอาจเข้าสู่ภาวะซังกั๊ง (Stagflation) โดยเงินเฟ้อในเดือนพฤษภาคม ขึ้นถึงร้อยละ 7.6 ซึ่งสูงกว่าประเทศสิงคโปร์ซึ่งเงินเฟ้ออยู่ที่ร้อยละ 6.7 แต่ก็น้อยกว่าประเทศจีน ซึ่งเงินเฟ้ออยู่ที่ 8.5 ,อินโดนีเซียร้อยละ 9 ,ฟิลิปปินส์ร้อยละ 8.3 ,อินเดียร้อยละ 7.4 เงินเฟ้อของไทยในฐานะเป็นผู้ผลิตอาหาร ถือว่าสูงมาก เพราะในกลางปี 2550 เงินเฟ้อของไทยอยู่ที่ร้อยละ 1.8 ถึง 2.2 เท่านั้น โดยเฉพาะหมวดอาหารราคาปรับตัวสูงถึง 11.8% โดยเงินเฟ้อของไทยที่เพิ่มขึ้นสูงขณะนี้มีความน่าเป็นห่วง เพราะทำให้สัดส่วนเงินฝากต่อเงินเฟ้อติดลบถึง 5.94% หากราคาน้ำมันยังขยับไปในอัตรานี้ อาจส่งผลให้เงินเฟ้อของไทยในช่วงไตรมาสที่ 3 ไปถึงร้อยละ 9
5. **ความวิตกเกี่ยวกับการอ่อนค่าของเงินบาทและการขาดดุลการค้า** ซึ่งในช่วงแค่เพียง 4 เดือนแรกของปีนี้ก็ขาดดุลไปถึง 2,989.9 ล้านดอลลาร์ และมีแนวโน้มว่าเงินดุลเดินสะพัดอาจติดลบจะเกิดปัญหาขาดดุลแฝดหรือ Twin Deposit ก็จะไปกดดันการอ่อนค่าของเงินบาท ซึ่งมีแนวโน้มอ่อนค่า โดยในช่วง 3 เดือนแรกของปี อ่อนค่าจาก 31.2 บาทต่อดอลลาร์ไปเป็น 33.15 บาท โดยอ่อนค่าไปประมาณร้อยละ 5.4 ก็จะยิ่งไปกดดันให้ราคาน้ำมันและวัตถุดิบนำเข้ามีราคาสูงขึ้นไปอีก
6. **ภาคเอกชนยังคงมีความกังวลต่อภาวะเศรษฐกิจ** โดยค่าดัชนีเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมเดือนเมษายน 2551 ปรับตัวอยู่ที่ 78.8 เป็นการปรับตัวลดลงจากเดือนมีนาคม 2551 ที่ระดับ 83.2 และดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจเดือนพฤษภาคม ปรับตัวลดทุกหมวด เช่น ดัชนีเชื่อมั่น SMEs จาก 44.6 เหลือ 41.2 , ดัชนีค้าปลีกลดจาก 44.8 เหลือ 39.2 , ดัชนีเชื่อมั่นด้านอุปโภค-บริโภคลดจาก 45.4 เหลือ 37.8
7. **ผลจากความไม่เชื่อมั่นด้านราคาน้ำมันที่ไปกดดันค่าขนส่งและการเรียกร้องค่าแรงงาน** โดยเฉพาะการปรับค่าแรงของข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจะไปกดดันให้ภาคเอกชนต้องปรับค่าแรงในอัตราที่สูงกว่าจะเป็นปัจจัยให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ก็จะไปเร่งให้เงินเฟ้อ (รอบที่ 2) อาจทะยานไปถึงร้อยละ 9-10 ในช่วงปลายไตรมาสที่ 3
8. **ปัญหาความขัดแย้งทางสังคมและทางการเมืองจะรุนแรงขึ้น** หากราคาน้ำมันปรับสูงทะลุ 50 บาทก็จะมีผลกระทบที่รุนแรงเกินกว่าที่ SMEs และภาคการผลิตของคนไทย

