





# สารโธ เกียรติเฟื่องฟู

## E85

กับเรื่องที่เป็นมากกว่า  
พลังงานทางเลือก

หลังจากที่รัฐบาลประกาศถึงเรื่องการผลักดันการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงใหม่ E85 ออกมาให้รับทราบ เกิดกระแสวิพากษ์วิจารณ์กันในวงกว้างจนกลายเป็น Talk of the Town และบริษัทรถหลายแห่ง โดยเฉพาะฝั่งอเมริกาและยุโรปอย่างฟอร์ด, จีเอ็ม และวอลโว่ ออกมาขานรับกับแนวคิดนี้กันอย่างถ้วนหน้า

ในที่สุดแล้ว จากคำประกาศในวันที่ 3 มิถุนายนที่ผ่านมา แม้ว่าข้อกำหนดในเรื่องนี้ ของรัฐบาลจะไม่เป็นไปตามที่คาดเอาไว้ โดยเฉพาะเรื่องการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิต ที่ไม่อยู่ในอัตราซึ่งจะสามารถสร้างแรงจูงใจให้กับบริษัท แต่ สารโธ เกียรติเฟื่องฟู รองประธานฝ่ายขายและพัฒนาผู้จัดการจำหน่ายของบริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด ก็เชื่อว่า รัฐบาลมีแนวคิดที่เดินมาถูกทางแล้ว และเรื่องของ E85 เป็นอะไรที่มากกว่าการมองหาเชื้อเพลิงทางเลือกใหม่ ซึ่งมีราคาถูกมาสนองความต้องการของประชาชน

**Thaidriver** เชิญคุณสารโธ พร้อมกับคุณดวงกมล อิศรพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กร เข้ามาร่วมวงสนทนา และพูดคุยถึงเรื่อง E85 ไปจนถึงวิกฤตด้านพลังงานระลอกนี้ ที่อาจทำให้โฉมหน้าของอุตสาหกรรมรถทั่วโลก รวมถึงเมืองไทยเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งรูปแบบของรถ และพฤติกรรมการใช้รถของผู้บริโภค

**TD** • **รู้สึกผิดหวังกับการประกาศของรัฐบาลเมื่อวันที่ 3 มิถุนายนในเรื่องการสนับสนุนโครงการรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิง E85 มากน้อยแค่ไหน**

**สาโรช** • ถ้าถามว่าผิดหวังหรือไม่ผิดหวัง อันดับแรก คงต้องบอกให้ดูเรื่องการตั้งความหวังไว้มากแค่ไหนก่อน พูดตรงๆ ถ้าถามส่วนตัวผมนะ ผมไม่ได้ตั้งความหวังอะไรเลย เพราะว่าผมต้องการรู้ความชัดเจนของทางภาครัฐเท่านั้นเองว่า รัฐบาลจะพยายามผลักดันในเรื่อง E85 มากน้อยแค่ไหน หรือมันเป็นเพราะว่าช่วงราคาน้ำมันที่ขึ้นตั้งแต่ต้นปีมาจนถึงเดือนมิถุนายนมากถึง 40% กลายเป็นความจำเป็นที่ทำให้รัฐบาลต้องหาทางออก

ข้อแรกถ้าถามว่าแอบปี่มัยกับการที่รัฐบาลพยายามผลักดันในเรื่องของ E85 ผมว่าผมโอเคกับเรื่องนี้เลย เพราะรัฐบาลทำในสิ่งที่ค่อนข้างจะถูกต้อง คือ หาพลังงานทางเลือก ส่วนสตีปที่ 2 ต่อมาคือ รัฐบาลพยายามชวนบริษัทรถว่า ‘คุณมีสินค้าที่จะเข้ามามั้ย เราจะได้ทำ E85 รองรับ’ ถ้าถามฟอร์ด ฟอร์ดก็ตอบว่า ‘มีครับ’ รัฐบาลก็เลยถามต่อว่า ‘แล้วอย่างนั้นสนใจจะนำเข้ามามั้ย?’ ผมบอกว่า ‘สนใจ’ แต่จะอยู่บนเงื่อนไขอะไร ?

ในส่วนของนโยบายเราเห็นดีเห็นงาม เราชอบ เราคิดว่ารัฐบาลทำถูก ก็กลับมาในเรื่องที่ของเงื่อนไขในการนำเข้ามา ซึ่งจากการประกาศในวันที่ 3 ที่รัฐบาลให้ภาษีของตัวรถเท่ากับ E20 ซึ่งตรงนี้ผมก็จะตอบว่า ‘ถ้าเป็นอย่างนั้นก็ดูเหมือนว่ามันไม่ค่อยจะมีแรงจูงใจที่จะนำเข้ามา’ เพราะถ้านำเข้ามาแล้วก็ไม่ต่างอะไรจาก E20 แต่ที่สำคัญ คือ ราคาของตัวรถของ E85 ที่นำเข้ามาจะแพงกว่า E20 เพราะมีการลงทุนมากกว่า ฉะนั้น ถ้าถามฟอร์ดว่า ‘นโยบายนี้ออกมาแล้วจูงใจให้ฟอร์ดนำรถเข้ามามั้ย?’ คำตอบคือ ‘ไม่จูงใจ’

เราเข้าใจเจตนาของรัฐบาล แต่บอกว่าภาษีสรรพสามิตของการนำเข้า ตรนี้...ไม่จูงใจ

**TD** • **แล้วภายใต้สิ่งที่รัฐบาลประกาศออกมาแล้ว ฟอร์ดจะทำได้ยังไง เดินหน้าตาม หรือว่าหยุด**

**สาโรช** • ผมคิดว่าโลกมันไม่ได้แตกดับในวันนี้ ทุกสิ่งทุกอย่างยังไม่จบลง รัฐบาลได้บอกเป้าหมายลำดับที่ 1 ออกมา บริษัทรถไม่ตอบสนอง ก็มาเจรจากันใหม่ เพราะความจำเป็นในการใช้ E85 มีแน่ๆ ถ้าบริษัทรถจะเอาเข้ามา ตรงนี้บริษัทอื่นๆ ผมไม่รู้ แต่ถ้าถามฟอร์ด ผมพร้อมที่จะนำเข้ามา

แต่เนื่องจากไฟกัสนเป็นรถยนต์นำเข้ามาจากฟิลิปปินส์ เพราะฉะนั้นฟิลิปปินส์จะต้องมีความพร้อมในการผลิตด้วย ซึ่งเทคโนโลยีจากยุโรปจะต้องมาลงที่ฟิลิปปินส์ก่อน แล้วค่อยมาเมืองไทย แต่จะใช้ระยะเวลาเท่าไร ก็อยากย้อนกลับไปตีคำถามเมื่ออีก ซึ่งถ้าหากว่าภาษียังเท่ากับ E20 แต่ราคาแพงกว่า...ผมว่าจะหาคนซื้อค่อนข้างลำบากเอานะ ยกเว้นแต่เพียงว่า ใต้...ราคาน้ำมัน E85 ถูกกว่า E20 มหาศาล

ในสัปดาห์ที่แล้วมีการสัมภาษณ์ของชมรมพลังงานไทยทำ ไทยใช้ตรงนั้นเขาเสนอกันที่ลิตรละ 25 บาทสำหรับ E85 ถ้าทุกวันนี้ราคาน้ำมันเบนซินลิตรละ 40 กว่าบาท แล้ว E85 ราคาลิตรละ 25 บาทตามที่เขาเสนอมา ซึ่งมันต่างกันประมาณ 30 กว่าเปอร์เซ็นต์ อย่างนี้อาจจะจูงใจให้คนมาใช้รถ E85 ก็ได้

ถ้าเป็นอย่างนั้นก็ตรงมาดูกันที่ปัจจัยต่อไปว่า สรุปแล้วราคาน้ำมันของ E85 จะจับกันที่ราคาเท่าไร ถ้าราคาถูกกว่ากันเยอะ ก็อาจจะตกลงกันได้ เพราะลูกค้าอาจจะยอมจ่ายเงินแพงสำหรับตัวรถ แต่ได้ประหยัดในเรื่องราคาน้ำมันอย่างมาก แต่ถ้าลูกค้าคำนวณค่าใช้จ่ายออกมาแล้วราคาก็พอๆ กัน แล้วทำไมต้องจ่ายเงินมากกว่าเพื่อซื้อรถละ ปัจจัยนี้บริษัทรถจะตอบได้ก็เมื่อได้ดูปัจจัยของราคาน้ำมันว่าเป็นอย่างไรด้วย

