

ความสูญเสียและผลกำไรของการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20

นโยบายการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และเหมืองแร่ ซึ่งบริษัทการไฟฟ้า PT. PLN (Perusahaan Listrik Negara - PLN) บริษัทผู้ผลิตและค้าอาวุธ PT. Alutisista และบริษัทเหมืองแร่ PT. Freeport Indonesia ได้รับการผ่อนปรนการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล แต่รัฐบาลอ้างว่าประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการสูญเสีย

เจตนาของ Mr. Darmin Nasution รัฐมนตรีว่าการกระทรวงประสานงานด้านเศรษฐกิจที่มองไม่ออก แม้ว่าจะเข้าสู่วัย ๖๙ ปีแล้วก็ตาม Mr. Darmin พร้อมด้วยสมาชิกคณะกรรมการเตรียมการประชุมจากทั้งหมด ๘ กระทรวงที่ทำการประชุมเป็นประจำทุกวันพฤหัสบดีตลอดระยะเวลา ๒ เดือนที่ผ่านมาที่สำนักงานของเขา หัวข้อเกี่ยวกับนโยบายการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20

Mr. Darmin ต้องการเร่งรัดการประชุมคณะกรรมการเตรียมการภายในสัปดาห์นี้เพื่อหารือเรื่องการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 Mr. Rida Mulyana อธิบดีกรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (Renewable Energy and Energy Conservation - EBTKE) ของกระทรวงพลังงานและทรัพยากรธรณีกล่าวว่า การประชุมคณะกรรมการเตรียมการมักทำการประชุมไปจนถึงช่วงดึก เราเริ่มการประชุมตั้งแต่เวลา ๙:๐๐ น. เราจริงจังมาก" Ms. Rida กล่าวกับวารสาร Gatra ณ กรุงจาการ์ตา เมื่อวันอังคารที่ผ่านมา

คณะกรรมการผู้เข้าร่วมการประชุมดังกล่าวประกอบด้วย กระทรวงพลังงานและทรัพยากรธรณี กระทรวงเกษตร กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม กระทรวงรัฐวิสาหกิจ (Badan Usaha Miliknegara: BUMN) กระทรวงการวางแผนพัฒนาแห่งชาติ/หน่วยงานวางแผนพัฒนาแห่งชาติ (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional - PPN/Bapenas) กระทรวงการคลัง และกระทรวงการค้า นี่เป็นหน้าที่ของการเตรียมการ การเฝ้าระวัง และการประเมินการดำเนินการตามนโยบายการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20

เมื่อวันที่ ๑ กันยายนที่ผ่านมารัฐบาลได้ขยายการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ไปสู่ภาคบริการสาธารณะที่ไม่ได้รับเงินอุดหนุน (Non - Public Service Obligation) หลายครั้งที่ Mr. Damir อ้างถึงนโยบายการขยายบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 จะช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศได้ถึง ๒.๓ พันล้านเหรียญสหรัฐไปจนถึงสิ้นปี ในช่วงเดือนกันยายน - ธันวาคมปีนี้ ความจำเป็นในการใช้เมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน (Fatty Acid Methyl Ester - FAME) สำหรับผลิตภัณฑ์น้ำมันไบโอดีเซล B20 สำหรับภาคบริการสาธารณะที่ไม่ได้รับเงินอุดหนุนมีถึง ๙๔๐,๔๐๗ กิโลลิตร

ตามข้อมูลของ Mr. Rida นโยบายการขยายบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 เป็นขั้นตอนที่ถูกต้อง เนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะนี้มีราคามากกว่า ๗๐ เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

ขณะที่ราคาน้ำมันปาล์มดิบปรับลดลงเนื่องจากอุปทานที่เพิ่มขึ้น Mr. Rida กล่าวต่อไปว่า ส่งผลให้น้ำมันไบโอดีเซล B20 มีราคาถูกกว่าน้ำมันโซล่า โดยมีความแตกต่างถึง ๙๐ รูเปียห์ต่อลิตร "มันให้ผลกำไรอย่างมาก"