จะรับมือได้ ถึงแม้ว่าทุกอุตสาหกรรมจะได้รับผลจากราคาน้ำมันเหมือนกัน แต่ผลกระทบต่อ SMEs และธุรกิจของคนไทยขนาดกลาง ซึ่งเริ่มขาดสภาพคล่องและตลาดที่หดตัวติดตามด้วยปัญหาแรงงานและปัญหาความขัดแย้งทางสังคมและทางการเมืองจะรุนแรงขึ้นส่งผลให้อุตสาหกรรมที่อ่อนแอจะต้องปิดตัวเอง

ข้อเสนอให้ทางภาครัฐพิจารณา

แก้ปัญหาผลกระทบน้ำมันราคาสูงที่มีต่อภาคอุตสาหกรรมและขนส่ง

1. การแก้ปัญหาน้ำมัน จะต้องมองว่าเป็นวิกฤติราคาน้ำมัน รัฐบาลต้องชัดเจนว่าจะมียุทธศาสตร์ชี้นำภาคการผลิตและขนส่งว่าจะรับมืออย่างไร หากน้ำมันดีเซลทะลุ 50 บาท และไม่ควรไปติดยึดในเชิงตัวเลขเพราะราคาสินค้ามีการปรับตัวไปตามต้นทุนน้ำมัน เกี่ยวกับพลังงานทางเลือก ไม่ว่าจะเป็น BIO หรือเอทานอลหรือ NGV
2. ขอให้ภาครัฐมีการพิจารณาตรึงอัตราดอกเบี้ย เนื่องจากสภาวะเงินเฟ้อที่สูงขณะนี้ไม่ใช่เกินจากอุปสงค์เป็นตัวเร่งแต่เกิดจาก Cost Push ของราคาน้ำมัน โดย SMEs และธุรกิจของไทย รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่งโดยเฉพาะในต่างจังหวัดจะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง การบริโภคที่ชะลอตัวและสภาพคล่องของธุรกิจ โดยขอให้ตรึงอัตราดอกเบี้ยไว้ หาก กนง. ปรับดอกเบี้ยจะยังเป็นการชี้หน้าให้ธนาคารพาณิชย์ปรับดอกเบี้ยให้สูงขึ้นไปอีก (อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ธนาคารพาณิชย์ได้ทยอยปรับสูงขึ้น 0.375% ในช่วงต้นเดือนมิถุนายน)
 อื่นๆ ประเทศสมาชิกองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจและพัฒนาหรือ OECD ซึ่งมีสมาชิก 31 ประเทศ จากประเทศที่พัฒนาแล้วได้ออกแถลงการณ์ เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน เตือนว่าเงินเฟ้อที่เกิดขึ้นไม่ใช่เกิดจาก Demand Pull ขอให้ FED และ EU ตรึงอัตราดอกเบี้ยไปจนถึงต้นปีหน้า รวมทั้ง World Bank ก็ออกมาเตือนประเทศไทยว่าไม่จำเป็นจะต้องใช้การขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อลดเงินเฟ้อ
3. ขอให้รัฐบาลมีนโยบายด้านพลังงานเป็นวาระแห่งชาติ ทั้งด้านพื้นที่เกษตรที่จะลดลงจากนำไปปลูกพืชพลังงานและการหาพลังงานทางเลือกในระยะยาว โดยการเตรียมรับมือผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่าในระยะสั้น อาจยังไม่เห็นผลชัดเจนเพราะยังโชคดีที่ภาคส่งออกในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2551 ขยายตัวถึงร้อยละ 22 และสินค้าเกษตรในด้านราคาขยายตัวถึงร้อยละ 44 ทำให้ยังพอมีกำลังซื้อเข้ามาชดเชย
4. ระยะยาวนอกจากการใช้ NGV แล้วจะต้องทำความเข้าใจกับประชาชนในการปรับเปลี่ยนไปใช้พลังงานนิวเคลียร์และ CTL (ถ่านหินในรูปของเหลว) ในการผลิตกระแสไฟฟ้า มิฉะนั้น ในระยะ 10 ปีข้างหน้า ชีตความสามารถในการแข่งขันของไทยจะสู้เพื่อนบ้านไม่ได้

5. ส่งเสริมและสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน เพื่อให้ลดภาระการขนส่งทางถนน ประกอบด้วย

