

เสริมสร้างความแข็งแกร่งเงินรูเปียห์ด้วยน้ำมันปาล์ม

รัฐบาลได้จัดทำแผนงานในการใช้ไบโอดีเซล B20 สำหรับลดการนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เพื่อป้องกันการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดและเสริมสร้างความแข็งแกร่งของเงินรูเปียห์

ปัจจุบันสกุลเงินเหรียญสหรัฐเป็นสิ่งที่ต้องการอย่างมากในอินโดนีเซีย สกุลเงินเหรียญสหรัฐเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ ในทางกลับกันเงินทุนสำรองระหว่างประเทศที่มีความแข็งแกร่งจะช่วยเสริมสร้างอัตราแลกเปลี่ยนรูเปียห์ให้แข็งแรงต่อไป ในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมารัฐบาลได้รับความสูญเสีย/เสียหายจากค่าเงินรูเปียห์ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง เงินทุนสำรองระหว่างประเทศของธนาคารกลางอินโดนีเซีย (Bank Indonesia - BI) ยังคงอยู่ในสถานการณ์ที่ลำบากในการแทรกแซงเพื่อความมั่นคงของค่าเงินรูเปียห์

ตามข้อมูลธนาคารกลางอินโดนีเซีย (BI) เช่น เมื่อเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมาทุนสำรองเงินตราต่างประเทศได้รับการบันทึกไว้ที่ ๑๒๒.๙ พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่เมื่อสิ้นเดือนมิถุนายนลดลง ๓.๑ พันล้านเหรียญสหรัฐ ทำให้เงินทุนสำรองฯ เหลือเพียง ๑๑๙.๘ พันล้านเหรียญสหรัฐ การลดลงของเงินทุนสำรองระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องมาจากการชำระหนี้ต่างประเทศและการแทรกแซงของธนาคารกลางอินโดนีเซีย (BI) เพื่อรักษาเสถียรภาพของอัตราแลกเปลี่ยนเงินรูเปียห์

แต่ค่าเงินรูเปียห์จนถึงขณะนี้ยังคงอยู่ใน "โซนสีแดง" ซึ่งอัตราแลกเปลี่ยนเงินรูเปียห์ ณ วันที่ ๖ สิงหาคมที่ผ่านมา ยังคงเป็น ๑๔,๔๗๘ รูเปียห์ต่อเหรียญสหรัฐ ตัวเลขดังกล่าวยังคงห่างไกลจากสมมติฐานด้านงบประมาณของรัฐ (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah – APBN) ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ อัตราแลกเปลี่ยนคือ ๑๓,๔๐๐ รูเปียห์ต่อเหรียญสหรัฐ ประธานาธิบดี Jokowi แทรกแซงโดยทันที ในช่วงสองสามสัปดาห์ที่ผ่านมามีการประชุมกับบุคคลในวงจำกัดเท่านั้น โดยประธานาธิบดีได้ให้ความสำคัญที่มุ่งเน้นในการเสริมสร้างมูลค่าของรูเปียห์

การประชุมกับบุคคลในวงจำกัดเมื่อวันอังคารที่ ๓๑ กรกฎาคมที่ผ่านมา ณ พระราชวัง เมืองโบโกร์ ประธานาธิบดี Jokowi เน้นย้ำถึงลำดับความสำคัญของอินโดนีเซียในเวลานี้คือการนำเข้าเงินเหรียญสหรัฐให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้เพื่อเสริมสร้างเงินทุนสำรองระหว่างประเทศ ในทางตรงกันข้ามความพยายามที่จะส่งออกเงินเหรียญสหรัฐไปต่างประเทศต้องถูกระงับไว้ให้มากที่สุดในความหมายก็คือการนำเข้าต้องลดลง