กองทุนสงเคราะห์ปาล์มน้ำมันอินโดนีเซีย (Indonesian Oil Palm Estate Fund - BPDPKS) ไม่จำเป็นต้องออกมาตรการจูงใจให้เกิดความแตกต่างระหว่างดีเซลและไบโอดีเซล นโยบายนี้ยังสามารถรองรับน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil – CPO) ในประเทศได้มาก แม้ว่าราคาน้ำมันปาล์มดิบจะเพิ่มขึ้นอีกครั้ง Mr. Rida กล่าวว่า นโยบายนี้ยังคงเป็นประโยชน์ต่อรัฐบาล เนื่องจากการเรียกเก็บภาษีส่งออกน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ได้รับผลกระทบด้วย

แม้ว่าราคาน้ำมันปาล์มดิบที่ปรับเพิ่มขึ้นจะทำให้ราคาน้ำมันไบโอดีเซล B20 เพิ่มขึ้น แต่ความแตกต่างจะถูกหักล้างจากงบประมาณของกองทุนสงเคราะห์ปาล์มน้ำมันอินโดนีเซีย (BPDPKS) ในช่วงแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ภาษีการส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มดิบและอนุพันธ์ของปาล์มน้ำมันมีมูลค่าถึง ๖.๔ ล้านล้านรูเปียห์ มีหน่วยธุรกิจผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (Badan Usaha Bahan Bakar Nabati - BUBBN) จำนวน ๑๙ ราย จัดหาเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน (Fatty Acid Methyl Ester - FAME) "ความแตกต่างระหว่างราคาไบโอดีเซลกับน้ำมันดีเซลมีไม่เกิน ๓,๐๐๐ รูเปียห์ ที่สามารถครอบคลุมค่าใช้จ่ายได้โดยกองทุนสงเคราะห์ปาล์มน้ำมันอินโดนีเซีย (BPDP KS) " Mr. Rida กล่าว

มีหน่วยธุรกิจผู้จำหน่ายน้ำมันไบโอดีเซล B20 จำนวน ๑๑ บริษัท ซึ่งบริษัท PT. Pertamina (Persero) และบริษัท PT. AKR Corporindo Tbk เป็นผู้จำหน่ายน้ำมันไบโอดีเซล B20 รายใหญ่ที่สุดของภาคบริการสาธารณะที่ไม่ได้รับเงินอุดหนุน (Non-PSO) แต่ละบริษัทมีปริมาณไบโอดีเซล B20 จำนวน ๕๕๕,๑๖๘ กิโลลิตร และ ๑๒๐,๘๐๐ กิโลลิตร ที่ใช้ได้จนถึงสิ้นปีนี้ ก่อนหน้านี้อธิบดีกำหนดการจัดสรรไบโอดีเซล B20 ของภาคบริการสาธารณะที่รับเงินอุดหนุน (PSO) สำหรับช่วงเดือนพฤษภาคม - ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น ๑,๙๕๐,๒๐๕ กิโลลิตร โควตาส่วนแบ่งของบริษัท PT. Pertamina คือปริมาณ ๑,๙๑๐,๒๐๕ กิโลลิตรและบริษัท PT. AKR คือปริมาณ ๔๐,๐๐๐ กิโลลิตร

Mr. Suresh Vembu ผู้อำนวยการบริษัท PT. AKR Corporindo อธิบายว่า ถึงบรรจุน้ำมัน โรงงานผลิต และขั้นตอนการจำหน่ายน้ำมันไบโอดีเซล B20 ของบริษัท PT. AKR Corporindo พร้อมทั้งจะดำเนินการแล้ว Mr. Suresh อ้างว่า การขยายบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ในภาคบริการสาธารณะที่ไม่ได้รับเงินอุดหนุน (Non - PSO) จะมีผลกำไรมากขึ้นในภายหลัง และอาจเพิ่มการสูญเสียศักยภาพในการจัดหาเงินอุดหนุนไบโอดีเซล B20