- 1) ให้เร่งรัดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ ซึ่งทางภาครัฐได้ออก TOR แล้ว โดยได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างเส้นทางแก่งคอย – คลองสิบ และเส้นทาง ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา ซึ่งจะเป็นเส้นทางเชื่อมกับท่าเรือแหลมฉบัง และให้ทางท่าเรือแหลมฉบังจัดสรรงบประมาณในการเชื่อมรางเข้าไปในเขตท่าเรือ ซึ่งตรงนี้จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 700,000 – 1,000,000 ตู้ต่อปี จากปัจจุบัน ซึ่งระบบรางรองรับการขนส่งสินค้าเข้าท่าเรือแหลมฉบังได้ไม่ถึง 30%
- 2) ให้ดำเนินการก่อสร้าง **Chord Line** หรือทางเบี่ยงของรถไฟ ในเส้นทางหรือชุมทางที่รถไฟแออัดและต้องรอหลีก โดยใช้กรณีศึกษา Chord Line ที่แก่งคอย ซึ่งเป็นทางเบี่ยงระยะทาง 3 กิโลเมตร จะเป็นทางเบี่ยงที่ช่วยเพิ่มความเร็วของรถไฟ เนื่องจากการรอรางรถไฟรางคู่ทั่วประเทศ คงต้องใช้เวลาเกินกว่า 6-7 ปี โดย Chord Line น่าจะดำเนินการได้ภายในปีเศษ
- 3) การเร่งรัดท่าเรือ **A0 (ท่าเรือแหลมฉบัง)** ให้เป็นท่าเรือชายฝั่ง ซึ่งปัจจุบันบริษัทต่างชาติ ได้สัมปทาน และขาดอุปกรณ์ในการยกตู้ รวมทั้งสนับสนุนให้ใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งติดกับท่าเรือ A0 จำนวน 50 ไร่ หน้ากว้างประมาณ 170 เมตร ให้พัฒนาเป็นท่าเรือชายฝั่ง ใช้งบประมาณ 500 ล้านบาท โดยประมาณ เนื่องจากปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังไม่มีท่าเรือชายฝั่ง ทำให้เรือชายฝั่งที่ขนส่งสินค้ามาจากภาคใต้ ต้องจอดรอและคอยแทรกขอยังหวัะที่ท่าเรือสากลว่าง
- 4) ให้กรมศุลกากรดำเนินการแก้ไขปรับปรุงระเบียบว่าด้วยการจอดเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งปัจจุบันใช้วิธีอะลูมอล่วย รวมทั้ง ให้กรมศุลกากรเร่งแก้ไขปัญหอุปสรรคเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้เพิ่มต้นทุนการขนส่ง เนื่องจากรถจะเสียเวลารอ
- 5) ให้เร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยรัฐบาลควรเร่งโครงการที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการขนส่งทางแม่น้ำ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาเร่งจัดหาพื้นที่สร้างท่าเรือที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดอยุธยา และที่อำเภอป่าโมกข์ จังหวัดอ่างทองและพิจารณาให้เรือขนส่งสินค้าได้ถึงจังหวัดนครสวรรค์
- 6) ถนนมอเตอร์เวย์มีการก่อสร้างทำให้มีรถติดจำนวนมาก จึงควรมีการเร่งรัดให้มีการก่อสร้าง โดยรวดเร็ว

- 7) ให้กรมตำรวจมีการประสานในการควบคุมไฟจราจรและระบบการจราจร รวมทั้งการตรวจรถในบางช่วงและบางเวลาของถนน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญทำให้จราจรติดขัดโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน
6. ขอให้มีการจัดตั้งกองทุนการปรับเปลี่ยนก๊าซ NGV หรือ NGV Transport Fund เพื่อเป็นกองทุนสำหรับภาคการผลิตและผู้ประกอบการขนส่งในการปรับเปลี่ยนเครื่องซึ่งต้องใช้น้ำมันดีเซลให้สามารถใช้ก๊าซ NGV

