

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/ทัศนะ วันที่: พุธ 19 ธันวาคม 2561 ปีที่: 32 ฉบับที่: 11045 หน้า: 9(ล่างซ้าย) Col.Inch: 85.76 Ad Value: 205,824 PRValue (x3): 617,472 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: อนาคตของการคมนาคม ไม่ได้มีแค่ทางออกเดียว แต่ยังมีอีกมากมาย
--	---

อนาคตของการคมนาคม ไม่ได้มีแค่ทางออกเดียว แต่ยังมีอีกมากมาย

กรุงเทพธุรกิจ
บทความพิเศษ
● **จอห์น แอ็บบอก**
ผู้อำนวยการธุรกิจดาว์นสตรีม
และกรรมการบริหาร
กลุ่มบริษัทรอยัล ดัตช์ เชลล์

ในปี 2350 ขณะที่ฟร็องซัว ไอแซก เดอ ริวาช คิดว่าเขาคือผู้ค้นพบอนาคตของการคมนาคม หลังได้ทำการจดสิทธิบัตรเครื่องยนต์พลังงานไฮโดรเจนเป็นครั้งแรก ล่วงมากกว่า 200 ปี กับคำถามเดิมๆ ว่า พลังงานใดที่จะช่วยขับเคลื่อนเราไปข้างหน้าในวันพรุ่งนี้?

บางคนอาจกล่าวว่าเป็นไฮโดรเจน บ้างอาจบอกว่าเป็นแบตเตอรี่ไฟฟ้าหรือไม่ก็ก๊าซธรรมชาติ แต่ผมคิดว่าเราควรสำรวจทุกทางเลือกที่เป็นไปได้ เพราะผมเชื่อว่า **อนาคตของการคมนาคมจะไม่ถูกจำกัดแค่เพียงวิธีเดียว** รถยนต์ไฮโดรเจนของเดอ ริวาช อาจจะไม่ประสบความสำเร็จ แต่เราสามารถเรียนรู้หลายสิ่งหลายอย่างจากความเป็นนักประดิษฐ์คิดค้นของเขา รวมถึงวิสัยทัศน์และความมุ่งมั่นในการทำสิ่งที่แตกต่าง เพราะเมื่อเราพูดถึงอนาคตของการคมนาคม เราต้องการทุกหนทางที่เราสามารถทำได้ โดยในประเทศไทยได้นำเชื้อเพลิงชีวภาพมาใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับการคมนาคม ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความมั่นคงทางพลังงาน ความมั่นคง และการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในภาคส่วนของการคมนาคมตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0

แน่นอนว่าเราเผชิญหน้ากับความท้าทายที่แสนกดดัน การคมนาคมใช้พลังงานมากกว่า 1 ใน 4 ของการใช้พลังงานทั่วโลก และ 1 ใน 5 ของการใช้พลังงานทั่วโลกคือการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ปัจจุบันมีรถยนต์กว่าพันล้านคันบนท้องถนน



และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัวในปี 2583 เราจึงต้องพิจารณาถึงอนาคตของพลังงานในภูมิภาคนี้ ควบคู่กับการตอบโจทย์ความต้องการของสังคม พร้อมๆ กับ **ลดการปล่อยก๊าซ (คาร์บอนไดออกไซด์: CO2)** เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและมลภาวะในอากาศ เมื่อเดือน ต.ค.ที่ผ่านมา คณะกรรมการระหว่างรัฐบาลว่าด้วยเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (IPCC) ได้แสดงออกถึงความต้องการในการเปลี่ยนผ่านสู่โลกที่มีก๊าซคาร์บอนน้อยลง โดยเริ่มจากการปล่อยก๊าซ CO2 อย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2563 ซึ่งคืออีกไม่กี่ปีข้างหน้านี้ แสดงให้เห็นว่า **พวกเราต้องการหนทางในการแก้ไขปัญหามากมาย เพราะไม่มีวิธีหนึ่งวิธีใดที่จะสามารถแก้ไขทุกปัญหาได้ในเวลาเดียวกันอย่างแน่นอน**

ซึ่งนั่นก็คือข้อสรุปหลักของแบบจำลองล่าสุดของเชลล์ แบบจำลอง Sky Scenario อ้างอิงจาก IPCC ได้แนะแนวทางแก้ไขที่อาจฟังดูยาก แต่ก็ทำให้เป็นจริงได้ และทั้งโลกสามารถปฏิบัติตามเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงปารีสที่กำหนด

ไม่ให้อุณหภูมิเฉลี่ยของโลกเพิ่มขึ้นเกิน 2 องศาในศตวรรษนี้

ในส่วนของการอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีบทบาทสำคัญต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จะต้องหาทางแก้ไขและทำงานร่วมกันแน่นอนว่าเชลล์กำลังมุ่งหน้าไปในทิศทางเดียวกับประเทศไทยและในภูมิภาค

“ เราเห็นอนาคตที่ยานพาหนะขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าจะเชื่อมต่อและทำงานร่วมกันเสมือนรถยนต์ปกติ ”

รัฐบาลไทยได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะต้องมียานยนต์พลังงานไฟฟ้า 1.2 ล้านคันบนท้องถนนภายในปี 2579 ส่วนประเทศอินโดนีเซียได้เริ่มผลักดันให้มีการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า โดยการนำเข้าและตั้งโรงงานแบตเตอรี่โดยเฉพาะ ในขณะที่ประเทศจีนครอบครองการผลิตกว่าครึ่งหนึ่งทั่วโลก

และมีจำนวนรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามากที่สุดในโลกอีกด้วยเซลล์กำลังเดินทางพัฒนาในส่วนนี้ด้วยเช่นกัน เช่น ในยุโรปเราได้เข้าซื้อกิจการ NewMotion ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการจุดชาร์จแบตเตอรี่ที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป ซึ่งจะให้บริการจุดชาร์จแบตเตอรี่กว่า 40,000 จุดที่บ้านและแหล่งธุรกิจต่างๆ

เมื่อพูดถึงไฮโดรเจนในฐานะเชื้อเพลิงพบว่ามีความเหมาะสมกับยานพาหนะสำหรับบรรทุกสินค้าหนัก เช่น รถไฟ แนวคิดเกี่ยวกับ “สังคมไฮโดรเจน” ในประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มต้นในปี 2563 พร้อมกับแผนผลิตยานพาหนะพลังไฮโดรเจนที่จะรองรับงานโอลิมปิก เกมส์ ในกรุงโตเกียวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่นเดียวกับเซลล์ที่เพิ่มการลงทุนด้านพลังงานไฮโดรเจนในประเทศเยอรมนีเราได้วางแผนที่จะร่วมลงทุนสร้างโครงข่ายสถานีเติมเชื้อเพลิงทั่วประเทศภายในปี 2562

ก๊าซธรรมชาติ ก็มีศักยภาพสำหรับรถบรรทุกและการขนส่งทางเรือเช่นกัน อย่างไรก็ตามประเทศจีนที่มีจำนวนยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มากที่สุดในโลก โดยเมื่อปีที่แล้ว จำนวนรถบรรทุกที่ใช้ก๊าซ LNG ที่ผลิตในประเทศจีนพุ่งขึ้นถึง 96,000 คัน ซึ่งในขณะนี้ เซลล์มีสถานีก๊าซ LNG ที่ร่วมลงทุนอยู่ในจีน 1 แห่งและอีก 9 แห่งในยุโรปเราได้ลงนามข้อตกลงในการขนส่งทางเรือร่วมกับ Carnival เพื่อส่งก๊าซให้กับเรือสำราญที่ใช้ก๊าซ LNG ลำแรกของโลก และกับ Sovcomflot เรือขนน้ำมันที่ใช้ก๊าซ LNG ลำแรกของโลกเช่นเดียวกัน

เซลล์และภูมิภาคได้เล็งเห็นถึงศักยภาพของเชื้อเพลิงชีวภาพขั้นสูงที่จะช่วยอุตสาหกรรมการบินในอนาคต ประเทศไทยก็มีแผนที่จะนำน้ำมันไบโอดีเซล B20 มาใช้กับรถบรรทุก ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยพลังงานในประเทศเซลล์เป็นหนึ่งในผู้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพที่ใหญ่ที่สุดในโลกด้วยการลงทุน ร่วมกับบริษัท Raízen ของบราซิล ซึ่งเป็นผู้ผลิตเอทานอลจากอ้อย

กว่า 2 พันล้านลิตรต่อปี และยังคงทำการสำรวจหาเชื้อเพลิงชีวภาพขั้นสูงอย่างต่อเนื่อง ในประเทศไทย เซลล์ได้ทำงานร่วมกับอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มเพื่อแนะนำและสานต่อการพัฒนาตามกรอบการเจรจาเพื่อการผลิตน้ำมันปาล์มอย่างยั่งยืน (Round Table Sustainable Palm Oil) ซึ่งจะช่วยลดการตัดไม้ทำลายป่าลดผลกระทบที่มีต่อน้ำบาดาลและพัฒนาความสามารถในการผลิตอย่างยั่งยืน

การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลก็มีส่วนช่วยในการสร้างสรรค์แนวทางแก้ไขอื่นๆ อีกมากมาย เราเห็นอนาคตที่ยานพาหนะบังคับอัตโนมัติจะเชื่อมต่อและทำงานร่วมกันเสมือนรถยนต์ปกติ ซึ่งเป็นหนึ่งในอนาคตของโมเดลธุรกิจเชิงนวัตกรรมที่เริ่มจากการเดินทางร่วมกันไปจนถึงการเดินทางตามความต้องการ (mobility-on-demand)

ในขณะเดียวกัน เซลล์ยังคงมุ่งมั่นสานต่อการพัฒนาด้านเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น ร่วมกับผู้ผลิตรถยนต์และผู้วางนโยบายขององค์กรเพื่อร่วมกันพัฒนาประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ ในส่วนของการขนส่งทางเรือ สิงคโปร์คือ 1 ใน 3 ท่าเรือที่เซลล์กำลังทำการทดสอบเชื้อเพลิงน้ำมันซัลเฟอร์ต่ำแบบใหม่

แม้จะมีเรื่องราวเกิดขึ้นมากมายแต่ถ้าเราอยากเห็นอนาคตของการคมนาคมเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น เราจะต้องทำงานร่วมกันโดยใช้วิธีการที่หลากหลาย เพราะถ้าหากเราให้ความสำคัญกับวิธีการเดียว เราก็มีโอกาสเสี่ยงที่จะล้มเหลวเหมือนตอนที่เดอ ริวาชคิดค้นเครื่องยนต์ไฮโดรเจน

เพราะฉะนั้น เราจะต้องไม่ปล่อยให้ความคิดดีๆ ผ่านไปอย่างสูญเปล่าในช่วงเวลาที่เรากำลังต้องการมันมากที่สุด