ท่ามกลางราคาน้ำมันดิบที่ปรับสูงขึ้นจะเป็นน้ำมันดีเซลหรือน้ำมันไบโอดีเซล B20 ในราคา ๕,๑๕๐ รูเปียห์ต่อลิตรนั้นอยู่ไกลเกินกว่าราคาทางเศรษฐกิจ เหตุผลก็คือเนื่องจากการจัดหาเงินอุดหนุนน้ำมันดีเซลในปีที่ผ่านมาความสูญเสียขององค์กรมีถึง ๓,๒๐๐ รูเปียห์ต่อลิตร "ราคาขายของสินค้ามีความเหมาะสมไม่สร้างความสูญเสียต่อบริษัท PT. AKR" เขากล่าวกับ M. Egi Fadliasyah ผู้สื่อข่าววารสารGatra

หน่วยธุรกิจผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (BUBBN) และ หน่วยธุรกิจจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงไบโอดีเซล BUBBM อาจมีการกำหนดความเสี่ยงของการบังคับใช้ไบโอดีเซล B20 แล้วสิ่งที่เกี่ยวกับผู้ใช้? ในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และเหมืองแร่การบังคับใช้ไบโอดีเซล B20 มีศักยภาพในการขยายต้นทุนการดำเนินงาน

Mr. Ateng Aryo เลขาธิการคณะกรรมการกลาง (Dewan Pimpinan Pusat - DPP) องค์การขนส่งทางบก (Organisasi Angkutan Darat- Orgnada) จำแนกผลกระทบของการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ออกเป็นสามสิ่ง ประการแรกคือ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงและเครื่องแยกน้ำ ตามข้อมูลของ Mr. Ateng ถ้าคุณไม่ได้ติดตั้งไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงและเครื่องแยกน้ำ กระบวนการไหลของน้ำมันเชื้อเพลิงจะทำให้คราบอุดตันเครื่องยนต์ (ส่งผลให้ความสามารถในการขับเคลื่อนลดลง ด้วยเหตุนี้ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงและเครื่องแยกน้ำต้องถูกแทนที่ "ซึ่งเพียงแค่เครื่องแยกน้ำราคาก็ตกประมาณ ๕ ล้านรูเปียห์ " Mr. Ateng กล่าวกับวารสาร Gatra

ประการที่สอง ลดจำนวนชั่วโมงการทำงาน Mr. Ateng กล่าวว่า การใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ทำให้การบำรุงรักษาและการซ่อมแซมยานพาหนะเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ในหนึ่งเดือนการขนส่งสามารถทำงานได้จำนวน ๒๕ วัน แต่ถ้าใช้กับน้ำมันไบโอดีเซล B20 ส่งผลให้การทำงานลดลงเหลือเพียง ๒๓ วัน

ตามการคำนวณของ Mr. Ateng สองวันของการขนส่งที่ไม่ได้ปฏิบัติงานจะมีผลต่อรายได้ เพราะคุณต้องกลับไปและกลับมายังโรงงาน "เช่น ถ้าสองวันก็หมายถึงรายได้ ๕๐๐,๐๐๐ รูเปียห์ต่อวัน สามารถสูญเสีย ๑ ล้านรูเปียห์" Mr. Ateng กล่าว

ประการที่สามค่าบำรุงรักษาตัวถัง Mr. Ateng อธิบายว่า ตัวถังระบายน้ำถูกดำเนินการขึ้นสำหรับยานยนต์เครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้งานมานานแล้ว วัตถุประสงค์ของกรองตัวถังเพื่อทำความสะอาดคราบเครื่องยนต์เนื่องจากปริมาณเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน (FAME) ในไบโอดีเซล B20 ถ้าไม่ทำความสะอาดสามารถเข้าสู่กระบวนการเผาไหม้" การระบายน้ำของตัวถังสำหรับยานยนต์ที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ราคาแพงอาจมีราคาถึง ๓ - ๔ ล้านรูเปียห์" Mr. Ateng กล่าว

Mr. Ateng ประเมินการว่า ยานยนต์หนึ่งคันที่ใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมีมูลค่าตั้งแต่ ๑๕ - ๒๐ ล้านรูเปียห์ รายละเอียดเริ่มต้นด้วยค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มเครื่องแยกน้ำ และตัวถังระบายน้ำ

ถ้าคูณด้วยจำนวนการขนส่งที่เข้าร่วมในองค์การขนส่งทางบก (Orgnada) มียานยนต์ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ คัน ก็จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมด ๒ พันล้านรูเปียห์ "ปัญหาคือใครเป็นผู้รับผิดชอบ สิ่งนี้ไม่ควรเป็นภาระแต่กลายเป็นภาระ" Mr. Ateng กล่าว