อีกประการหนึ่งซึ่งถือว่าเป็นเรื่องใหญ่ทุกครั้ง คือ ความแพร่หลายของน้ำมัน E85 ลองคิดดู ถึงวันนี้จะมีอะไรมากระตุ้นว่าในจังหวัดภูเก็ตจะมีน้ำมัน E85 ขาย ถ้าลูกค้าซื้อรถไป ภาษีเสียเท่ากับ E20 แต่เนื่องจากตัวรถแพงกว่า กลายเป็นว่าคุณซื้อรถแพงขึ้น

แล้วหาน้ำมัน E85 เติบโตไม่ได้ ต้องมาเติม E20 แล้วมันเรื่องอะไรที่คุณจะต้องมาซื้อรถ E85 ก็ซื้อรุ่นปกติที่เป็น E20 ไม่ได้ว่าหรือ ฉะนั้นปัจจัยต่างๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่บริษัทรถ ซึ่งหมายถึงฟอร์ด ผมคิดว่า สุดท้ายแล้วอะไรคือสิ่งจูงใจให้คนหันมาใช้ ถ้าจูงใจให้คนหันมาใช้ไม่ได้ ก็ป่วยการที่จะนำเข้ามาขาย

**TD** • **ถ้าความต่างในด้านราคาน้ำมันระหว่าง E20 กับ E85 คือปัจจัยหนึ่งของการตัดสินใจซื้อ คิดว่าควรจะต่างกันเท่าไร ถึงจะทำให้เกิดแรงจูงใจกับผู้ใช้ได้**

**สาโรช** • ผมเทียบอย่างนี้ก็แล้วกัน อันนี้คือกรณีศึกษาภายในของฟอร์ดเอง น้ำมันเบนซิน 95 ปกติ สมมติว่าเติมถังหนึ่งถังได้ 100 กิโลเมตร อันนี้เทียบคร่าวๆ นะครับ เพราะในเชิงเทคนิคมันมีเปอร์เซ็นต์ของมันเป็นอยู่ แต่พอเติม E20 อาจจะเหลือสัก 92 กิโลเมตร หมายความว่าอัตราความสิ้นเปลืองจะสูงกว่าประมาณ 8% ถ้าเป็น E85 อาจจะเหลือประมาณสัก 70 กว่ากิโลเมตร ซึ่งหมายความว่าอัตราความสิ้นเปลืองน้ำมันของ E85 จะสูงกว่าน้ำมันเบนซินปกติ 30%



เพราะฉะนั้น ถ้าคุณอยากจะจูงใจให้คนหันมาใช้ E85 ซึ่งเติมจำนวนลิตรเท่ากันแต่วิ่งได้น้อยกว่าแล้ว โดยคร่าวๆ E85 ควรจะมีราคาจำหน่ายถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 95 ปกติที่ประมาณ 30% นั่นคือเหตุผลที่มีการเสนอว่า ถ้าน้ำมันเบนซิน 95 ลิตรละ 40 บาท 30% ก็คือ ประมาณ 12 บาท ลบออกมาราคาจำหน่ายของ E85 ก็ควรจะอยู่ที่ 28 บาท พวกเขาเลยเสนอว่าควรจะมีราคาสัก 25 บาทซึ่งน่าจะจูงใจได้มากกว่า

**TD** • **แล้วราคาน้ำมันที่รัฐบาลสามารถที่จะทำได้มั๊ย**

**สาโรช** • ไม่รู้เหมือนกันครับ เพราะว่าเป็นข้อเสนอที่เกิดขึ้นในการประชุมของชมรมพลังงานไทยทำ ไทยใช้ ที่มีขึ้นเมื่อวันศุกร์ (20 มิถุนายน)

**ดวงกมล** • ขอเสริมนิดหนึ่งว่า การประชุมเมื่อวันศุกร์ พวกเขาบอกว่าน้ำมันต่อ 1 ลิตร E85 มีน้ำมันเบนซินเพียง 15% เพราะฉะนั้นถ้าเก็บภาษีสรรพสามิต ซึ่งในตอนนี้นี้อาจจะลดลงมา แต่ลดลงนิดเดียวประมาณ 1 บาทเท่านั้นเอง เมื่อคิดตามสัดส่วนของส่วนผสมแล้ว น่าจะเก็บที่ลิตรละ 50 สตางค์ ไม่ใช่ 2.50 บาทอย่างที่เคยเก็บมาก่อนหน้านี้ เพราะว่า E85 มีน้ำมันเบนซินผสมอยู่แค่ 15% เท่านั้น...

ถ้าเก็บลิตรละ 50 สตางค์แล้ว มีความเป็นไปได้ไหมที่จะทำให้ราคาจำหน่ายของ E85 อยู่ที่ลิตรละ 25 บาท?

**TD** • นอกจากเรื่องของราคาน้ำมัน E85 แล้ว มีปัจจัยอื่นๆ ที่ช่วยเข้ามาช่วยส่งเสริมให้คนหันมาใช้หรือเปล่า

**สาโรช** • คงเป็นเรื่องความแพร่หลายของปั๊ม E85 เองนั่นแหละ ซึ่งเรื่องนี้ ฟอร์ดเคยพูดอยู่เสมอว่า มันมีปาร์ตี้อีกที่เกี่ยวข้องอยู่ 4 ฝ่าย หนึ่งคือ รัฐบาล เพราะเป็นคนกำหนดทิศทางและภาษี สองคือ คนขายน้ำมัน ซึ่งก็รวมถึงคนผลิตแอลกอฮอล์ สามคือ คนผลิตรถ และสี่คือ คนซื้อรถ

ซึ่ง 4 ฝ่ายนี้เห็นไม่ตรงกันอยู่แล้ว คนซื้อก็อยากซื้อถูกที่สุดเท่าที่จะถูกได้ คนขายรถก็อยากที่จะทำยังไงก็ได้ให้ขายรถได้มากที่สุด ภาครัฐบาลเอง ถ้าลดภาษีทั้งหมดก็ถึงแตกกันพอดี ดังนั้นรัฐบาลก็ต้องคำนวณในเรื่องที่ว่าถ้าคุณลดภาษีตัวนี้ลงแล้วงบประมาณรายได้ของรัฐจะมาจากไหนละ ส่วนผู้ผลิตน้ำมันเอง ถ้าเกิดขายในราคาที่สูงขึ้นขาดทุน ก็ลำบากที่จะทำ

ดังนั้นนโยบายที่ออกมาเพื่อให้ถูกใจทุกฝ่ายพร้อมกัน มันเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ ก็ต้องมีคนได้บ้าง เสียบ้าง ผมถึงพูดว่า บริษัทรถเอง เราก็อยากได้ภาษีสรรพสามิตที่ถูกลงกว่า E20 เน้นนอนว่าเราอยาก



อะไรคือปัจจัยที่ทำให้รัฐบาลต้องหันมามองเรื่องนี้เป็นจริงเป็นจังมากขึ้น นั่นก็คือ ราคาน้ำมันที่มันกระโดดพรวด แล้วไม่มีทีท่าว่าจะสงบอีก แถมจากการคำนวณก็คาดว่าจะกระโดดขึ้นไปถึงลิตร 50 บาท ซึ่งสุดท้ายเรามองเห็นแล้วว่า มันเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ยิ่งถ้าต้องไปถึง E85 ส่วนจะไปถึง E100 ไหม ไม่มีใครรู้ แต่บังเอิญที่ E85 เป็นเทคโนโลยีที่ค่อนข้างมีความเป็นสากลโลกมากที่สุดอันหนึ่ง เพราะมีทั้งบราซิล อเมริกา และสวีเดน ถ้าถามว่ากระชั้นไหม...ผมว่าไม่ เพราะมันมีความจำเป็นบางอย่างที่บีบให้เราต้องทำ”

ได้ถูกกว่า แต่ถูกกว่าก็เปอร์เซ็นต์ จะ 1% 5% หรือ 8% แต่ถ้าถูกกว่าเยอะๆ ก็จะมีเสียงท้วงติงมาว่า ‘เฮ้ย...คุณกำลังจะไปทำลายโครงสร้างภาษีของอีโคคาร์หรือเปล่า’ ซึ่งจะมีเหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้น หรืออย่าง CNG เขาก็ให้ภาษีสรรพสามิตกับคุณอยู่แค่ 20% ในกรณีที่เป็นรถนำเข้า