เหตุผลก็คือ การชำระเงินนำเข้าทำด้วยสกุลเงินเหรียญสหรัฐ แต่การส่งออกต้องได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการส่งออกนำเงินออกนอกประเทศ "ประธานาธิบดี Jokowi ขอให้พิจารณาสองประเด็นสำคัญคือ การควบคุมการนำเข้าและการส่งออกที่เพิ่มขึ้น" ประธานาธิบดี Jokowi กล่าวในการประชุมกับบุคคลในวงจำกัด ตนเองไม่ลังเลที่จะเปิดเผยอย่างซื่อสัตย์ว่าอินโดนีเซียต้องการเงินเหรียญสหรัฐมากขึ้น "สถานการณ์ของประเทศในขณะนี้ต้องการเงินเหรียญสหรัฐดังนั้นฉันขอให้ทุกหน่วยงาน/กระทรวงฯ เคร่งครัด ไม่มีการล้อเล่นกับเรื่องนี้ ฉันไม่ต้องการกลับมาประชุมหารือเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวนี้ซ้ำอีก แต่การปฏิบัติไม่ได้ผลเป็นไปตามที่คาดหวัง "เขากล่าว

นอกจากนี้เราต้องระงับสิ่งที่นำเข้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เมื่อพบกันหลังจากการประชุมกับบุคคลในวงจำกัด Mr. Darmin Nasutian รัฐมนตรีประสานงานด้านเศรษฐกิจกล่าวว่า รัฐบาลจะมุ่งเน้นการระงับการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นอันดับแรก

อีกทางเลือกหนึ่งคือรัฐบาลจะส่งเสริมโปรแกรมบังคับให้ผสมไบโอดีเซลร้อยละ ๒๐ ในเชื้อเพลิงดีเซล นโยบายนี้เรียกกันทั่วไปว่าไบโอดีเซล B20

ตามข้อมูลของ Mr. Darmin นโยบายการใช้งานไบโอดีเซล B20 จะมุ่งเน้นในระยะสั้น เพราะสาระสำคัญของรัฐบาลถ้าหากการใช้งานไบโอดีเซล B20 ประสบความสำเร็จ รัฐบาลจะสามารถลดการนำเข้าเชื้อเพลิงได้ระหว่าง ๓.๕ - ๔.๕ ล้านลิตรต่อปี "เราจะเริ่มต้นด้วยไบโอดีเซล B20 ซึ่งหมายถึงการลดการนำเข้าน้ำมันดีเซล" Mr. Darmin กล่าวกับวารสาร GATRA

สองวันหลังจากการประชุมกับบุคคลในวงจำกัดที่พระราชวัง เมืองโบโกร์ ประธานาธิบดี Joko Widodo เข้าร่วมงาน Indonesia Convention Center (ICE) เมืองตังเกอรัง จังหวัดบันเติน ทำพิธีเปิดงานมหกรรมยานยนต์ Gaikindo Indonesia International Auto Show ครั้งที่ ๒๖ (GIAS ๒๐๑๘) ที่เป็นการจัดแสดงผลงานของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งประธานาธิบดีได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของโปรแกรมการใช้งานไบโอดีเซล B20 เพื่อลดการนำเข้าเชื้อเพลิง

ประธานาธิบดีได้ขอให้อุตสาหกรรมยานยนต์เข้ามามีส่วนร่วมในความสำเร็จของการดำเนินนโยบายการใช้ไบโอดีเซล B20 เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่สามารถประหยัดได้นั้นมาจากการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงมีจำนวนมากถึง ๕.๙ พันล้านเหรียญสหรัฐ "เกือบ ๖ พันล้านเหรียญสหรัฐ และประธานาธิบดีจะปฏิบัติตามขั้นตอนดังกล่าว (การใช้ไบโอดีเซล B20) เพราะโดยปกติแล้วเมื่อมีการประชุมเราตอบตกลงว่า "ได้" - แต่เมื่อออกจากที่ประชุมแล้ว - ลืมทุกสิ่งทุกอย่าง - ขณะนี้ฉันไม่ทำตาม" ประธานาธิบดีกล่าว

การนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดการขาดดุลการค้า จากข้อมูลสำนักงานสถิติแห่งชาติ (Statistics Indonesia - BPS) ในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (มกราคม - มิถุนายน) ยอดการค้าขาดดุลมีประมาณ ๑.๐๒ พันล้านเหรียญสหรัฐ เหตุผลเนื่องจากการนำเข้าสูงกว่าการส่งออก ยอดการส่งออกรวมในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๑ มีมูลค่า ๘๘.๐๒ พันล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่าทั้งสิ้น ๘๙.๐๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ

ยอดการนำเข้าทั้งหมดในช่วงแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เพิ่มขึ้นเป็น ๑๔.๐๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ ในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง (Bahan Bakar Minyak - BBM) เท่านั้นคิดเป็นประมาณร้อยละ ๑๕ ของยอดนำเข้าทั้งหมด ดังนั้นกลยุทธ์ของรัฐบาลในการส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล B20 คือการลดการนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอย่างชัดเจน หากโครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จตัวเลขดุลการค้าจะปรับตัวดีขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการเสริมสร้างความแข็งแกร่งของเงินรูเปียห์

ตามข้อมูลของวารสาร GATRA นโยบายการใช้ไบโอดีเซล B20 ได้เริ่มดำเนินการใช้จริงตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ แต่จนถึงปัจจุบันนโยบายนี้มีข้อจำกัดคือใช้เฉพาะกับยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงดีเซลที่ได้รับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (Public Service Obligation - PSO) เช่น รถไฟหรือรถโดยสารเท่านั้น ในขณะที่ยานพาหนะส่วนตัวที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลไม่ได้ถูกกำหนดไว้

แต่ตอนนี้รูปแบบจะเปลี่ยนไป หนึ่งใน การตัดสินใจที่สำคัญในการประชุมกับบุคคลในวงจำกัดครั้งล่าสุดคือ การขยายการใช้ไบโอดีเซล B20 ไม่เพียงแต่สำหรับบริการขนส่งที่ได้รับเงินอุดหนุนเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงยานพาหนะส่วนตัวด้วย กล่าวอีกนัยหนึ่งว่าไม่สนใจเกี่ยวกับรถยนต์ - ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ราคาแพงตราบิตที่พวกเขาใช้เครื่องยนต์ดีเซลกับน้ำมันดีเซลก็ต้องใช้ไบโอดีเซล B20

รัฐบาลได้ให้สัญญาที่ชัดเจน จนถึงปัจจุบันพื้นฐานทางกฎหมายในการใช้ไบโอดีเซล B20 สำหรับยานพาหนะที่ได้รับเงินอุดหนุนคือ กฎระเบียบประธานาธิบดีฉบับที่ ๖๑/๒๐๑๕ ว่าด้วยการเก็บรวบรวมและใช้เงินจากกองทุนเพาะปลูกน้ำมันปาล์ม

ตามข้อมูลของ Mr. Airlangga Hartato รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมกล่าวว่า รัฐบาลมีพันธกรณีที่ จะขยายการใช้ไบโอดีเซล B20 ไปสู่ยานพาหนะของภาคเอกชน กฎระเบียบประธานาธิบดีหมายเลข ๖๑/๒๐๑๕ จะถูกปรับแก้ไขโดยประธานาธิบดี นี่คือการขั้นตอนต่อไปของเราในการปรับปรุงความสมดุล (การค้า)" กล่าวกับวารสาร GATRA

ตามความเป็นจริง Mr. Darmin Nasution รัฐมนตรีประสานงานด้านเศรษฐกิจกล่าวว่า การปรับแก้ไขกฎระเบียบประธานาธิบดีหมายเลข ๖๑/๒๐๑๕ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์แล้ว แต่สิ่งที่เหลืออยู่คือการลงนามโดยประธานาธิบดี และจะมีผลบังคับใช้ในเดือนถัดไป (กันยายน) นี่ถ้าเป็น Mr. Darmin เองเขาจะเสนอให้พิจารณาบังคับใช้ในเดือนสิงหาคมนี้เลย

จนถึงขณะนี้อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ให้การสนับสนุนในเชิงบวกต่อการใช้ไบโอดีเซล B20 สำหรับยานพาหนะส่วนบุคคล แต่เขาก็เตือนรัฐบาลให้มีความสำคัญกับประเด็นเรื่องการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเชื้อเพลิงไบโอดีเซล B20

Mr. Darmin อธิบายว่า รัฐบาลกำลังควบคุมเครื่องยนต์ดีเซลตามมาตรฐาน Euro 2 แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรฐานควบคุมมลพิษสำหรับเครื่องยนต์ดีเซลจะเพิ่มขึ้นเป็น Euro 4 ความแตกต่างระหว่าง Euro 2 และ Euro 4 อยู่ในเนื้อหาของกำมะถัน มาตรฐาน Euro 2 มีค่ากำมะถันต่ำกว่า ๕๕๐ ppm สำหรับปริมาณกำมะถันของ Euro 3 อยู่ที่ ๑๕๐ ppm ขณะที่ Euro 4 ต้องต่ำกว่า ๑๕๐ ppm

