ดร.บุรินทร์

กรีนดีเซล..ไบโอเจ็ต ทางเลือกทางรอด..ปาล์มน้ำมัน

ราคาผลปาล์มน้ำมันยังคงพุ่งติดดอย ราคาที่เกษตรกรขายได้เฉลี่ยทั้งปีของปีนี้อยู่ที่กก.ละ 5.76 บาท... ทำลายสถิติราคาเฉลี่ยในรอบ 23 ปี (2542-2564) กันเลยทีเดียว

แต่ใบหน้าเปื้อนยิ้มของชาวสวนปาล์มน้ำมันในวันนี้จะอยู่ไปอีกนานสักเท่าใด

เพราะฝันร้ายของชาวสวนปาล์มน้ำมันกำลังคืบคลาน กรมควบคุมมลพิษ อ้างเหตุผลแก้ปัญหาฝุ่นพีเอ็ม 2.5 เสนอให้ มีการกำหนดมาตรฐานไอเสียและเชื้อเพลิงยูโร 5 และรัฐบาลได้เร่งรับจะบังคับใช้ในปี 2567 จะมีผลทำให้ต้องปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์และน้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องยนต์ต้องติดตั้งเพิ่มอุปกรณ์ที่เรียกว่า DPF และกระทบการใช้ไบโอดีเซล บี 10

เพราะตอนนี้ยังไม่มีใครยืนยันได้ว่า สามารถใช้กับไบโอดีเซลบี 10 ได้หรือไม่...ในที่สุดอาจต้องถอยกลับมาใช้บี 7 ดับฝันของเกษตรกร เพราะไบโอดีเซลจะหดหายไป 9% วันละประมาณ 2 ล้านลิตร หรือ 730 ล้านลิตรต่อปี...น้ำมันปาล์มดิบจะถูกใช้ป้อนลงประมาณปีละ 6.73 แสนตัน เท่ากับปาล์มทะลายที่จะหายไปปีละ 3.78 ล้านตัน

เกษตรกรรายได้ลดลง ประชาชนผู้ใช้รถและผู้ใช้น้ำมันมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น...แต่มีคนได้ประโยชน์นับแสนล้านบาท ???

แล้วไหนในอนาคตอีกไม่ช้าไม่นาน รถ EV หรือรถพลังงานไฟฟ้ากำลังจะมาแทนที่รถใช้น้ำมัน

เมื่อรถไม่ใช้น้ำมัน ปาล์มน้ำมันจะเป็นอย่างไร แน่นอนผลผลิตล้นตลาด ล้นสต๊อก ราคาร่วงติดดิน...เพราะทุกวันนี้ผลผลิตปาล์มน้ำมัน 60% ถูกนำไปใช้เป็นไบโอดีเซล ส่วน 40% นำไปแปรรูปเป็นน้ำมันพืช

ไม่เหมือนเมื่อ 10 ปีที่แล้วที่ปาล์มน้ำมันถูกนำไปทำน้ำมันพืชเป็นหลัก

"เหลือเวลาไม่ถึง 3 ปี ทางออกมีไม่กี่ทาง ทางที่ดีที่สุดคือนำน้ำมันปาล์มไปผลิตเป็นสินค้าอื่น คณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ (กนป.) ได้นำเสนอครม.เห็นชอบแล้วเมื่อ 8 มิถุนายนที่ผ่านมา จะนำน้ำมันปาล์มไปใช้เป็นวัตถุดิบในผลิตภัณฑ์ 6 ชนิดคือ น้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้า ผงซักฟอก น้ำมันพื้นฐานที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตน้ำมันหล่อลื่นน้ำมันเครื่องและจาระบี พาราฟิน และยาปราบสัตรูพืช ทั้ง 6 ผลิตภัณฑ์แม้จะมีมูลค่าเพิ่มที่ดี แต่ต้องใช้เวลาในการชักชวนนักลงทุนรวมถึงสร้างโรงงานผลิตการออกระเบียบข้อบังคับเพื่อให้เกิดตลาดใหม่ๆอาจไม่ทันและไม่พอจะรองรับผลผลิตที่หายไปจากผลกระทบของยูโร 5 และรถ EV"