ในเรื่องของโครงสร้างภาษีเอง รัฐบาลก็ต้องสร้างให้เกิดความสมดุลกับตัวเอง ซึ่งตรงนี้เราเข้าใจ แต่ผมกำลังจะบอกว่าในเมื่อถ้าเป็นการนำเข้าที่ให้รถ E85 เท่ากับ E20 ในขณะที่ผมต้องไปเสียเงินเพื่อลงทุนในการทำเทคโนโลยี เปลี่ยนวัสดุใหม่เพื่อให้ใช้กับรถ E85 ค่าใช้จ่ายก็ต้องสูงขึ้น ผมนารถเข้ามาราคาขายแพงขึ้น แพงกว่ารถ E20 แน่ๆ ถ้าราคาน้ำมัน E85 ไม่พุ่งใจมากๆ ผมว่า ไม่มีใครซื้อ อันนี้ในแง่ของบริษัทรถ เริ่มลำบากละ ผมถึงบอกว่าการสร้างสมดุลตรงนี้คนที่กำหนดนโยบาย คือ คนที่สำคัญที่สุด ซึ่งก็คือรัฐบาล

**TD** • แล้วมีตัวเลขในใจของภาษีสรรพสามิตสำหรับรถ E85 ที่จะทำให้บริษัทเกิดแรงจูงใจในการทำตลาด

**สาโรช** • ผมเข้าใจว่าเราเคยเสนอเข้าไปที่ 20% ลงมาเท่าๆ กับ CNG ที่นำเข้า

**TD** • เมื่อ 2 ปีที่แล้วมีข่าวว่าฟอร์ดลงทุนที่โรงงานในฟิลิปปินส์เกี่ยวกับการผลิตรถยนต์พลังงานทางเลือกแล้วตอนนี้การดำเนินงานเป็นอย่างไรบ้างแล้ว

**สาโรช** • ก็คือการพัฒนาไฟก๊าสี่แฉะ ซึ่งไฟก๊าสี่แฉะที่เรานำเข้าก็สามารถใช้ E20 ได้ตั้งแต่แรกเลย ถือว่าเป็น FFV หรือ Flex Fuel Vehicle ได้เหมือนกัน แต่ก็ยังไม่สุดเท่ากับเวอร์ชันที่ขายในยุโรป เพราะในตอนนี้นี้ยังไม่มีประเทศไหนในอาเซียนที่รณรงค์ให้คนหันมาใช้ E85 เมืองไทยน่าจะเป็นที่แรก

ส่วน E20 ในตอนนี้มีฟิลิปปินส์ใช้อยู่ แต่เขาก็กำลังมอง E85 เช่นกัน อีกประเทศที่ผมทราบ คือ เวียดนามกำลังจะเริ่ม เพราะในตอนนีรัฐบาลของเค้ากำลังประกาศการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับรถที่ใช้พลังงานทางเลือก ซึ่งเป็นพลังงานอะไรก็ได้

**TD** • คิดว่าช่วงเวลาที่เปลี่ยนจาก E20 มาเป็น E85 ถือว่ากระชั้นเกินไปหรือเปล่า เหมือนกับที่กำลังหนึ่งยังไม่เสร็จดีเลย ก็รีบอีกสิ่งหนึ่งแล้ว

**สาโรช** • ถ้ามองจากผลและสิ่งที่เกิดขึ้น มันจะรู้สึกอย่างนั้นจริงๆ แต่อะไรคือปัจจัยที่ทำให้รัฐบาลต้องหันมามองเรื่องนี้เป็นจริงเป็นจังมากขึ้น นั่นก็คือ ราคาน้ำมันที่มันกระโดดพรวด แล้วไม่มีทีท่าว่าจะสงบอีก แถมจากการคำนวณก็คาดว่าจะกระโดดขึ้นไปถึงลิตร 50 บาท ซึ่งสุดท้ายเรามองเห็นแล้วว่า มันเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ยิ่งถ้าต้องไปถึง E85 ส่วนจะไปถึง E100 ไหม ไม่มีใครรู้ แต่บังเอิญที่ E85 เป็นเทคโนโลยีที่ค่อนข้างมีความเป็นสากลโลกมากที่สุดอันหนึ่ง เพราะมีทั้งบราซิล อเมริกา และสวีเดน ถ้าถามว่ากระชั้นไหม ผมว่าไม่ เพราะมันมีความจำเป็นบางอย่างที่บีบให้เราต้องทำ

**TD** • แล้วถ้าเปรียบเทียบกับในเรื่องของต้นทุนทางวิศวกรรมระหว่างรถที่ใช้เชื้อเพลิง E10 E20 และ E85 มีความต่างกันมากไหม

**สาโรช** • ต้นทุนจริงๆ ไม่สูงและต่างกันมาก แต่เทคโนโลยีในช่วงของการพัฒนาสูงแน่ๆ ต้องแยกออกเป็น 2 ส่วนก่อน คือ ขั้นตอนในระหว่างของการทดสอบ นั่นคือ เงินก้อนหนึ่ง แต่ในส่วนของการใช้วัสดุดิบ หรือ Material ก็เป็นอีกก้อนหนึ่ง

ยกตัวอย่างที่เห็นชัดเจน คือ ลูกสูบ การใช้เชื้อเพลิงที่มีเอทานอลปริมาณสูง ค่าความร้อนที่เกิดขึ้นจะสูง ส่งผลต่ออัตราส่วนการอัดที่สูงขึ้น จำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนลูกสูบให้เป็นหัวเว้า ส่วนจะเว้าเท่าไร? ตรงนี้แหละที่ต้องใช้เงินลงทุนและวิจัยสูง แต่พอทำเสร็จเรียบร้อยไม่ว่าจะในขั้นตอนการออกแบบ ทำแม่พิมพ์ส่งเข้าไปถึงโรงหล่อ ตรงนี้ต้นทุนมันต่ำลงแล้ว การเปลี่ยนชิ้นส่วนหรือวัสดุ ต้นทุนไม่ค่อยสูง บางทีคุณอาจจะเคยได้ยินบริษัทรถชอบพูดกันว่า ‘มันเสียเงินเปลี่ยนกันเพียงไม่กี่ร้อยเหรียญต่อคัน’ ตรงนั้นคือ เรื่องของต้นทุนด้าน Material

หรืออย่างถ่านน้ำมัน เมื่อเปลี่ยนมาใช้ E85 ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์สูงแล้ว จำเป็นที่จะต้องขยายท่อ สมมติจาก 1 หนุนเป็น 1 1/2 หนุน เพื่อให้มีการจ่ายน้ำมันเพิ่มขึ้นและให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ได้กำลังเท่าเดิม ต้นทุนในเรื่องที่กล่าวจะได้คำตอบที่ว่าต้องขยายจากเท่าไรเป็นเท่าไร นั่นแหละต้องมีการศึกษาและเป็นต้นทุนที่สูง ใช้ทั้งเงินและเวลา ซึ่งพอเสร็จออกมาแล้ว ก็เหมือนเดินไปซื้อท่อ แค่เปลี่ยนจากอีกขนาดไปเป็นอีกขนาด ตรงนี้กลายเป็นเรื่องเล็กน้อยแล้ว

**TD** • เหตุผลในเรื่องที่รัฐบาลต้องให้รถ E85 เป็นการนำเข้าแต่เพียงอย่างเดียว

**สาโรช** • บางบริษัทมีเทคโนโลยีแล้ว แต่ต้องอาศัยเวลาในการจ้างซัพพลายเออร์ในเมืองไทยทำ ตรงนี้ต้องใช้เวลาเหมือนกัน ดังนั้นในมุมมองผม รัฐบาลต้องการผลักดันให้เกิดความรวดเร็ว ก็เลยตัดสินใจให้นำเข้ามาก่อนในช่วงแรก แต่มีกำหนดเวลา เพราะรัฐบาลรณรงค์ให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศอยู่แล้ว เพื่อขอให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศศึกษาการผลิต

**TD** • ทางบริษัทในสหรัฐอเมริกา มีการสนับสนุนในเรื่อง E85 สำหรับเมืองไทยมากน้อยแค่ไหน

**สาโรช** • คือผมมองว่าเทคโนโลยีมันมีอยู่แล้ว ส่วนเรื่องที่ว่า จะสนับสนุนหรือไม่นั้น อยู่ที่ว่า ทำออกมาแล้วคุณขาย มีลูกค้ามาซื้อหรือเปล่า ซึ่งก็คงต้องย้อนกลับไปคำถามแรกเลย ถ้าสมการทั้งหมดระบอออกมาว่าลูกค้าไม่ซื้อ เพราะไม่มีแรงจูงใจ ก็ไม่มีใครทำ