ข้อเสนอแนะมาตรการกองทุน NGV Transport Fund

- 1) ตั้งกองทุน “NGV Transport Fund” จำนวนเงิน 20,000 ล้านบาท สำหรับติดตั้ง NGV ให้กับรถบรรทุกจำนวนประมาณ 33,000 คัน อัตราดอกเบี้ยต่ำกว่า MLR 2% ระยะเวลา 3 ปี โดยให้ธนาคาร SMEs เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการเครดิตและการปล่อยสินเชื่อ
- 2) กองทุนนี้มุ่งสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ตั้งแต่ขนาด 280 แรงม้าขึ้นไป โดยตั้งเป้าหมายให้มีรถบรรทุกเข้าร่วมโครงการ 35,000 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของรถที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่ง โดยสามารถประหยัดเงินได้ปีละประมาณ 31,000 ล้านบาท (เฉลี่ยรถบรรทุกวิ่ง 300 กม./วัน x 26 วัน x 12 เดือน อัตราน้ำมันดีเซลลิตรละ 39.04 บาท และ NGV ประหยัดได้ 61.18%
- 3) ให้กรมขนส่งทางบกเป็นเจ้าภาพ โดยผู้ที่ใช้เงินกองทุนต้องเป็นนิติบุคคล หรือหากจะเป็นบุคคลธรรมดาที่มีความเสี่ยงอาจให้รวมตัวกันมาเป็นสมาคมหรือชมรม
- 4) หลักประกันให้แปลงสินทรัพย์เป็นหลักประกัน โดยให้ ธปท. ผ่อนผันกฎข้อบังคับให้ธนาคารพาณิชย์ยอมให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใช้รถบรรทุกเป็นหลักประกัน หากรถติด Finance ก็ให้ทางบริษัทไฟแนนซ์มีหนังสือยินยอม
- 5) ให้กรมขนส่งทางบกร่วมกับ ปตท. ขึ้นทะเบียนสถานประกอบการที่มีคุณสมบัติติดตั้ง NGV สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตั้งแต่ 280 แรงม้าและ Trailer 18 ล้อ และผู้ประกอบการในการเป็นผู้ตรวจและทดสอบการติดตั้งส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV เพราะปัจจุบันรายชื่อผู้ประกอบการติดตั้งก๊าซ NGV ได้รับรองมาตรฐานจาก ปตท. จำนวน 21 ราย พบว่าส่วนใหญ่เป็นผู้ติดตั้งก๊าซสำหรับรถบรรทุกขนาดเล็ก โดยมีเพียง 3 รายเท่านั้นที่รับติดตั้งรถขนาดใหญ่ (ทำให้ไม่สามารถใช้บริการสินเชื่อ NGV ของ ปตท. ร่วมกับธนาคารกสิกรไทย ซึ่งกำหนดให้กู้ได้เฉพาะการติดตั้งก๊าซจากผู้ประกอบการที่ ปตท. กำหนด)

6) คุณสมบัติของผู้ประกอบการทั้งภาคการผลิตและขนส่งที่จะขอใช้เงินกองทุนจะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

กรณีผู้กู้เป็นบุคคลธรรมดา

- เป็นบุคคลที่อ้างอิงได้ โดยมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับผู้กู้โดยตรง ได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตรของผู้กู้
- ยินยอมให้ธนาคารตรวจสอบเครดิตบูโร
- ไม่เคยเป็น NPL และไม่เคยทำสัญญาปรับโครงสร้างหนี้กับสถาบันการเงินใดๆ รวมทั้งไม่เคยถูกฟ้องร้องเกี่ยวกับการเงินหรือเป็นบุคคลล้มละลาย หรือถูกศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ
- หากผู้กู้ไม่มีความน่าเชื่อถือ ควรให้ผู้เข้ามาในนามของสมาคมหรือชมรม

กรณีผู้กู้เป็นนิติบุคคล

- เป็นผู้ถือหุ้นที่มีสัดส่วนรวมกันแล้วเกิน 51% ของหุ้นทั้งหมด (ไม่จำกัดจำนวนผู้ถือหุ้น)
- ยินยอมให้ธนาคารตรวจสอบเครดิตบูโร
- ไม่เคยเป็น NPL และไม่เคยทำสัญญาปรับโครงสร้างหนี้กับสถาบันการเงินใด รวมทั้งไม่เคยถูกฟ้องร้องเกี่ยวกับการเงินหรือเป็นบุคคลล้มละลาย หรือถูกศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ
- มีอายุระหว่าง 20-65 ปี
- ยินยอมส่ง Statement การเดินบัญชี 6 เดือนล่าสุดให้ธนาคาร

