

นโยบายส่งเสริมการใช้เอทานอลของญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอันดับ 2 ของโลก และเป็นผู้นำน้ำมันอันดับ 3 ของโลก ด้วยปริมาณการใช้ 5.01 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี 2550 เป็นรองเพียงสหรัฐฯ และจีน ปริมาณดังกล่าวเป็นความต้องการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซลในภาคขนส่งราว 1 ล้านบาร์เรล และ 0.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน ตามลำดับ ซึ่งต้องพึ่งพาการนำเข้าเกือบทั้งหมด วิกฤติราคาน้ำมันจึงเป็นปัจจัยบั่นทอนเศรษฐกิจญี่ปุ่นในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา และทำให้ญี่ปุ่นหันมาใช้พลังงานทดแทน เช่น เอทานอล เพื่อลดการพึ่งพิงพลังงานฟอสซิลอย่างน้ำมันลง โดยมีนโยบายส่งเสริมหลัก ดังนี้

- **เป้าหมายการใช้ :** รัฐบาลญี่ปุ่นตั้งเป้าใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) ทั้งเอทานอลและไบโอดีเซล ในภาคขนส่ง 500 ล้านลิตรต่อปี ภายในปี 2553
- **รูปแบบการใช้เอทานอล :** การส่งเสริมการใช้เอทานอลในภาคขนส่งของญี่ปุ่นเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน อาทิ กระทรวงต่าง ๆ องค์กร และภาคเอกชน ซึ่งมีรูปแบบและแนวทางการสนับสนุนแตกต่างกัน ดังนี้
 - **การผสมเอทานอลโดยตรงในน้ำมันเบนซิน** ปัจจุบันญี่ปุ่นอนุญาตให้ผสมเอทานอลในน้ำมันเบนซินได้ไม่เกินร้อยละ 3 หรือที่เรียกว่าแก๊ซโซฮอล์ E3 แนวทางดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากกระทรวงสิ่งแวดล้อมของญี่ปุ่น ซึ่งเห็นว่าแนวทางนี้สามารถผลักดันให้ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพเพิ่มขึ้นได้อีกมากในอนาคต ทั้งนี้ ปัจจุบันสถานีบริการน้ำมันจำหน่ายแก๊ซโซฮอล์ E3 ในญี่ปุ่นยังมีค่อนข้างจำกัด โดยมีเพียง 6 แห่งในจังหวัดโอซากา และมีรถที่จดทะเบียนใช้แก๊ซโซฮอล์ E3 เพียง 576 คัน
 - **การผสมสารเพิ่มค่าออกเทน ETBE (Ethyl Tertiary Butyl Ether) ในน้ำมันเบนซิน** ETBE เป็นสารเพิ่มค่าออกเทนที่เกิดจากการผสมเอทานอลกับ Isobutylene ผู้สนับสนุนการใช้เอทานอลในรูปแบบนี้ ได้แก่ กลุ่มบริษัทเอกชนในแวดวงการค้าน้ำมันในนาม “The Petroleum Association of Japan” และกระทรวงเศรษฐกิจ การค้า และอุตสาหกรรม ของญี่ปุ่น ซึ่งให้เหตุผลว่าการจำหน่ายน้ำมันผสม ETBE สามารถดำเนินการได้เลย โดยไม่ต้องมีการปรับเปลี่ยนระบบและอุปกรณ์เก็บและจ่ายน้ำมัน ต่างกับการจำหน่ายน้ำมันแก๊ซโซฮอล์ E3 ซึ่งต้องมีการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ของระบบเก็บและจ่ายน้ำมันต่าง ๆ และคาดว่าจะต้องใช้เงินเพื่อปรับเปลี่ยนทั้งระบบสูงถึงราว 3-5 แสนล้านเยน ทั้งนี้ ปัจจุบันมีสถานีบริการน้ำมัน 50 แห่งในเขตจังหวัดโตเกียว เริ่มจำหน่ายน้ำมันดังกล่าวตั้งแต่เดือนเมษายน 2550 และคาดว่าจะจำนวนสถานีจะขยายเป็นราว 100 แห่งในปี 2553
- **มาตรการจูงใจ :** ญี่ปุ่นมีนโยบายส่งเสริมการผลิตเอทานอลทั้งด้านภาษีและด้านการเงิน อาทิ การลดภาษีอสังหาริมทรัพย์ให้แก่โรงงานผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพที่ตั้งขึ้นใหม่ โดยเฉพาะเอทานอล ร่วมกับการกระตุ้นความต้องการใช้เอทานอลในภาคขนส่ง อาทิ ลดภาษีน้ำมันแก๊ซโซฮอล์ E3 ลง 1.6 เยนต่อลิตร เพื่อส่งเสริมการใช้เอทานอลผสมกับน้ำมันเบนซินโดยตรง และยกเว้นภาษีนำเข้า ETBE จากปกติเรียกเก็บในอัตรา 3 เยนต่อลิตร เพื่อลดต้นทุนในการใช้ ETBE เป็นสารเพิ่มค่าออกเทน
- **การนำเข้าเอทานอล :** แม้จะมีนโยบายส่งเสริมการผลิตเอทานอลในประเทศ แต่ปัจจุบันญี่ปุ่นยังคงต้องพึ่งพิงการนำเข้าเอทานอลและ ETBE เป็นหลัก โดยในปี 2550 มีการนำเข้า ETBE ทั้งหมด 7.5 ล้านลิตร และ

คาดว่าในปี 2551 จะนำเข้า 6.7 ล้านลิตร สำหรับการนำเข้าเอทานอลเพื่อผสมเป็นแก๊ซโซฮอล์ E3 พบว่ามีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากสถานีบริการน้ำมันประเภทดังกล่าวยังมีจำกัด

- **นโยบายผลิตเอทานอล** : ญี่ปุ่นตั้งเป้าผลิตเอทานอลจากกากน้ำตาลและข้าวที่มีคุณภาพไม่ได้มาตรฐานจำนวน 50 ล้านลิตรต่อปี ภายในปี 2554 และตั้งเป้าผลิตให้ได้ 6 พันล้านลิตรต่อปีภายในปี 2573 โดยใช้วัตถุดิบประเภทเซลลูโลส (Cellulosic Materials) อาทิ ฟางข้าว เศษไม้ และเศษวัสดุทางการเกษตร ทั้งนี้ปัจจุบันการผลิตเอทานอลในญี่ปุ่นเป็นเพียงโครงการทดลองเท่านั้น โรงงานผลิตเอทานอลเชิงพาณิชย์ 2 แห่งแรกซึ่งเป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน กำลังการผลิตโรงงานละ 15 ล้านลิตรต่อปี (โรงงานหนึ่งจะใช้ข้าวเป็นวัตถุดิบ ส่วนอีกโรงงานใช้ข้าวสาลีไม่ได้มาตรฐาน และหัวบีท เป็นวัตถุดิบ) จะเปิดดำเนินการได้ในปี 2552

ส่วนวิเคราะห์ธุรกิจ ฝ่ายวิชาการ

ตุลาคม 2551