**TD** • แล้วคิดว่าถ้าทำออกมาขายได้เจ็บบ่อยนี้แล้วจะซื้อใหม่  
**สาย** • จุดสำคัญ คือ ราคาน้ำมัน ซึ่งถ้าคิดจะซื้อรถคันหนึ่ง คุณรู้ว่าการคันนี้แพงกว่า E20 สมมุติแพงกว่า 20,000 บาท แต่เอ๊ะ ราคาน้ำมันมันพุ่งในจะ นิ่งค่านวนออกมา ซบไปแล้วครบ 50,000 กิโลเมตรก็คุ้มแล้ว นั่นก็เท่ากับทำให้ลูกค้ามีแรงใจเพิ่มขึ้น

แต่ถ้าสมมุติเดือนไซเดิม แต่ราคาน้ำมันเท่ากัน แล้วเราจะมาจ่ายเงินเพิ่มอีก 20,000 บาททำไม เพื่ออะไร เพื่อที่จะได้ชื่อว่ามีรถสิ่งแวดล้อมหรือ? มันไม่สนใจมากพอที่จะทำให้ตัดสินใจซื้อ แต่ที่อเมริกาเนี่ยแปลกนะ ราคารถ E85 แพงกว่า และราคาน้ำมันก็สูงกว่า แต่พวกเขาสนใจและห่วงใยเรื่องสิ่งแวดล้อม มันต่างกับในบ้านเรา

**TD** • เป็นเรื่องความแตกต่างของมุมมองในตัวบุคคลหรือ  
**สาย** • ผมว่าเป็นเรื่องสภาวะแวดล้อมในพื้นที่ เพราะว่า E85 มีการปลดปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าปกติประมาณครึ่งหนึ่ง ตรงนั้นเป็นเรื่องของภาวะโลกร้อน เรือนกระจกที่พวกเขาห่วงใย และในสวีเดนก็เช่นกัน แต่บ้านเราไม่ใช่ คุณลองไปดูรถร่วม (ขสมก.) สิ ผมขับตามทีจะเป็นลม

**TD** • แล้วเทคโนโลยี E85 ก็จะนำเข้ามาในบ้านเราจากฟองไหนด  
**สาย** • ยุโรปครับ เพราะในอเมริกาจริง แต่เป็นพวงมาลัยซ้ายทั้งหมด และเครื่องยนต์ก็เป็นพวกที่มีความจุ 3,000 ซีซีขึ้นไป แต่ในอนาคต มีแนวโน้มว่าจะทำเครื่องยนต์ซีซีที่น้อยออกมา

**TD** • รถที่จะทำตลาดก็คือ ไฟล์รุ่นเดียวใช่ปะ แล้วเอสพลัส  
**สาย** • ใช่ครับ ไฟล์รุ่นเดียว ส่วนเอสพลัสยัง เพราะอันดับ 1 คือ ไฟล์ ส่วนในอนาคตอาจจะเป็นรถยนต์ B-Car ของเรา ซึ่งทั้งหมดยังเป็นเรื่องของแนวคิดและพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ แต่ยังไม่คอนเฟิร์ม

**TD** • พลังงานทางเลือกอื่นๆ ในมุมมองของฟอร์ดก็คิดว่ามีความน่าสนใจสำหรับการเปิดตัวออกสู่ตลาดในอนาคต เพราะอย่างไรก็ตาม ก็มีการเปิดตัวไฟท์ที่ติดตั้งแก๊ส LPG ออกสู่ตลาดมาแล้ว  
**สาย** • ผมมองอย่างนี้นะ พลังงานทางเลือกทุกอย่างดีหมดอะไรที่ไม่ดีพายน้อยที่สุด ถ้าเป็นผม ผมเลือกอันนั้น ทุกอย่างค่อยๆ เป็นค่อยๆ ไป สมมุติว่าถ้าในวันนี้เราบอกว่า ไฮบริดน่าจะดีที่สุด เพราะจะประหยัดเชื้อเพลิง ใช้ไฟฟ้า แต่สิ่งที่คนไม่คิด คือ แล้วแบตเตอรี่ที่เสื่อมแล้วจะไปโยนทิ้งไว้ที่ไหนในวันข้างหน้า ซึ่งตรงนั้นเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นตามมาหลัง

ส่วนในเรื่องของ E85 จริงอยู่ อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันไม่ได้หรรหามาก แต่ก็ยังเป็นพลังงานทางเลือกแบบหนึ่ง และมีจุดสำคัญคือการสร้างงานและสร้างรายได้สำหรับภาคเกษตรกรรมในประเทศไทย ซึ่งมีเฉพาะบางประเทศที่มีศักยภาพในการทำเท่านั้น เวียดนามบอกถ้า E85 เข้ามา ก็ต้องอิมพอร์ตเอทานอลเข้ามา แต่เมืองไทยสามารถทำได้ เราถึงมองว่าอะไรที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่แล้วมีการตัดแปลงน้อยที่สุด ซึ่งเอทานอล คือ ทางเลือกอันดับ 1 ที่เรามอง

ส่วนทางเลือกที่ 2 คือ เรามีแก๊ส LPG และ CNG วันนี้เราต้องยอมรับสภาพความจริงอย่างหนึ่ง คือ รัฐบาลให้เงินอุดหนุนราคาของแก๊สทั้ง 2 เอาไว้อย่างเต็มที่ อย่าง LPG นี้พูดกันมานานแล้ว พอสุดท้ายถ้าลอยตัวขึ้นมาแล้วลิตรหนึ่ง 18 หรือ 20 บาท ถึงตอนนั้นค่าใช้จ่ายก็คงพุ่งพรวดขึ้นมาแบบเท่าตัว สำหรับ CNG เอง ถึงตอนนี้ รัฐบาลก็กดราคาเอาไว้ที่ 8.50 บาท ถ้าลอยตัวจริงๆ คงขึ้นเป็น 13.50 บาท หรือถ้าลอยตัวตามราคาปิโตรเลียมในโลก คุณก็ขึ้นอยู่ดี สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่พูดขึ้นมาใช้ ยังไม่มันทั้งหมด แต่มราคาก็ยังไม่อ้างอิงกับราคาของปิโตรเลียมทั้งหมด

ในขณะที่ประเทศสามารถผลิตเอทานอลขึ้นมาได้เอง ผมไม่ได้บอกว่าเราจะต้องใช้ E100 แต่อะไรก็ตามที่สามารถลดการนำเข้า และใช้สิ่งที่มีอยู่ในประเทศโดยมีการตัดแปลงตัวรถให้น้อยที่สุด ผมว่ามันคือสิ่งที่ดีที่สุด

แต่ทุกพลังงานทางเลือกมีข้อดีข้อเสีย ส่วนตัวผมชอบไฮบริด

แต่ก็มานั่งคิดเหมือนกัน ขอบแบบไม่รู้จะว่า อย่างแบตเตอรี่มือถือเมื่อใช้ไปนานๆ ก็เสื่อม พอเสื่อมก็โยนทิ้ง ซึ่งในยุโรป ในสหรัฐอเมริกา การซื้อรถมักจะเป็นในลักษณะ Leasing ทั้งหมด หรือเช่า แต่บ้านเราถ้าเช่าซื้อ แล้วสมมุติว่าแบตเตอรี่ใช้ไปแล้วเสื่อมในระยะเวลา 5 ปี รถเราใช้รถ 5 ปีแล้วขายเป็นมือสอง คนซื้อมือสองมาเจอคันนี้เข้า คุณต้องเปลี่ยนแบตเตอรี่ ตรงนี้กลายเป็นค่าใช้จ่ายที่มหาศาลแล้ว

ผมมองว่าไฮบริดเหมาะสมสำหรับรถยนต์ระดับหรู แต่รถที่เป็น Mass Communication ซึ่งรัฐบาลพยายามสนับสนุนอย่างอีโคคาร์ ผมว่าควรมองพลังงานทางเลือกในแบบเอทานอลเป็นหลัก ตรงนี้คือผมมองส่วนตัวของผม ในด้านที่เซลล์ ก็มีเรื่องของ Biodiesel อยู่แล้ว ส่วนเรื่องจะผลักดันให้เป็นมากกว่า B5 ได้ไหม อันนี้อยู่ที่ความท้าทายของบริษัทแต่ละแห่งที่จะทำขึ้นมา เพราะว่าบังเอิญประเทศไทยเราสามารถปลูกปาล์มผลิตน้ำมันได้ ปลูกอ้อยปลูกมันผลิตเอทานอลได้ แต่ประเทศอื่นไม่ใช่อย่างนั้นนะ อย่างสวีเดนเวลาใช้ E85 ก็ต้องนำเข้าเอทานอลมาจากบราซิล