หลักประกัน

- หากผู้กู้ขอู้ไม่เกินวงเงินสูงสุดที่กำหนดไว้ ไม่ต้องใช้หลักทรัพย์ค้ำประกัน แต่ผู้กู้ต้องเสนอบุคคลหรือนิติบุคคลค้ำประกัน (ทั้งนี้ ธนาคารขอสงวนสิทธิ์ในการขอเรียกหลักทรัพย์ค้ำประกันเพิ่มเติมได้ตามสมควร)
- หากผู้กู้ประสงค์จะขอสินเชื่อมากกว่าวงเงินให้กู้สูงสุดที่กำหนดไว้ ผู้กู้จะต้องนำเสนอหลักทรัพย์ค้ำประกันเพิ่มเติมแล้วแต่ธนาคารเห็นสมควร
- ให้สามารถใช้รถบรรทุกที่ติดตั้งก๊าซมาเป็นหลักประกัน

NGV ทางออกของการแก้ไขวิกฤติราคาน้ำมันได้จริงหรือ

NGV (Natural Gas Vehicles) หรือ CNG (Compressed Natural Gas) เป็นแก๊สธรรมชาติจากการขุดใหม่บริเวณอ่าวไทย 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** ประมาณร้อยละ 4 ส่วนใหญ่เป็นรถขนาดเล็ก 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. **เทคนิคการแปลง NGV มีเทคนิคสูง ช่างขาด Know How และความชำนาญ** โดยเฉพาะกับรถเก่า ส่วนใหญ่แจ้งว่าติด NGV แล้วเครื่องร้อนและไม่มีกำลังลากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกสินค้าหนักและบางรายใช้เวลาติดตั้งเป็นเดือน (แต่บางรายก็แจ้งว่า 10 วัน) เพราะจะต้องมีการปรับแต่งเครื่องยนต์ (Modified) เครื่องดีเซลไปใช้ระบบหัวเทียน และจะต้องให้มีกำลังอัดและการจ่ายเชื้อเพลิงต้องแน่นอน โดยเฉพาะรถบรรทุกใหม่เกือบทุกยี่ห้อไม่มีการผลิตเครื่องที่ใช้กับ NGV โดยบางยี่ห้อมีการโฆษณาแต่ก็ต้องนำเครื่องไป Modified เช่นกัน ซึ่งการขยายปริมาณรถให้ได้ 20% คงทำไม่ได้ง่าย
3. **การปรับเปลี่ยน Modified เครื่องยนต์ มีต้นทุนสูง รถใหม่ประมาณ 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 ไปปรับปรุงคงทำได้ยาก ภาครัฐจะต้องจัดให้มีกองทุนสนับสนุน มีดอกเบี้ยต่ำกว่าอัตราไพบออย่างน้อย 2% ระยะเวลาผ่อนประมาณ 3 ปี
4. **การบริการเติมก๊าซใช้เวลามาก** รถจะต้องติดถังเปล่า 7-8 ถัง (ถัง 1 ไบबरจุ 29-30 กิโลกรัม) ซึ่งโดยเฉลี่ย 1 กิโลเมตรใช้แก๊สประมาณ 0.52 กิโลกรัม) การเติมแก๊สระหว่างทางทำได้ลำบาก โดยต้องจอดรอคิวถึง 2-3 ชั่วโมง เนื่องจากการเติม NGV ต้องใช้แรงอัดสูง โดยรถบรรทุกหัวลาก 1 คัน ต้องใช้เวลาเติมประมาณ 20-30 นาที หากเป็นการเติมจากรถโมบาย ก็จะต้องใช้เวลามากกว่านี้ เป็นเหตุผลที่ทำให้คนขับรถไม่ชอบรถที่ติด NGV
5. **จำนวนปั๊ม NGV ไม่เพียงพอ** ในขณะนี้มีปั๊มหรือสถานที่ที่ใช้เติม NGV ทั่วประเทศ 171 แห่งรวมทั้ง จะมีสถานีที่เป็น Super Station สำหรับรถบรรทุกและโดยสาร 58 แห่ง ซึ่งต้องเข้าใจว่าในพื้นที่ซึ่งท่อแก๊ส NGV ไปไม่ถึง จะดำเนินการได้อย่างไร และรถโมบายขนส่งแก๊ส NGV ของ ปตท. ไม่เพียงพอคือมีเพียง 900 คัน