ถึงกระนั้น Mr. Ateng กล่าวว่า องค์การขนส่งทางบก (Orgnada) ยังคงใช้นโยบายการบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 แต่อย่างไรก็ตามองค์การขนส่งทางบกจำเป็นต้องได้รับแรงจูงใจจากรัฐบาล รูปแบบคือการได้รับช้อยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่นำเข้า เช่น ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงและเครื่องแยกน้ำที่มีราคาที่ไม่แพงมาก

ธุรกิจการขนส่งอยู่ในภาวะถดถอยมากขึ้นเนื่องจากปริมาณที่เพิ่มขึ้นของบริการขนส่งออนไลน์ในปัจจุบัน หากรัฐบาลหลงลืม ธุรกิจการขนส่งด้วยยานยนต์ธรรมดาจะล้มละลาย "เราคาดหวังว่า จะมีทางออกสำหรับเราเพื่อให้เราทั้งสองมีเป้าหมายเดียวกัน" Mr. Ateng กล่าว

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Indonesian Truck Entrepreneurs Association - Aprindo) ต่างกังวลในเรื่องเดียวกับองค์การขนส่งทางบก (Orgnada) ธรรมชาติของน้ำมันไบโอดีเซล B20 ซึ่งง่ายต่อการผสมผสานกับน้ำทำให้รถบรรทุกต้องใช้ชิ้นส่วนอะไหล่เพิ่มเติม ส่งผลให้รถบรรทุกต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับการเพิ่มขึ้นส่วนอะไหล่ Mr. Kyaatmaja Lookman รองประธานสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Aprindo) ได้ให้ข้อสังเกตแก่รัฐบาล "ซึ่งข้อสังเกตนั้นคือการติดตั้งเครื่องแยกน้ำ" เขากล่าว

ตั้งแต่เริ่มต้นสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Aprindo) เชื่อว่าการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 จะทำให้ยานพาหนะสิ้นเปลืองมากขึ้นถึงร้อยละ ๒ - ๓ เมื่อเทียบกับการใช้น้ำมันดีเซล ในความเป็นจริงได้เสนอให้มีการเลื่อนเวลาเพื่อปรับแก้ไขให้เหมาะสมเป็นอันดับแรก "เราได้เสนอแนะก่อนการกีดกันทดสอบใช้ แต่คำสั่งประธานาธิบดี (Peraturan Presiden - Perpres) ยังคงลงนาม นั้นหมายความว่าคำแนะนำของเราเป็นอะไร?" Mr. Kyaatmaja กล่าว

เพื่อไม่ให้เกิดการกีดกัน สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกอินโดนีเซีย (Aprindo) ได้เรียกร้องให้รัฐบาลเร่งรัดในการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนอะไหล่ เพราะยานยนต์จะเปลี่ยนชิ้นส่วนบ่อยขึ้น " Mr. Kyaatmaja ได้เข้าร่วมการประชุมกับอธิบดีกรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (EBTKE) พวกเขาบอกว่า การบำรุงรักษาจะเกิดบ่อยขึ้น เราในฐานะผู้รับเหมาได้รับการแจ้งเตือนเช่นนั้นแน่นอนว่าเราเป็นกังวล" Mr. Kyaatmaja กล่าวกับ Ms. Aulia Putri Pandamsari ผู้รายงานข่าววารสาร Gatra

ในภาคเหมืองแร่ การบังคับใช้ไบโอดีเซล B20 ทำให้กำลังการผลิตของอุปกรณ์หนักลดลง เพื่อให้การผลิตมีเสถียรภาพผู้รับเหมาต้องเพิ่มต้นทุนเชื้อเพลิงร้อยละ ๒ - ๕ Mr. Bambang Tjahyono ผู้อำนวยการบริหารสมาคมบริการเหมืองแร่ (Mining Services Association - Aspindo) กล่าวว่า ต้นทุนค่าใช้จ่ายของส่วนประกอบเชื้อเพลิงสูงถึงร้อยละ ๓๐ - ๔๐ ของต้นทุนทั้งหมดของการผลิตเหมืองแร่ ดังนั้นหากมีการเปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายก็อาจส่งผลกระทบต่องบดุลของบริษัท