เพราะฉะนั้น ผมว่าบ้านเราโชคดีที่มี Material ครบอยู่แล้ว เราถึงมองว่า E85 น่าจะเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ไมเคิลตัวนี้เป็นไมเคิลที่อยู่ในบราซิล แต่สิ่งที่รัฐบาลและภาคเกษตรต้องพิจารณาคือ จะทำอย่างไรให้ Productivity หรือผลผลิตต่อไร่ของอ้อยสูงชันกว่าในปัจจุบัน อาจจะเป็นการคิดค้นอ้อยพันธุ์ใหม่ เพราะเท่าที่ผมอ่านจากงานวิจัย บราซิลมีผลผลิตต่อไร่สูงกว่าเมืองไทยเกือบ 2 เท่า

ถึงตอนนี้ ผมมองเอทานอลเป็นอันดับ 1 ส่วน CNG ประเทศไทยมีแต่ความแพร่หลายในการเติมทั่วประเทศ ตรงนี้เกิดคำถามใครจะเป็นคนลงทุน รัฐบาลจะโยนให้ปตท.เป็นคนจัดการหรือ แต่ถ้ารัฐบาลมีทิศทางที่แน่นอนในการทำทางด้านนั้น ผมว่าประเทศก็ควรจะมองในดานนั้น

แต่โดยส่วนตัวแล้วผมไม่ค่อยเชื่อมั่นในเรื่องของการติดตั้งข้างนอก เพราะไฟท์ที่จะใช้ CNG ต้องมีการปรับรายละเอียดบางอย่างเพื่อคุณภาพ เรียกว่าต้องมีการปรับสเปกเครื่องยนต์ เพื่อให้การทำงานดีขึ้น ไม่นำรถมาถึงแล้วติดได้เลย ซึ่งอาจจะมีผลเสียระยะยาว ดังนั้น ทุกอย่างถ้าคิดจะทำ บริษัทรถต้องศึกษาก่อนว่า ถ้าใช้เชื้อเพลิงแบบนี้ สเปกชิ้นส่วนของเครื่องยนต์จะต้องเปลี่ยนอย่างไร

ผมเห็นเพื่อนฝูงที่ไปติดทั้ง LPG และ CNG ช่วง 2 เดือนแรกต้องวิ่งเข้าอู่เพื่อจูนกัน เพราะรถไม่ได้ถูกสร้างมาตั้งแต่วันแรกเพื่อรองรับเชื้อเพลิงเหล่านี้ แต่ทุกคนมองเห็น 'เอาหน้า...ยอมเสียเวลาไป

ปรับจน เพราะคุ้มกับค่าใช้จ่าย' ตรงนี้ผมว่าเป็นข้อดี เพราะมีการชั่งน้ำหนักระหว่างข้อดีและข้อเสียอย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม ผมมองว่า LPG ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า เจอขึ้นราคาแน่นอน แล้วเมื่อไรที่มันสะท้อนสภาพความเป็นจริงของราคาเชื้อเพลิงจริงๆ ที่เกิดขึ้น ผมเชื่อว่า คนจะหันมามองเอทานอลเป็นอันดับ 1

**TD** • แต่ทำไมเรื่องความปลอดภัยในด้านการใช้แล้ว E85 ก็ยังยั่วยุอีกเหมือนกับ CNG

**สาโรช** • มุมมองของผมคิดว่า ถ้าวันใดวันหนึ่งคุณต้องเลือกระหว่าง E10 กับ E20 ว่าจะเลือกอันไหน ผมว่า E20 อาจจะไม่ค่อยถูก เพราะ E20 ก็เติม E10 ได้

แต่ถ้าถามว่ารัฐบาลทำผิดหรือเปล่าที่อยู่ดีๆ มาโปรโมต E20 แล้วเปลี่ยนมาเป็น E85 ผมว่า 'ไม่ผิด' เพราะอะไร ก็เพราะว่าไม่มีใครรู้ว่าอยู่ดีๆ ราคาน้ำมันที่ค่อยๆ ขึ้นกลับกระโดดพรวดขึ้นมาอย่างนี้ ถ้ารัฐบาลไม่ทำอะไรเลยเสียอย่างนี้เรียกแปลก ปล่อยให้แพงขึ้นไปเรื่อยๆ โดยไม่หาพลังงานทางเลือกเข้ามาทดแทน ผมคิดว่ารัฐบาล



ถามว่าทำไมคนเชียงใหม่ต้องใช้น้ำมันแพงกว่าคนกรุงเทพฯ? เพราะชีวิตเกิดมาอยู่ใกล้กับเธอ? แต่ทำไมแนวคิดในการทำอะไรเพื่องบแบบนี้อยู่ คุณสามารถผลิตในบริเวณที่ใกล้เคียงได้ อย่างที่ลำปางก็มีการปลูกอ้อยอยู่ มีโรงงานน้ำตาลอยู่ คุณสามารถใช้สิ่งที่มืออยู่ได้ และสุดท้ายคนแถวนี้ก็จะได้ใช้น้ำมันที่มีราคาถูกลง แต่ในเมื่อมันมีราคาถูกลงก็ไม่ใช่หมายความว่าเป็นการเชิญชวนให้ทุกคนกลับมาใช้รถเหมือนเดิม: มาตรการในการประหยัดพลังงานในเรื่องอื่นก็ต้องเข้ามาเกี่ยวข้องอีกคือการก็เป็นเรื่องที่มีไม่แพ้”

ทำถูกในเรื่องของแนวทาง แต่เรื่องที่ว่า จะทำอย่างไรให้บาร์ตี้ทั้ง 4 กลุ่มแฮปปี้ ก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง

**ดวงกมล** • ขอแทรกนิดหนึ่งเกี่ยวกับเรื่องของการสัมมนาของชมรมพลังงานไทยทำ ไทยใช้ ซึ่งคุณมนูญ (ศิริวรรณ-อดีตรองกรรมการใหญ่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)) บอกว่าการลงทุนในเรื่องนี้ ถ้าทำเป็น E85 ง่ายที่สุดคือ เป็นถังวางบนดินแล้วใส่เอทานอล ซึ่งตรงนี้ลงทุนไม่สูงและง่าย ในหลายประเทศก็ทำแบบนี้ วิธีนี้เหมาะสำหรับปั๊มที่มีอยู่แล้ว ส่วนถ้าเป็นปั๊มที่สร้างใหม่ก็ค่อยสร้างระบบฝังถังให้อยู่ใต้ดิน

**TD** • ที่คุณสาโรชบอกว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการนำพลังงานทดแทนมาใช้ในภาคเกษตรกรรมใช้ในการผลิตเอทานอล ในความเป็นจริง สามารถทำได้โดยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพในเรื่องการขาดแคลนพืชผลที่ใช้ในการทำอาหารหรือ

**สาโรช** • มองดูที่มันสำปะหลังง่ายที่สุด เราไม่ได้กินมันสำปะหลัง แต่ใช้ทำอาหารสัตว์แล้วส่งไปขายที่ยุโรปและเมืองจีน อันนั้นอาจจะจะมีผลกระทบต่อค่าของเรา ส่วนเอทานอลที่มาจากอ้อย ก็มีด้วยกัน 2 วิธีการ คือ ทำจากกากน้ำตาล หรือทำจากอ้อยโดยตรงที่เป็นไซรัป ในแง่ที่ผมไม่รู้ว่ามีผู้ผลิตเอทานอลแบบไหนมากกว่ากันก็เลยย้อนกลับไปเรื่องที่ว่า มันไม่ใช่เรื่องแค่ว่า เอ๊ย...เรามีพื้นที่ปลูกแต่ควรคิดถึงเรื่องที่ว่า จะทำอย่างไรให้ผลผลิตต่อไร่สูงขึ้นกว่าเดิม

อย่างในอเมริกามีปัญหาเรื่องข้าวโพดที่ใช้ทำเอทานอลจริง แต่ผมไม่แน่ใจว่าเป็นข้าวโพดสำหรับเลี้ยงสัตว์ หรือสำหรับให้คนกิน คิดว่าน่าจะจะเป็นข้าวโพดแบบแรก แล้วก็ข้าวโพดบางส่วนที่ใช้สำหรับบริจาคให้องค์กรการกุศลสำหรับแจกในแอฟริกา

ส่วนในเมืองไทย ผมมองว่าจริงๆ แล้วของเรายังมีพื้นที่ว่างอีกมหาศาล วันนั้นผมดูโทรทัศน์ของ NBT เขาบอกว่าถ้าคุณใช้เอทานอลขึ้นไปถึง E85 แน่แน่นอนว่ามีผลกระทบต่อในการส่งออกน้ำตาล ถ้าสมมุติเราไม่มีการส่งออกน้ำตาล แต่มีไว้ใช้ในประเทศอย่างเดียวทั้งกินและทำเอทานอล หักกลับตัวเลขแล้ว ประเทศไทยจะลดการนำเข้าน้ำมันได้ประมาณกว่า 60,000 ล้านบาท เพราะการหันมาใช้เอทานอลตามเงื่อนไขข้างบน จะช่วยประหยัดการนำเข้าน้ำมันได้ประมาณ 140,000 ล้านบาท แต่จะต้องสูญเสียรายได้เพราะไม่มีการส่งออกน้ำตาลไปประมาณ 70,000 กว่าล้านบาท ซึ่งรายได้ก็กลับไปอยู่กับเกษตรกร