6. ปัจจุบัน ณ วันที่ 4 มิถุนายน 2551 มีสถานีบริการเติมแก๊ส NGV ของ ปตท. ในเขต กทม. และปริมณฑล 98 แห่ง และต่างจังหวัด 73 แห่ง รวมทั้งสิ้นมี 171 สถานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

ภาค	จังหวัด	จำนวน (สถานี)	จังหวัด	จำนวน (สถานี)
กทม. และ ปริมณฑล		98		
ภาคตะวันออก	ฉะเชิงเทรา	3	ชลบุรี	8
	ระยอง	4	จันทบุรี	2
	ตราด	1	สระแก้ว	1
ภาคตะวันตก	สมุทรสงคราม	1	สมุทรสาคร	1
	นครปฐม	4	ราชบุรี	3
	กาญจนบุรี	1		
ภาคกลาง	นครนายก	1	สุพรรณบุรี	1
	สิงห์บุรี	1	อยุธยา	2
	สระบุรี	6		
ภาคอีสาน	นครราชสีมา	6	ขอนแก่น	4
	อุดรธานี	1		
ภาคเหนือ	นครสวรรค์	2	กำแพงเพชร	1
	ตาก	1	พิษณุโลก	1
	แพร่	1	ลำปาง	2
	เชียงใหม่	2	พะเยา	1
ภาคใต้	เพชรบุรี	2	ประจวบคีรีขันธ์	4
	ชุมพร	1	สุราษฎร์ธานี	2
	สงขลา	2		

มาตรฐานและอุปกรณ์ที่ใช้ในการติดตั้ง NGV

การติดตั้ง NGV จึงควรมีการศึกษาทางเทคนิค และศึกษาเส้นทางขนส่ง โดยต้องประมาณระยะทางไปและกลับให้พอดีกับปริมาณแก๊สใน Tank โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของ Tank หรือถึงแก๊สจะต้องได้มาตรฐาน เนื่องจากเป็นแก๊สมีแรงดันสูง จึงควรเร่งออกเป็นมาตรฐาน “ส.ม.อ.” และใบอนุญาตของช่างที่จะเป็นผู้ติดตั้งหรือ Modified เครื่องยนต์ ปัจจุบันทางกรมขนส่งทางบกจะเป็นผู้ออกใบอนุญาตเห็นชอบ สำหรับผู้ประกอบการเอกชนในการตรวจและทดสอบการติดตั้งส่วนควบ-อุปกรณ์ของรถบรรทุกที่จะติดตั้ง NGV โดยใบอนุญาตมีอายุ 3 ปี ขณะที่ ปตท. ก็จะมีอีกมาตรฐานในการออกใบอนุญาต

ธนิต โสรัตน์

สายงานโลจิสติกส์ ส.อ.ท.

มาตรฐานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการติดตั้ง NGV ประกอบด้วย

1. ถังบรรจุก๊าซ (CNG Cylinder) มาตรฐาน ISO 11439 , ECR R110 มีขนาดบรรจุและจำนวนถังเป็นไปตามกำหนด เป็นไปตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก
2. อุปกรณ์ปรับแรงดันก๊าซ มาตรฐาน ISO 1550 สามารถทนแรงไฮดรอลิคด้านขาเข้าในช่วงแรงดันสูงได้ ไม่น้อยกว่า 1,000 Bar มีการปรับลดแรงดันลงในลักษณะ 2 ชั้น ติดตั้งในห้องเครื่อง และอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม
3. ท่อก๊าซแรงดันสูง (High Pressure Tube) มาตรฐาน ISO 15500 มีความดันใช้งานไม่น้อยกว่า 200 Bar สามารถทนแรงดันไฮดรอลิคได้ไม่น้อยกว่า 1,000 Bar และทำจากเหล็กที่ไม่มีรอยต่อหรือใช้วัสดุที่ดีกว่า
4. วาล์วหัวเติมก๊าซ มาตรฐาน ISO 15500 สามารถใช้งานที่แรงดันไม่น้อยกว่า 200 Bar ใช้วัสดุที่ทำด้วยสแตนเลส แข็งแรง ทนทาน ใช้งานง่าย และสามารถป้องกันการรั่วได้ดี
5. ก๊าซมิกเซอร์ (Mixer) เป็นอุปกรณ์ที่ใช้จ่ายก๊าซเข้าร่วมทางท่อไอดี และเข้าไปเลี้ยงเครื่องยนต์ มีหลายขนาดเลือกใช้ตามความเหมาะสมของเครื่องยนต์
6. เกจวัดแรงดันก๊าซ (Pressure Gauge) มาตรฐาน ISO 15500 ติดตั้งในตำแหน่งเหมาะสม สะดวกในการอ่านค่าจากหน้าปัด มีความดันใช้งานไม่น้อยกว่า 200 Bar มีสเกลที่เหมาะสมต่อการใช้งาน
7. โซลินอยด์ก๊าซแรงดันสูง มาตรฐาน ISO 15500 สามารถใช้งานที่แรงดันไม่น้อยกว่า 200 Bar ทนแรงดันไฮดรอลิคได้ไม่น้อยกว่า 1,000 Bar อยู่ในตำแหน่งปิดเมื่อเครื่องยนต์ไม่ทำงาน และอยู่ในตำแหน่งเปิดเมื่อเครื่องยนต์ทำงาน
8. ท่ออ่อนก๊าซแรงดันต่ำ 3/4" (Low Pressure Hose) มีความยืดหยุ่นและมีขนาดยาว ใช้งานได้ดีในสภาพแวดล้อมที่มีอุณหภูมิสูง ถึงระดับ 100 องศาเซลเซียส