ตามข้อมูลของ Mr. Yohannes กล่าวว่า ในปัจจุบันการใช้ไบโอดีเซล B20 ยังคงเทียบเท่ากับมาตรฐานของ Euro 2 แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์กำลังเตรียมพร้อมเพื่อปรับให้คุณสมบัติได้มาตรฐานตาม Euro 4 ดังนั้นเขาหวังว่านโยบายการใช้ไบโอดีเซล B20 สำหรับยานพาหนะส่วนบุคคลจะมีความสมดุลกับคุณภาพที่เพิ่มขึ้นของเชื้อเพลิงไบโอดีเซล B20" อย่าทำให้ นโยบายการใช้ไบโอดีเซล B20 และนโยบายการปล่อยมลพิษกลายเป็นสิ่งที่ตรงกันข้าม" Mr. Mochammad Egi Fadliansyah กล่าวกับวารสาร GATRA

แม้ว่านโยบายอย่างเป็นทางการของการใช้ไบโอดีเซล B20 เริ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ แต่ก็ต้องยอมรับว่าการดำเนินการตามนโยบายดังกล่าวยังไม่ได้รับการขยายสูงสุด จากข้อมูลของสมาคมผู้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพอินโดนีเซีย (Indonesian Biofuel Producers Association - Aprobi) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ปริมาณการผลิตไบโอดีเซลมีประมาณ ๓.๕ ล้านลิตร แม้ว่าสมาคมผู้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพอินโดนีเซียสามารถผลิตได้มากขึ้น แต่พวกเขาต้องคำนึงถึงปัจจัยความต้องการของตลาด

ตามข้อมูลของ Mr. Paulus Tjakrawan ประธานกรรมการสมาคมผู้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพอินโดนีเซีย (Aprobi) กล่าวว่า ยังคงมีปัจจัยทางเศรษฐกิจและทางเทคนิคที่ทำให้การใช้งานไบโอดีเซล B20 ไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับปัจจัยทางเทคนิค เขากล่าวว่า ขณะนี้คุณภาพของไบโอดีเซล B20 ยังต้องได้รับการปรับปรุงโดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของเครื่องยนต์ "ถ้าไบโอดีเซลต้องได้รับการปรับปรุง มันก็จะได้รับการปรับปรุง แต่ถ้ารถยนต์ต้องได้รับการซ่อม มันก็จะได้รับการซ่อมแซม"

จนถึงขณะนี้ยังมีการต่อต้านจากภาคอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการใช้ไบโอดีเซล B20 เช่น สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Indonesian Truck Entrepreneurs Association - Aprindo) เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้ที่กังวลเกี่ยวกับนโยบายนี้ และจากข้อมูลของ Mr. Kyatmaja Lookman รองหัวหน้าฝ่ายการจัดหน่วยและโลจิสติกส์ของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Aprindo) ไบโอดีเซล B20 เหมาะสำหรับรถบรรทุกที่จำหน่ายออกมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ และปีหลังจากนั้น

สำหรับรถบรรทุกเก่า ผู้ประกอบการต้องใช้เวลาในการดัดแปลงเพื่อให้เครื่องยนต์สามารถทำงานร่วมกับไบโอดีเซล B20 รวมถึงการเปลี่ยนยาง ท่อ และปะเก็น ถึงดีเซลคู่ต้องเคลือบด้วยวัสดุป้องกันสนิม ในความเป็นจริงจำนวนรถบรรทุกที่จำหน่ายออกมาในปี พ.ศ. ๒๐๑๖ นั้นมีเป็นจำนวนมาก

ตามข้อมูลของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Aprindo) มีรถบรรทุกประมาณ ๔.๓ ล้านคันที่ยังไม่พร้อมใช้ไบโอดีเซล B20 เว้นเสียแต่ว่าผู้ประกอบการรถบรรทุกจะออกทุนของตัวเองในการดัดแปลง "ในฐานะผู้บริโภคที่ใหญ่ที่สุด รถบรรทุกได้รับผลกระทบจากนโยบายการใช้ (ไบโอดีเซล) นี้ โดยเฉพาะรถบรรทุกเก่า" Mr. Kyatmaja กล่าว ณ กระทรวงพลังงานและเหมืองแร่