ตรงนี้ผมมองว่าเป็นภาพ Macro ที่รัฐบาลต้องคิด เพราะตัวเลขนี้เป็นการพึ่งความมาจากผู้ผลิตเอทานอล รัฐบาลเองควรมีหน้าที่นำข้อมูลและข้อเท็จจริงมาให้คนได้รับทราบว่าทำแล้วผลจะเป็นอย่างไร จริงอยู่ที่บางคนอาจได้รับผลกระทบ แต่ถ้าโดยภาพรวมแล้วสุดท้ายประเทศได้ ก็น่าทำ แต่ถ้าพิสูจน์ไม่ได้เลย ได้แต่สะใจอย่างเดียว ก็ไม่ควรทำ

**ดวงกมล** • ในการสัมมนาที่ได้ไปเข้าร่วมมา มีการพูดถึงเรื่องนี้อย่างหนึ่ง คุณธิบัติ (หาญประเสริฐ-ประธานชมรมพลังงานไทยทำ ไทยใช้ และรองประธานมูลนิธิสถาบันพลังงานทดแทนเอทานอล-ไบโอดีเซล แห่งประเทศไทย) และคุณสิริวัทธิ (เสียมภักดี-นายกสมาคมผู้ผลิตเอทานอลไทย) ช่วยกันตอบ ซึ่งคุณสิริวัทธิบอกว่า เรื่องนี้ไม่มีปัญหา เพราะเขาก็เป็นผู้ผลิตเอทานอลรายใหญ่เหมือนกัน เขาบอกว่าจริงๆ แล้ว ประเทศไทยผลิตน้ำตาลออกมาได้ประมาณ 7 ล้านตัน ประเทศไทยกินแค่ 2 ล้านตัน และตอนนี้หลายธุรกิจประชาสัมพันธินให้เด็กไทยคนไทยไม่กินหวาน องค์การอนามัยโลก WHO แนะนำให้กินน้ำตาลวันละ 40 กรัม หรือ 2 ช้อนชาเท่านั้น ตรงนี้คงไม่ทำให้คนไทยบริโภคน้ำตาลแบบมหาศาลอย่างแน่นอน และส่วนที่เหลืออีก 5 ล้านตันถูกส่งออกไปขายในราคาถูก ซึ่งตอนนี้ทางรัฐบาลต้องให้เงินอุดหนุนด้วยซ้ำ

บราซิลเป็นประเทศที่มีการส่งออกน้ำตาลมากที่สุด ประมาณปีละ 500 ล้านตัน บ้านเราแค่ 5 ล้านตัน ดังนั้นการหันมาใช้เอทานอลไม่ส่งผลกระทบต่อการขาดแคลนน้ำตาลอย่างแน่นอน แล้วแต่ไหนแต่ไรมา เราไม่เคยเป็นผู้กำหนดราคาน้ำตาลเอง และน้ำตาลจากเมืองไทยถูกกดขี่ราคาต่ำติดดินที่สุด เพราะฉะนั้นต่อให้เราไม่ส่งออกน้ำตาลเลย ก็ไม่ส่งผลกระทบต่อวงจรรายการโลก เพราะเราเป็นแค่เปอร์เซ็นต์เดียวเท่านั้น

**สาโรช** • ผมว่าสิ่งที่น่าเป็นห่วงน่าจะเป็นเรื่องของภาครัฐจะจัดสรรพื้นที่ในการปลูกอย่างไร ไม่ใช่พอราคาดีขึ้น ก็แหกกันมาปลูกมันสำปะหลังกันทั่วประเทศเลย สุดท้ายก็แย่งเหมือนเดิม

**ดวงกมล** • แล้วอีกอย่างหนึ่ง คือ คุณมานะ (ฤทธิ์ชัยสมจาร - นายกสมาคมชาวไร่อ้อยสี่แคว นครสวรรค์ และประธานสหกรณ์การเกษตรชาวไร่อ้อยสี่แคว) กล่าวในการสัมมนาว่า เมืองไทยเหมาะที่จะใช้เชื้อเพลิงเอทานอล อีกอย่างคือ พื้นที่สำหรับใช้ปลูกพืชพลังงานทั้งหมดมีกระจายอยู่ทั่วประเทศ โรงงานน้ำตาลมีกระจายอยู่ทั่วประเทศ เพราะฉะนั้นจากโรงงานน้ำตาล เราสามารถทำเอทานอลจากตรงนั้นได้เลย แล้วขนส่งเพื่อกระจายเข้าปั๊มหรือเพื่อจำหน่ายแก่ผู้บริโภคได้เลย แต่ก็ต้องเปลี่ยนนโยบายการควบคุมกันก่อน

**สาโรช** • ลองดูทางภาคใต้ ตั้งแต่สุราษฎร์ธานีเป็นต้นไป พื้นที่แถวนั้นปลูกปาล์มทั้งหมด ปัจจุบันก็มีโรงงานทำปาล์มน้ำมันอยู่ทางใต้หลายแห่ง ซึ่งปาล์มน้ำมันก็มีทั้งเอามากิน หรือเติมในรถ ซึ่งแน่นอนในช่วงต้นเมื่อราคาน้ำมันสูง คนก็แหกกันไปใช้ Biodiesel ปริมาณการใช้และการบริโภคจากเดิมที่เน้นไปที่ด้านการบริโภคมากกว่า ก็เลยสมดุลกัน ไม่ขาดแคลน

แต่บังเอิญภาคใต้ปลูกอ้อยได้ลำบาก เพราะต้องดูพื้นที่ตามปริมาณน้ำฝน เวลานั้นมีโรงงานน้ำตาลในไทยไปเข้าพื้นที่ปลูกอ้อยกันในประเทศลาวค่อนข้างเยอะ ส่วนมันสำปะหลัง ไกลกันไปตั้งแต่ว่าชิลไปจนถึงอิสาน ดังนั้น รัฐบาลไทยต้องจัดการในเรื่องของพื้นที่การเพาะปลูกให้ดี แล้วจัดการเพิ่มผลผลิตต่อไร่ให้ได้ ผมว่าเป็นเรื่องของเทคโนโลยีต้องเข้ามาเกี่ยวข้องในเรื่องการเพาะปลูกและการเพิ่มผลผลิต มันไม่ใช่เรื่องของราคาภาคใต้ไปปลูกแล้วรับประกันราคาซื้อ มันไม่ใช่ ภาครัฐต้องเข้ามาเกี่ยวข้องและจัดการมากขึ้น

อย่างไรที่คุณดวงกมลพูดก็ถูก ในเมื่อคุณมีอ้อยอยู่ในพื้นที่ ถ้าคุณตั้งโรงงานน้ำตาลนั้นเท่ากับเป็นการทำในระดับสเกลใหญ่ซึ่งต้องลงทุนมาก แต่ถ้าคุณต้องการแค่โรงงานผลิตเอทานอล ก็สามารถทำในแบบชุมชนที่ผสมน้ำมันใช้เองได้ คุณสามารถปลูกและใช้เองในพื้นที่ เงิน และเศรษฐกิจของคุณก็อยู่ในนั้น ซึ่งต้องยอมรับว่าในทุกวันนี้ราคาน้ำมันที่เขี่ยใหม่แพงกว่าที่กรุงเทพฯ อยู่แล้ว เพราะค่าขนส่ง

ถามว่าทำไมคนเขี่ยใหม่ต้องใช้ น้ำมันแพงกว่าคนกรุงเทพฯ? เพราะชีวิตเกิดมาอยู่ใกล้กันหรือ? แต่ถ้ามีแนวคิดในการทำอะไรแบบนี้อยู่ คุณสามารถผลิตในบริเวณที่ใกล้เคียงได้ อย่างที่ลำปางก็มีการปลูกอ้อยอยู่ มีโรงงานน้ำตาลอยู่ คุณสามารถใช้สิ่งที่มีอยู่ได้ และสุดท้ายคนแถวนั้นก็จะได้ใช้น้ำมันที่มีราคาถูก