อย่างไรก็ตาม ข้อดีของ NGV มีมากทั้งในด้านต้นทุนซึ่งต่ำกว่าดีเซล อีกทั้งในด้านความปลอดภัย จะติดไฟยากกว่าแก๊สประเภท LPG เนื่องจากเป็นแก๊สความดันสูงจึงลอยไปข้างบนทั้งในด้านความประหยัดจะดีกว่าแก๊ส LPG ซึ่งเมื่อเทียบกับน้ำมันดีเซล LPG จะประหยัดได้เพียง 25-30% โดยสัดส่วนราคาน้ำมันดีเซล (ณ ราคา 39.04 บาท) ต่อต้นทุนรวมค่าขนส่งเป็นร้อยละ 37.15 แต่สัดส่วนราคา NGV ต่อต้นทุนรวมเป็นเพียงร้อยละ 14.42 ทำให้ NGV ประหยัดกว่าเครื่องที่ใช้้ำมันดีเซลประมาณ 61.18% อย่างไรก็ดี ภาคเอกชนวิตกเกี่ยวกับราคา NGV จากราคาลิตรละ 8.50 บาท ปรับเป็น 12 บาท โดยในปีหน้าอาจมีการลอยตัวแก๊ส NGV จำเป็นที่รัฐจะต้องเข้ามามีบทบาท โดยใช้มาตรการทางการคลัง ทั้งด้านการลดภาษีขาเข้าสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่ซึ่งนำเข้ามาเพื่อปรับเปลี่ยนเครื่อง และการให้ค่าลดหย่อนภาษีสำหรับธุรกิจที่มีการปรับเปลี่ยน NGV รวมทั้ง มีกองทุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็น NGV ซึ่งรัฐต้องมองว่าปัญหาเอกชนโดยเฉพาะภาคการผลิตและภาคการขนส่งจะต้องเร่งเยียวยา ลำพังมาตรการโครงการรถไฟ 9 สายและรถไฟรางคู่ คงต้องใช้เวลามาก 4-5 ปี จึงเห็นผล ดังนั้น รัฐบาลจะต้องเร่งให้มี

นโยบายในการปรับเปลี่ยนไปสู่การใช้ NGV ในภาคขนส่งและภาคโลจิสติกส์ โดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ หากราคาน้ำมันที่สูงไปกดดันทำให้ค่าครองชีพของแรงงานสูงขึ้น ก็จะไปกดดันการเรียกร้องค่าแรงซึ่งภาคการผลิตในบาง Sector ก็รับสภาพไม่ได้ มิเช่นนั้น ในระยะยาวหลายธุรกิจคงไม่สามารถอยู่ได้ ซึ่งที่สุดก็จะมีผลทำให้แรงงานจำนวนมากต้องตกงานและเกิดปัญหาแรงงาน และเศรษฐกิจของไทยก็อาจจะเข้าสู่ยุคชะลอตัว ซึ่งที่สุดก็จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงต่อรัฐบาลและต่อประเทศโดยรวม

รายละเอียดเพิ่มเติม www.tanitsorat.com