Mr. Bambang กล่าวว่า อุปสงค์ทั้งหมดสำหรับน้ำมันดีเซลในเหมืองแร่เองประมาณ ๒๔๐,๐๐๐ กิโลลิตรต่อเดือน ถ้าร้อยละ ๕ คุณด้วย ๒๔๐,๐๐๐ กิโลลิตรแล้ว ดังนั้นการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 เป็นสาเหตุทำให้สูญเสียได้มากถึง ๑๒,๐๐๐ กิโลลิตรเมื่อเทียบกับการใช้น้ำมันดีเซล

ถ้าสมมุติว่าน้ำมันไบโอดีเซล B20 ในภาคบริการสาธารณะที่ไม่ได้เงินอุดหนุน (Non-PSO) มีราคาเช่นเดียวกับน้ำมันไบโอดีเซล B20 ในภาคบริการสาธารณะที่ได้เงินอุดหนุน (PSO) คือ ๘,๑๕๐ รูเปียห์ต่อลิตรคูณด้วย ๑๒,๐๐๐ กิโลลิตรแล้ว ผู้ประกอบการเหมืองแร่จะต้องเตรียมเงินมูลค่า ๙๗.๘ พันล้านรูเปียห์ทุกเดือน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการผลิตของตน "ตัวเลขนี้มีนัยสำคัญ" Mr. Bambang กล่าวกับวารสาร Gatra ณ กรุงจาการ์ตาเมื่อวันอังคารที่ผ่านมา

นอกจากนี้ Mr. Bambang กล่าวเสริมว่า การติดตั้งอุปกรณ์ในการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ยังต้องมีการบำรุงรักษาเป็นระยะ ๆ อีกด้วย เป็นผลให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษามีมากขึ้น สาเหตุก็คือน้ำมันไบโอดีเซล B20 มีคุณสมบัติในการกัดกร่อน แยกตัวออกจากน้ำ (hydroscopic) และง่ายที่จะทำปฏิกิริยากับออกซิเจนในอากาศ

เครื่องจักรอุปกรณ์หนักมีคราบสนิมเหล็กที่เกิดขึ้นจากการทำงานของเครื่องที่ติดกับท่อเครื่องยนต์

เนื่องจากลักษณะการสึกกร่อนตามธรรมชาติ ทำให้คราบสนิมเหล็กหลุดออกได้ง่าย ส่งผลให้เกิดการสูญเสียที่จะเข้าสู่ไส้กรองน้ำมันเครื่อง ไส้กรองน้ำมันเครื่องต้องมีการเปลี่ยน ๓ - ๔ ครั้งจนกว่าจะทำความสะอาดคราบสนิมเหล็กได้อย่างสมบูรณ์

"ถ้าเครื่องยนต์ใหม่ไม่ใช่ปัญหา เกี่ยวกับเครื่องยนต์เก่า ซึ่งเครื่องมือทำเหมืองแร่โดยทั่วไปมีอายุมากกว่า ๑๐ ปี ถ้ามันเริ่มมีคราบสนิมเหล็กมากที่พบในไส้กรองน้ำมันแล้ว ก็อาจจะทำให้การไหลของน้ำมันน้อยลง "

ประการที่สอง ธรรมชาติของน้ำมันไบโอดีเซล B20 ประกอบด้วยธาตุไฮดรอกไซด์ (OH) ซึ่งง่ายต่อการดูดซับน้ำ คุณสมบัตินี้ทำให้น้ำสามารถผสมกับน้ำมันได้ง่ายขึ้น ทั้งสามารถทำปฏิกิริยากับออกซิเจนได้อย่างง่ายดาย ระดับของการเกิดออกซิเดชันที่สูงขึ้นจะทำให้เกิดตะกอนมากขึ้น "ดังนั้นถึงเก็บและจ่ายน้ำมันต้องทำความสะอาดอยู่อย่างสม่ำเสมอ" อดีตผู้อำนวยการบริษัท PT. Pamapersadaa Nusantara กล่าว