แต่ในเมื่อราคาน้ำมันราคาถูก ก็ไม่ใช่หมายความว่าเป็นการเชิญชวนให้ทุกคนกลับมาใช้รถเหมือนเดิมนะ มาตรการในการประหยัดพลังงานในเรื่องอื่นก็ต้องเข้ามาเกี่ยวข้อง อิโคคาร์ก็เป็นเรื่องที่หนีไม่พ้น เพราะถ้าราคาน้ำมันอยู่ขนาดนี้ ยังไงก็ต้องใช้รถเล็ก ผมว่ารัฐบาลตัดสินใจถูกนะเรื่องอิโคคาร์ เพราะเป็นเรื่องที่มาจากจังหวะพอดี

เพราะฉะนั้นในเรื่องของราคาน้ำมัน การหาพลังงานทดแทน มาตรการประหยัดพลังงาน คือ สิ่งที่ทำให้คนต้องหันมาใช้รถที่มีขนาดเล็กลง อย่างขับริดเจอร์ เพราะไม่ว่าจะช้าหรือเร็วก็ถึงเหมือนกัน แต่กินน้ำมันต่างกันลิบลับ ทุกอย่างเกี่ยวข้องกันหมด วันนี้เราพูดกันแต่พลังงานทางเลือก แต่ในวันข้างหน้ามันยังมีหัวข้ออีกเยอะที่เราจะต้องพูดกันอีกเยอะ ถ้าเราคิดว่าเราจะเซฟเงินสำหรับเรื่องการใช้รถ แล้วสุดท้ายอุตสาหกรรมรถก็จะเปลี่ยนไปอีกรูปแบบหนึ่ง

ถ้าเราย้อนกลับไปในยุคทศวรรษที่ 1970 ในอเมริกา ซึ่งราคาน้ำมันแพงขึ้นครั้งแรกตอนที่เกิด Oil Crisis ขึ้น อุตสาหกรรมรถเปลี่ยนครั้งใหญ่มารอบหนึ่ง และในตอนนี้ก็คงจะเปลี่ยนกันอีกรอบ

**TD** • แล้วคิดว่าในเมืองไทยจะสามารถเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานเหมือนในบราซิลได้หรือไม่ เพราะการหันมาใช้เอทานอลของนั้นก็เกิดขึ้นในยุควิกฤตการณ์น้ำมันยุค 1970

**สาโรช** • ผมว่ารัฐบาลต้องใจแข็ง และวิสัยทัศน์ของภาครัฐคือเรื่องใหญ่

**ดวงกมล** • บราซิลที่เค้าทำกันได้นี่ เพราะรัฐบาลออกเป็นกฎหมายบังคับใช้

**สาโรช** • ผมว่ารอดูเมืองไทยอีกนิด เพราะรัฐบาลมีความคิดที่ถูกต้อง เพราะสถานการณ์บีบให้เราต้องคิดอย่างนั้น คือ แนวคิดถูกแต่วิธีปฏิบัติเนี่ยจะช้าหรือจะเร็ว จะยึดเยื้ออีกนานมัย จะตัดสินใจได้ทันทีมัย แต่สิ่งที่สำคัญที่สุด ผมว่ารัฐบาลต้องใจกล้าพอที่จะเปิดเผยข้อมูลให้ทุกคนดูและอธิบายว่า ทำไม่ถึงเลือกแบบนี้ คงไม่ต้องถึงกับการทำประชาพิจารณ์ แต่ต้องทำให้ทุกอย่างมีความชัดเจน เช่น ข้อมูลจากภาครัฐบอกว่า เรามีพื้นที่ในการผลิตขนาดนี้ เรามีน้ำตาลเท่านี้ เราส่งออกเท่านี้ ถ้าเราไม่ส่งออกเราเปลี่ยนมาใช้เป็นเอทานอล เราจะประหยัดการนำเข้าเชื้อเพลิงเท่าไร เกษตรกรดีขึ้นมัย นอกจากนั้น ยังควรมีแผนระยะยาวที่รัฐบาลวางไว้ เช่น ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ เพื่อให้พวกคุณใช้น้ำมันน้อยลง ซึ่งทุกอย่างเกี่ยวข้องกัน และเราต้องมองให้หมด

**TD** • แล้วในส่วนของผู้ที่เป็นบัณฑิตก็นำมาใช้ในการทำเอทานอลคิดว่าอย่างไรใช้ทำเอทานอลดีกว่ากัน

**สาโรช** • รู้สึกเขาจะคิดเป็นเรื่องของต้นทุนการผลิต เรื่องคุณภาพจะเหมือนกัน แต่มีสิ่งทีเรียกว่า Impurity หรือสารเจือปน จะต่างกันนิดหน่อย แต่คุณภาพในการเป็นเอทานอลในเรื่องการจุดไฟ ความร้อนต่างๆ จะมีลักษณะเหมือนกัน แต่ด้วยการที่มันเป็นสิ่งทีมาจากพืช ทำให้ต้นทุนก็จะขึ้นอยู่กับแต่ละพื้นที่

**ดวงกมล** • ในเรื่องขั้นตอนการผลิตของทั้ง 2 อย่างก็ต่างกันเท่าที่ทราบมา รู้สึกมันสำปะหลังจะไม่สามารถนำมาใช้ทำเอทานอลได้เลย ต้องผ่านการแปรรูปเป็นแป้งแล้วถึงนำมาทำเอทานอล แต่ในส่วนของน้ำตาล สามารถนำน้ำตาลจากอ้อยดิบมาทำได้เลย หรือกากอ้อย หรือกากน้ำตาลก็ทำได้อีก ซึ่งอ้อยจะมีขั้นตอนหรือกระบวนการน้อยกว่า



**TD** • แนวคิดเกี่ยวกับเรื่องก็ให้ชุมชนทำนักที่ผลิตเอทานอลเพื่อใช้ในบริเวณหรือพื้นที่ของตัวเอง ในมุมมองของคุณสาโรช คิดว่าจะมีบทบาทในเรื่องของการควบคุมคุณภาพหรือเปล่า เพราะว่านำไปใช้แล้วพอมีบทบาท ส่วนใหญ่จะโทษมากกว่าบ้าน

**สาโรช** • ก็อาจเป็นไปได้ครับ แต่ในเรื่องของมุมมองหรือแนวคิดแล้ว วิธีที่คุณใช้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการผลิตแล้วส่งกระจายออกไปยังพื้นที่ต่างๆ ผมว่าเราน่าจะเลยยุคเช่นนี้ได้แล้ว คุณมีเทคโนโลยีที่สามารถทำมีคุณภาพดีขึ้นได้ และสามารถใช้ในชุมชนได้ ซึ่งถ้าคุณทำเอทานอลได้เองและใช้เองในชุมชน ทุกลิตรที่คุณขายเอทานอลก็ต้องเสียภาษี ภาษีก็จะอยู่ในชุมชน แต่ทุกวันนี้ ภาษีมันไปอยู่ในกรุงเทพฯ ผมว่านี่คือการพัฒนาประเทศในอีกระบบหนึ่งที่ทำให้แต่ละชุมชนมีรายได้ ซึ่งในหลายๆ ประเทศเป็นไปในลักษณะนี้

**TD** • กับที่เกดขึ้นในอเมริกาเมื่อ 2-3 ปีที่แล้วซึ่งมีการตื่นตัวและรัฐบาลให้คนหันมาใช้เชื้อเพลิง E85 เป็นเพราะอเมริกามีบริษัทของตัวเองที่ร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยกันผลักดันให้ทุกอย่างเดินหน้าไปอย่างรวดเร็ว

**สาโรช** • อย่างที่ผมบอกก่อนหน้านี้ว่า รถและน้ำมันที่เป็น E85 มีราคาค่อนข้างสูง แต่คนที่นั่นใส่ใจในเรื่องคุณภาพของชีวิต และสิ่งแวดล้อม คุณก็รู้ที่ยุโรปที่มีมาตรฐานสเต็ป 1 2 3 หรือ 4 ทุกอย่างมันเกี่ยวกับการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งถือเป็นเรื่องใหญ่สุด การใช้ น้ำมัน E85 จะช่วยลดคาร์บอนไดออกไซด์ถึงครึ่งหนึ่ง ผมว่าประเทศที่มีการพัฒนาขึ้นไปในระดับหนึ่ง คนที่นั่นจะมองว่าเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องใหญ่