แต่กระนั้น ดร.บุรินทร์ สุขพิศาล คณะบริหารธุรกิจสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในฐานะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านนวัตกรรม และรองประธานคณะทำงานขับเคลื่อนมูลค่าเพิ่มปาล์มน้ำมันของ กนป. บอกว่ายังพอจะมีทางเลือกและทางรอดอยู่บ้าง นั่นคือการนำปาล์มน้ำมันไปผลิตเป็นน้ำมันดีเซลรูปแบบใหม่ที่ได้มาตรฐานยูโร 5 ที่เรียกว่ากรีนดีเซล (BHD/Bio hydrogenated Diesel หรือ HVO/Hydrotreated Vegetable Oil)

ด้วยเป็นการนำเอาก๊าซไฮโดรเจนไปใส่ในน้ำมันปาล์มนั่นเอง ลัดง่ายๆ ไฮโดรเจนเป็นเชื้อเพลิงในการขับจรวด ถ้านำมาใส่ในน้ำมันปาล์มเท่ากับเป็นการเพิ่มพลังงานให้น้ำมันปาล์ม ให้กลายเป็นเชื้อเพลิงชนิดใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูง ไม่มีกำมะถัน เพราะทำมาจากน้ำมันพืชและมีค่าซีเทนสูง ทำให้การเผาไหม้และการจุดระเบิดของเครื่องยนต์ดีเซลดีขึ้น

"น้ำมันดีเซลชนิดใหม่นี้เป็นที่ยอมรับในยุโรป และมีมาตรฐานยุโรปรองรับแล้วคือ EN16940 เราสามารถผลิตแล้วเติมในรถดีเซลที่ใช้เครื่องยนต์มาตรฐานยูโร 5 ได้เลย แถมยังมีมาตรฐานไบโอดีเซลบี 10 (EN 16734) ไบโอดีเซลบี 20 และบี30 (EN 16709) ที่มีส่วนผสมของกรีนดีเซลรองรับไว้หมดแล้ว จึงสามารถใช้กับเครื่องยนต์ที่ทันสมัยและลดมลพิษตามมาตรฐานยูโร 6 ได้ทั้งระดับบี 10 ไปจนถึงบี 30 ได้"

ดร.บุรินทร์ บอกว่า แนวทางนี้กำลังจะถูกนำเสนอต่อ พล.ต.อ. ธรรมศักดิ์ วิชชารยะ ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนมูลค่าเพิ่มปาล์มน้ำมัน ใน กนป. หาก กนป. ที่มี พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ เป็นประธาน เห็นชอบจะสามารถแก้ปัญหาในส่วนการใช้ไบโอดีเซลที่จะลดลงจากกรณีของยูโร 5 ได้...หรือแม้แต่เรื่องรถ EV ไม่ใช้น้ำมันเลยยังช่วยได้ แถมยังช่วยเรื่องลดฝุ่นพีเอ็ม 2.5 และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลดภาวะโลกร้อน นอกจากจะได้ใจเกษตรกรแล้วยังได้ใจฝรั่งมังค่าในเรื่องสิ่งแวดล้อมบนเวทีนานาชาติ เป็นของแถม ในฐานะที่พลเอกประวิตรเป็นประธานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอีกด้วย

เพราะกรีนดีเซล นอกจากนำมาทำน้ำมันเติมรถแล้ว ยังสามารถนำมาต่อยอดผลิตเป็นน้ำมันเครื่องบินเกรดต่างๆ ที่เรียกว่าน้ำมันไบโอเจ็ต (Bio jet fuel) เช่น JP8 หรือ Jet A1 ยิ่งมีข่าวว่างการการบินของยุโรปจะมีการเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมการปล่อยมลพิษจากเครื่องบินเพิ่มขึ้นหากบินเข้าสู่น่านฟ้าของยุโรปและสหรัฐฯ ...สายการบินใดไม่อยากโดนเก็บภาษีต้องใช้น้ำมันไบโอเจ็ตเท่านั้น

แต่ละปีมีเที่ยวบินขึ้นลงในประเทศไทยมากกว่า 3 แสนเที่ยวบิน เครื่องบินลำหนึ่งจะใช้น้ำมันประมาณชั่วโมงละ 2.5 ตัน ถ้าบินทางไกลจะใช้น้ำมัน 20-30 ตัน หากเรานำน้ำมันปาล์มมาผลิตเป็นไบโอเจ็ตและจำหน่ายให้สายการบินได้ เอาแค่เที่ยวบินละ 2 ตัน ปีหนึ่งก็ขายได้ 6 แสนตันแล้ว จะเป็นอีกทางออกหนึ่งที่น่าสนใจ แม้ราคาจะไม่ดีนัก...แต่อาจดีกว่าไม่ทำอะไรเลย.

ชาติชาย ศิริพัฒน์