ถ้าเครื่องยนต์ไม่ได้ใช้งานมานานกว่า ๓ เดือนผู้รับเหมาต้องตรวจสอบตะกอนในน้ำมันเชื้อเพลิง อาจส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงาน ดังนั้นน้ำมันไบโอดีเซล B20 ต้องถูกยกเลิกและแทนที่ด้วยไบโอดีเซล B20 ใหม่ "หน่วยงานเพื่อประเมินและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi - BPPT) ร่วมกับอธิบดีกรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (EBTKE) ของกระทรวงพลังงานและทรัพยากรธรณี ได้ทำการศึกษาพบว่าอายุไบโอดีเซลมีเพียง ๓ เดือนเท่านั้น" เขากล่าว

Mr. Bambang Gatot Ariyono อธิบดีกรมแร่และถ่านหิน (Mineral dan Batubara - Minerba) กระทรวงพลังงานและทรัพยากรธรณี ยอมรับว่าภาระผูกพันที่จะใช้ไบโอดีเซล B20 ในภาคเหมืองแร่จะเพิ่มต้นทุนการผลิต อันที่จริงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนี้จะรองรับผลิตภัณฑ์พืชผักจำนวนมากที่ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ "ไม่เป็นไร (ต้นทุนการผลิต) เพิ่มขึ้นสำหรับประเทศเพื่อให้เศรษฐกิจดีขึ้น" เขากล่าว

Mr. Rida อธิบายว่า การสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงเนื่องจากนโยบายการบังคับใช้ไบโอดีเซล B20 ขนาดไม่สำคัญจากผลการวิจัยของรัฐบาลมีการสูญเสียเพียงร้อยละ ๑ - ๓ เท่านั้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนตัวไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงทำเพียงครั้งเดียวเท่านั้น แต่ค่าใช้จ่ายก็ไม่แพงนัก

ตามข้อมูลของ Mr. Rida ด้วยการผันการนำเข้าไปสู่การใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ประโยชน์มากมายที่รัฐบาลจะได้รับ สมมติว่าผู้ใช้น้ำมันโซลาร์ก็พร้อมที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ เพราะนโยบายนี้ได้รับการดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ "ถ้าหากคุณต้องการร้องเรียนควรร้องเรียนมาก่อนหน้านี้" Mr. Rida กล่าว

อย่างไรก็ตาม Mr. Rida จะบรรจุข้อเสนอและข้อจำกัดทั้งหมดในการใช้ไบโอดีเซล B20 ต่อคณะกรรมการเตรียมการประชุม (Komrah) เพื่อนำมาอภิปรายหรือในการประชุมเป็นประจำ "เราออกแบบมันเพื่อให้เกี่ยวข้องกับทุกคน" อย่าปล่อยให้กฎระเบียบที่นำไปปฏิบัติใช้มีผู้ที่ไม่ได้รับผลประโยชน์" Mr. Rida กล่าว

นอกเหนือต้นทุนแล้ว ผู้ใช้ยังตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับโรงงานผลิตน้ำมันไบโอดีเซล B20 เช่น อุปกรณ์ผสม และถังเก็บ-จ่าย ตามข้อมูลของ Mr. Rida รัฐบาลจะรับประกันคุณภาพและความพร้อมใช้งานของน้ำมันไบโอดีเซล B20 อย่างต่อเนื่อง " จากจุดเริ่มต้นไปยังปลายทางอาจเป็น ๑ - ๒ สัปดาห์ ต้องมีการตรวจสอบก่อนที่จะมีการผสมเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน (FAME) ต้องเป็นแบบมาตรฐาน ในทำนองเดียวกันผู้ที่ยอมรับต้องตรวจสอบส่วนผสมใหม่ การทำธุรกรรม การจ่าย Mr. Rida กล่าว

จาก ๑๑๒ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง (Terminal Bahan Bakar Minyak - TBBM) เพื่อให้เกิดการขายตัวของไบโอดีเซล B30 พบว่า ๖๙ สถานีเป็นของบริษัท PT. Pertamina ซึ่งได้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงไบโอดีเซล B20 อยู่แล้ว แม้ว่าบริษัท Pertamina จะมีโครงการในกลางเดือนนี้ แต่จะมีสถานีบริการซึ่งจะจำหน่ายไบโอดีเซล B20 เพิ่มอีก ๑๐ แห่ง "การจัดจำหน่ายจะเพิ่มขึ้นอีกครั้งเนื่องจากอุปทานของเมทิลเอสเทอร์ของกรดไขมัน (FAME) จะมาถึงสถานีบริการหลัก" Mr. Rida กล่าว