ตามข้อมูลของ Mr. Fabby Tumiwa ผู้สังเกตการณ์ด้านพลังงานหมุนเวียน กล่าวว่า ปัจจุบันความเข้าใจกันระหว่างไบโอดีเซลกับข้อกำหนดของเครื่องยนต์ยังเป็นปัญหาในการใช้ไบโอดีเซล B20 แม้ว่า Mr. Fabby จะเห็นว่ารัฐบาลยังคงพยายามปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพไบโอดีเซล B20 ก็ตาม แต่ภาคอุตสาหกรรมเป็นกังวลว่ารัฐบาลควรใช้วิธีการแก้ปัญหาโดยการให้สิ่งจูงใจ" เช่น การให้แรงจูงใจแก่ผู้ประกอบการที่ต้องการฟื้นฟูยานพาหนะของตนทั้งรถบรรทุกและรถประจำทาง Mr. Fabby กล่าว

การดำเนินงานตามนโยบายไบโอดีเซล B20 เป็นเพียงวิธีการหนึ่งที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับการเพิ่มมูลค่าเงินรูเปียห์ ในช่วงปลายเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ประธานาธิบดี Joko Widodo ยังคงรวมกลุ่มประชุมกับบุคคลใน

วงจำกัดที่พระราชวัง เมืองโบโกร์ เพื่อเรียกร้องให้พวกเขานำรายได้ที่ได้จากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (DHE) ในอินโดนีเซีย รัฐบาลยังคงชะลอโครงการสาธารณูปโภคต่าง ๆ โดยเฉพาะโครงการที่ต้องการนำเข้วัตถุดิบจำนวนมาก

Ms.Lana Soelistianingsih นักเศรษฐศาสตร์จากบริษัทจัดการการลงทุน Samuel Aset Manajemen (SAM) ประเมินว่า รัฐบาลได้ดำเนินการตามกลยุทธ์ที่ถูกต้องโดยการส่งเสริมนโยบายการใช้ไบโอดีเซล B20 เพื่อเพิ่มมูลค่าเงินรูเปียห์ ตามข้อมูลของ Ms.Lana เมื่อพูดถึงการนำเข้้ำมันและก๊าซธรรมชาติตามความเป็นจริงในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และ พ.ศ. ๒๕๕๘ อินโดนีเซียยังคงนำเข้้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะเมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลก ยังคงราคาต่ำไม่ทำให้เกิดล้นบัญชีเดินสะพัด แต่หลังจากที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นและภาระหนี้ในงบดุล บัญชีเดินสะพัดรุนแรงมากขึ้น นโยบายการใช้ไบโอดีเซล B20 ซึ่งรวมถึงโครงการเดิมได้ถูกผลักดันให้กลับมา

ปัจจุบันราคาน้ำมันของโลกสำหรับน้ำมันดิบ WTI และน้ำมันดิบ Brent อยู่ที่ประมาณ ๗๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตัวเลขดังกล่าวนี้เกินกว่าราคาสมมติฐานน้ำมันโลกในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งอยู่ที่ราคา ๔๘ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล Ms. Lana อธิบายพฤติกรรมของความสงบเมื่อราคาน้ำมันโลกปรับตัวลดลงและไม่ได้กระตุ้นให้เกิดการปรับเปลี่ยนไปใช้ไบโอดีเซล B20 ในทันที บัญชีเดินสะพัดดังกล่าวอาจไม่ถดถอยมากนักนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ถ้านโยบายการใช้ B20 ได้ถูกนำมาดำเนินการอย่างต่อเนื่อง" ในความคิดของฉัน สิ่งที่ต้องพิจารณาก็คือพฤติกรรมของเราซึ่งไม่สอดคล้องกัน" เขากล่าว

ที่มา : วารสาร Gatra ปีที่ ๒๔ ฉบับที่ ๔๑ วันที่ ๙ - ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ หน้า ๑๐ - ๑๕