ถ้าถามว่ามีกรจูงใจโดยใช้ราคาน้ำมัน E85 ให้คนสนใจหรือ

ไม่นั้น ไม่ใช่แน่นอน เพราะว่าคนสนใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากกว่า จะเห็นได้ว่าจุดมุ่งหมายต่างกันละ ซึ่งในขณะที่บ้านเรา ผมค่อนข้างหงุดหงิดมาตลอดที่บ้านเราเดินตามมาตรฐานยูโร 2 - 3 - 4 มาตลอด แต่เห็นรถเมล์ของขสมก.ยังควันดำอยู่กลางถนนเลย ที่หงุดหงิดเพราะขนาดเป็นรัฐวิสาหกิจยังทำอย่างนี้ได้ลคงคอ คุณบีบบังคับให้คนเปลี่ยนหมด แต่ของคุณยังเป็นอย่างนี้อยู่เลย ซึ่งผมว่าอย่างนี้ภาครัฐไม่จริงจังในบางเรื่อง

เห็นมั้ยละครับว่า ในบ้านเรา การคำนึงถึงเรื่องคุณภาพชีวิตมันไม่ได้เข้ามาอยู่ในเงื่อนไขของการใช้ E85 เลย มันกลายเป็นเรื่องของ ‘ผมอยากใช้น้ำมันราคาถูก’...‘อยากซื้อรถราคาถูก’ ผมถึงบอกว่าเรื่องการใช้พลังงานเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง เราต้องมองให้คน



ผมว่าภาครัฐเขาต้องการมองให้เป็นธรรมกับทุกคน คือ ให้ทุกคนอยู่ที่เส้นสตาร์ทพร้อมๆ กัน บางคนพร้อมก่อนก็อาจจะบอกว่าแล้วทำไมผมต้องรอคนอื่น ทุกอย่างอยู่ที่ต่างฝ่ายต่างมองผลประโยชน์ของตัวเองเท่านั้นเอง แต่ผมอยากให้ทุกคนมองว่า สุดท้ายแล้วทิศทางที่เราจะต้องเดินไปทางด้าน E85 ใช่มั้ย? เราควรจะสนับสนุนการใช้เอทานอลในประเทศให้เยอะขึ้นใช่มั้ย? ถ้าเป็นอย่างนี้ในแง่ของการเป็นประชาคม ผมว่าตรงนี้เป็นแนวทางที่ถูกจะเริ่มเข้าไปอีก 6 เดือน ก็ไม่เป็นไร เพราะประเทศไทยมาถึงจุดที่จะต้องมีการเปลี่ยนการใช้พลังงานกันใหม่”



เปลี่ยนวิธีการใช้รถ ไม่อย่างนั้นสุดท้ายพอน้ำมันราคาถูกลง ก็ยังเติมกันแหลกเหมือนเดิม

**Thaidriver :** *อย่างไรในอเมริกา การขนส่งก็หันหันมาใช้ E85 ก็รับส่งพลังงานต่อสิ่งแวดล้อมเหมือนกัน เพราะเคยมีข่าวว่าบางพื้นที่ซึ่งเป็นจุดปลูกข้าวโพดเพื่อใช้ทำ E85 เกิดการสะสมของปุ๋ยหรือยาฆ่าแมลงประเภทเดียวกันอย่างมาก*

**สาโรช :** • ผมว่าตรงนี้เป็นเรื่องของกรเรียนรู้อย่างหนึ่ง บางครั้งทำด้วยเจตนาดี แต่เราก็ไม่รู้ว่าจะเกิดผลกระทบอะไรตามมาบ้าง เรื่องของการทดลอง บางที่เราไม่สามารถทำแค่ครั้งเดียวแล้วปล่อยผ่านไปโดยไม่ทดลองซ้ำอีกเลย เหมือนกับการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ CNG จริงอยู่ที่ว่าพอใส่แล้ววิ่งได้เลยไม่มีปัญหา ซึ่งจริงในระยะแรก แต่ถ้าคุณใช้รถจนจบ Cycle ทั้งหมด แล้วลองกลับมาดูกันอีกครั้ง ถ้ามันมีปัญหาเล็กๆ น้อยๆ ก็ต้องมีการแก้ไข ไม่ใช่คิดกันว่า ปัญหาเล็กๆ แค่นี้ ช่วงมันแฉะ เพราะถ้าปัญหานี้เกิดขึ้นซ้ำๆ กันหลายๆ รอบ มันก็จะกลายเป็นปัญหาใหญ่ตามมา และกลายเป็นค่าใช้จ่ายอีกอย่างที่เกิดขึ้นตามมา

อย่างในบ้านเรา ถ้ามองว่าการปลูกอ้อยและมันสำปะหลัง มันเป็นเรื่องที่มีอยู่แล้ว ซึ่งถ้ารัฐบาลมองเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกาแล้ว ก็ควรจะมีการเตรียมรับมือกับสิ่งที่จะตามมา ผมถึงบอกว่าเรื่องนี้ไม่ใช่อยู่ดีๆ คิดอยากจะทำเหมือนกันไปทำเหมือนกับช่วงที่ข้าวราคาขึ้น คนกลับไปปลูกข้าวกัน พอปลูกเสร็จข้าวหล่นมาเหลือต้นละ 9,000 บาท ก็มองหน้ากันไปมาว่าจะทำอย่างไรดี ผมมองว่าถ้าจะทำให้ดีคงต้องถึงการปฏิรูปที่ดินกันใหม่เลยทีเดียว เพราะไม่อย่างนั้นจะเกิดปัญหา ซึ่งการปฏิรูปที่ดินเป็นเรื่องใหญ่ และกระทรวงเกษตรฯ ก็ต้องเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องได้แล้ว ซึ่งเท่าที่ผ่านมายังไม่ค่อยมี

เรื่องของ E85 นอกจากกระทรวงพลังงานแล้ว ฝ่ายที่เกี่ยวข้องก็ควรจะมีส่วนกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง และกระทรวงเกษตรด้วย ซึ่งผมคิดว่าเรื่องยังไม่น่าจะจบง่ายๆ อย่างในบราซิลที่ทำได้ เพราะรัฐบาลเค้าแข็ง และวางเรื่องนี้เป็นวาระแห่งชาติ มีความชัดเจน

**Thaidriver :** *คิดว่านโยบายและข้อกำหนดของรัฐบาลเกี่ยวกับ E85 จะมีการเปลี่ยนแปลงไปอีกไหม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการเอื้อประโยชน์ หรือการสนับสนุนให้โครงการนี้เดินหน้า*

**สาโรช :** • ผมไม่อยากจะให้มองว่าเป็นเรื่องของกรเอื้อประโยชน์ เพราะจริงอยู่ที่ผมทำงานในบริษัทรถ แต่ผมก็เป็นประชาชนคนหนึ่ง พ่อแม่พี่น้องผมก็ต้องซื้อรถแล้วก็ตามน้ำมัน ผมอยากจะให้มองในแง่ที่ว่า ‘สุดท้ายแล้วประเทศนี้ได้อะไบ้าง’ แล้วชีวิตของพวกเขาดีขึ้นหรือเลวลง เทคโนโลยีของแต่ละบริษัทตามหลังกันไม่เกิน 1 ปี ใครบางคนอาจจะเริ่มหรือออกตัวได้เร็วกว่า แต่สุดท้ายทุกคนก็ตามกันทัน เทคโนโลยีไม่ใช่เรื่องที่ลึกลับซับซ้อน

ผมว่าภาครัฐเขาต้องการมองให้เป็นธรรมกับทุกคน คือ ให้ทุกคนอยู่ที่เส้นสตาร์ทพร้อมๆ กัน บางคนพร้อมก่อนก็อาจจะบอกว่าแล้วทำไมผมต้องรอคนอื่น ทุกอย่างอยู่ที่ต่างฝ่ายต่างมองผลประโยชน์ของตัวเองเท่านั้นเอง แต่ผมอยากให้ทุกคนมองว่า สุดท้ายแล้วทิศทางที่เราจะต้องเดินไปทางด้าน E85 ใช่มั้ย? เราควรจะสนับสนุนการใช้เอทานอลในประเทศให้เยอะขึ้นใช่มั้ย? ถ้าเป็นอย่างนี้ ในแง่ของการเป็นประชาคม ผมว่าตรงนี้เป็นแนวทางที่ถูกจะเริ่มเข้าไปอีก 6 เดือน ก็ไม่เป็นไร เพราะประเทศไทยมาถึงจุดที่จะต้องมีการเปลี่ยนการใช้พลังงานกันใหม่

ส่วนผลประโยชน์จะอยู่ที่ใครบ้าง ผมว่ามันเป็นเรื่องของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นครั้งเดียว เพราะสิ่งที่เกิดขึ้นไม่ใช่ว่ารัฐบาลประกาศอนุญาตให้บริษัทรถแค่ 2 รายเท่านั้นที่สามารถขาย E85 ได้ ซึ่งถ้าเป็นอย่างนี้ มันไม่แฟร์อย่างแน่นอน