Mr. Rida เปิดเผยว่า การบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ไม่ได้ถูกใช้อย่างเต็มที่กับกระทรวงกลาโหม บริษัทการไฟฟ้า (PLN) และบริษัทเหมืองแร่ (Freeport Indonesia) นอกจากนี้ การใช้เชื้อเพลิงดีเซลสำหรับเครื่องยนต์ระบบอาวุธหลัก (อุปกรณ์ป้องกัน) ก็ไม่จำเป็นต้องใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 "แต่สำหรับการขนส่งยานพาหนะการบังคับใช้ไบโอดีเซล B20 ยังคงมีผลบังคับใช้"

สำหรับบริษัทการไฟฟ้า (PLN) มีการผ่อนปรนการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ให้กับโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม (Combined Cycle Power Plants - PLTGU) Mr. Rida อธิบายว่า เชื้อเพลิงของโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม (PLTGU) ควรเป็นก๊าซธรรมชาติ เนื่องจากมีโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม (PLTGU) หลายแห่งที่ไม่มีโครงสร้างพื้นฐานส่งผลให้โรงงานไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมต้องใช้น้ำมันดีเซล "บริษัทการไฟฟ้า (PLN) ต้องขนส่งไปในทุกๆ ที่ และมีโรงงานไฟฟ้าพลังความร้อนเท่าไร ส่วนที่เหลือต้องใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20" เขากล่าว

องค์กรสุดท้ายที่ได้รับการผ่อนปรนคือ บริษัทเหมืองแร่ PT. Freeport Indonesia ตามข้อมูลของ Mr. Rida น้ำมันไบโอดีเซล B20 ใช้กับการทำเหมืองในที่ลุ่มเท่านั้น สำหรับเหมืองแร่บนที่ราบสูงไม่จำเป็นต้องใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 เนื่องจากปัจจัยด้านอุณหภูมิที่ต่ำอาจทำให้อุณหภูมิต่ำถึง ๒ องศาเซลเซียส และทำให้น้ำมันไบโอดีเซล B20 เกิดการแข็งตัวอย่างรวดเร็ว "ไม่ควรควบคุมจนกว่าสารเคมีหรือเทคโนโลยีจะถูกค้นพบ" Mr. Rida กล่าว

ในช่วงปีนี้ บริษัทเหมืองแร่ PT. Freeport Indonesia ใช้น้ำมันดีเซลนำเข้าเพิ่มขึ้นเป็น ๒๔๖,๐๐๐ กิโลลิตร ในขณะที่ความต้องการน้ำมันดีเซลในที่ราบสูงตั้งแต่เดือนสิงหาคม - ธันวาคม ๒๕๖๑ มีถึง ๑๐๒,๕๐๐ กิโลลิตร รัฐบาลได้ส่งจดหมายถึงบริษัทเหมืองแร่ PT. Freeport Indonesia เพื่อส่งทีมงานเข้าไปตรวจสอบยังเหมือง Grasberg โดยมีเป้าหมายคือ การประเมินสิ่งที่สามารถทำเพื่อให้สามารถใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ได้

หลังจากนั้นทีมงานนี้จะช่วยให้มั่นใจได้ว่าจะต้องมีการดำเนินการเพื่อให้บริษัทเหมืองแร่ PT. Freeport Indonesia ใช้น้ำมันไบโอดีเซล B20 ในพื้นที่ท่าเหมืองทั้งหมด "เช่น ถ้าเราต้องการสารเคมีเราจะทำให้พวกเขา แม้ว่า จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ดังนั้นเราจึงไปตรวจสอบที่นั่น" Mr. Rida กล่าว

ที่มา : วารสาร Gatra ปีที่ ๒๔ ฉบับที่ ๔๗ วันที่ ๒๐ - ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ หน้า ๔๘ - ๕๑