



ปตท.นำโมเดล'ท่าเรือรอตเทอร์ดาม' บัน'แหลมฉบัง เฟส3'สู่Green Portแห่งแรก ปีนี้สรุปร่วมทุนชาอุฯผลิต'ไฮโดรเจนสีเขียว'

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เป็นวาระระดับโลกที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากนานาประเทศและทุกภาคส่วนเพื่อเร่งแก้ไขรับมืออย่างเร่งด่วนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างจริงจัง ทำให้มีการพัฒนานวัตกรรม เทคโนโลยี พลังงานสะอาดอย่างจริงจัง โดยเฉพาะไฮโดรเจน เป็นพลังงานทางเลือกที่ทั่วโลกให้ความสนใจ

บมจ.ปตท. นำคณะศึกษาดูงานพลังงานแห่งอนาคต โดยเฉพาะพลังงานไฮโดรเจน ที่สำคัญและใหญ่ที่สุดในยุโรป ณ ท่าเรือรอตเทอร์ดาม (Port of Rotterdam : PoR) ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ตอกย้ำความมุ่งมั่นของ ปตท.ในการเดินทางสู่พลังงานอนาคต ภายใต้วิสัยทัศน์ **Powering Life with Future Energy and Beyond "ขับเคลื่อนทุกชีวิตด้วยพลังแห่งอนาคต"** เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานและแผนการดำเนินงานให้เติบโตไปสู่พลังงานอนาคตและธุรกิจใหม่ที่ไม่ไกลกว่าพลังงาน

ทั้งนี้ ท่าเรือรอตเทอร์ดาม เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป เป็นศูนย์กลางการขนส่งและทางเศรษฐกิจที่สำคัญตั้งอยู่ที่เซาท์ฮอลแลนด์ ประเทศเนเธอร์แลนด์ ในอดีตท่าเรือดังกล่าวมีการขุดคลองเชื่อมต่อแม่น้ำ Rhine และ Meuse เข้ากับทะเลโดยตรงซึ่งได้มีการปรับปรุงให้ลึกขึ้นหลายครั้ง รวมทั้งมีการถมทะเลขยายพื้นที่ท่าเรือดังกล่าวเพื่อรองรับการขนส่ง จนได้ชื่อว่าเป็นท่าเรือที่พลุกพล่านมากที่สุดในโลกในช่วงปีพ.ศ. 2505-2547 ต่อมาภายหลังถูกแซงหน้าโดยท่าเรือขนาดใหญ่หลายแห่งของจีน อาทิ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ หรือแม้กระทั่งท่าเรือสิงคโปร์ก็ตาม อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันท่าเรือรอตเทอร์ดามยังถูกจัดเป็น

ท่าเรือขนส่งสินค้าที่ใหญ่ติดอันดับ 10 ของโลก

ท่าเรือรอตเทอร์ดามมีผู้ถือหุ้นประกอบด้วย เทศบาลเมืองรอตเทอร์ดามและรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ เป็นท่าเรือที่ทอดยาวเป็นระยะทาง 50 กิโลเมตร ถูกพัฒนาเป็นท่าเรือทั้งสำหรับสินค้าเหลว LNG สินค้าทั่วไป สินค้าเทกองทั้งแร่เหล็กและถ่านหินจำนวนมาก และตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมในพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและถังเก็บมี 3 โรงกลั่นน้ำมันทั้งเชลล์ บีพีและเอสโซ่อยู่ในพื้นที่ และระบบท่อ จึงไม่น่าแปลกใจที่ท่าเรือรอตเทอร์ดาม เป็นด้านการขนส่งสินค้าของทวีปยุโรปที่สำคัญ โดยมีการนำเข้าและส่งออกพลังงานคิดเป็น 13% ของความต้องการพลังงานในทวีปยุโรป

ปัจจุบันท่าเรือรอตเทอร์ดามมีแนวทางการพัฒนาการใช้พลังงานในรูปพลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้นแทนการใช้พลังงานจากฟอสซิลที่ก่อให้เกิดมลภาวะ เพื่อมุ่งสู่ท่าเรือที่ยั่งยืน โดยเร่งสร้างสร้างกังหันลมในทะเลจำนวนมาก และตั้งเป้าสู่การเป็นศูนย์กลางพลังงานไฮโดรเจน (Hydrogen) ของทวีปยุโรปด้วย เนื่องจากพลังงานไฮโดรเจนเป็นพลังงานสะอาด ที่สามารถนำไปใช้ได้หลากหลายภาคธุรกิจ ไม่ว่าจะใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับการผลิตไฟฟ้า เป็นสารตั้งต้นในการผลิตเชื้อเพลิงประเภทต่างๆ รวมถึงน้ำมันอากาศยานอย่างยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel : SAF) และใช้เป็นตัวพาพลังงาน (Energy Carrier) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของ PoR ในการลดการปลดปล่อยคาร์บอน 49% ภายในปี ค.ศ.2030 เพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนในปี ค.ศ.2050

กลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือรอตเทอร์ดามไปสู่การใช้พลังงานสะอาดและเป็นศูนย์กลางด้านพลังงานไฮโดรเจนของยุโรป ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่นท่อก๊าซ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการจัดส่งพลังงาน การพัฒนาการผลิตไฮโดรเจนสีเขียว (Green Hydrogen) และไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก เช่น พลังงานลมโดยมีการติดตั้งกังหันเป็นจำนวนมาก เพื่อผลิตไฟฟ้าไปแยกไฮโดรเจนจากน้ำ เป็นการผลิต Green Hydrogen ในต้นท่อนที่ต่ำ ถือเป็นทิศทางการเปลี่ยนผ่านพลังงานที่ยุโรปกำลังให้ความสำคัญในการใช้ไฮโดรเจนมาเป็นพลังงานทดแทนเดียวกัน ก็ส่งเสริมให้ภาค

อุตสาหกรรมเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงเป็นไฮโดรเจนและพลังงานสะอาดมากขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาระบบการขนส่งให้ใช้พลังงานสะอาด ทั้งทางรถ รถไฟ และเรือ

นอกจากนี้ ยังมีโครงการดักจับและกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Capture and Storage : CCS) ภายใต้ความร่วมมือกับ 3 โรงกลั่นน้ำมันที่จะกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์จากขบวนการผลิตแล้วส่งผ่านทางท่อเพื่อกักเก็บไว้ในหลุมผลิตที่ทะเลเหนือ ทำให้ไฮโดรเจนที่ได้จากกระบวนการกลั่นเปลี่ยนจาก Grey Hydrogen เป็น Blue Hydrogen



ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับกลุ่ม ปตท. ที่มีความมุ่งมั่นในการจัดการปัญหาก๊าซเรือนกระจกและภาวะโลกร้อน โดยหนึ่งในแผนงานที่สำคัญดังกล่าว คือการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกระบวนการผลิตปิโตรเลียมด้วยการพัฒนาโครงการ CCS ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่หลายๆ ประเทศวางแผนให้เป็นเทคโนโลยีหลักในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศได้ในปริมาณมากกว่าเทคโนโลยีแบบอื่น โดยมี บมจ.ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม (ปตท.สผ.) เป็นแกนนำโครงการดังกล่าว เบื้องต้นศึกษาความเป็นไปได้ในการนำคาร์บอนไปกักเก็บชั้นหินใต้ดินในโครงการอาทิตย์ภายในปี 2569 ซึ่งโครงการ CCS จะมีส่วนช่วยให้ ปตท. บรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Carbon Zero) ภายในปีค.ศ. 2050

"ปัจจุบันท่าเรือรอตเทอร์ดามอยู่ระหว่างพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องกับพลังงานสะอาดหลายโครงการ เช่น ท่อก๊าซพลังงานลมจากกลางทะเล ท่าเรือ Energy Carrier หลุมกักเก็บคาร์บอนใต้ทะเลเหนือ โรงงานผลิตไฮโดรเจน รถบรรทุกพลังงานไฮโดรเจน เป็นต้น ซึ่งความท้าทายในการขนส่งไฮโดรเจนเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งขณะนี้มีการขนส่งอยู่ในรูปแอมโมเนีย เพื่อสะดวกขนส่งและมีต้นทุนที่ถูก โดย PoR มีแผนนำถังเก็บ LNG บางส่วนมาใช้เก็บแอมโมเนียด้วย ลำสุดเรือเดินสมุทรรวมทั้งญี่ปุ่นได้มีการปรับเปลี่ยนเครื่องจักรโรงก๊าซเทอร์โบดีเซลสามารถใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงได้โดยตรง โดยไม่ต้องนำแอมโมเนียมาแยกเอาไฮโดรเจนออกมา ดังนั้นแอมโมเนียจึงเป็นทางเลือกพลังงานอนาคตอีกรูปแบบหนึ่งที่น่าสนใจ"

● **เริ่มก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ปลายปี**

นายอรรถพล ฤกษ์พิบูลย์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด(มหาชน) กล่าวว่าโมเดลการพัฒนาท่าเรือรอตเทอร์ดามเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ที่เน้นการใช้พลังงานสะอาดทั้งพลังงานหมุนเวียน ไฮโดรเจน และนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เป็นรูปแบบที่ ปตท. นำมาในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อเป็นท่าเรือที่มีการใช้พลังงานสะอาดและมีระบบจัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่ต้องการให้การขนส่งทางทะเลมีการใช้พลังงานสะอาดที่ยั่งยืน ลดการปล่อยคาร์บอน ซึ่งสอดคล้องนโยบายของประเทศไทยที่วางเป้าหมายสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี ค.ศ. 2065

ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการถมทะเลในพื้นที่โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และบริษัท GPC International Terminal ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนที่บริษัท PTT Tank ถือหุ้นในสัดส่วน 30% อยู่ระหว่างการออกแบบและจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการขอใบอนุญาตก่อสร้างของท่าเทียบเรือ F ซึ่งคาดว่าจะการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะสามารถส่งมอบพื้นที่ถมทะเลได้ภายในปีนี้ และบริษัท GPC สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างหน้าท่าเทียบเรือได้ทันทีและจะดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้ภายในปี พ.ศ. 2568

● **"แหลมฉบัง เฟส3" สู่ Green Port**

แนวทางการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ให้เป็น Green Port แห่งแรกของไทย ประกอบด้วย การใช้พลังงานไฟฟ้าสำหรับอุปกรณ์เครื่องจักรภายในท่าเรือ การขนส่งในบริเวณท่าเรือจะใช้รถบรรทุกไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ด้วย

รวมทั้งการใช้พลังงานทางเลือกส่วนใหญ่จะมาจากพลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลมและ Hydrogen Fuel cell เพื่อลดการปลดปล่อยคาร์บอน มุ่งสู่การความเป็นกลางทางคาร์บอนของประเทศ รวมทั้งมีการขนส่งผ่านทางรถไฟ และเรือให้มากขึ้นเพื่อขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก มีการนำระบบ IT Intelligence มาใช้ในการจัดการพลังงานภายในท่า และจราจร ,การบริหารจัดการของเสีย และรีไซเคิลน้ำภายในท่าเรือ เป็นต้น

การตัดสินใจลงทุนในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นไปตามวิสัยทัศน์ของปตท.ที่มุ่งแสวงหาการลงทุนในธุรกิจใหม่ หนึ่งในนั้นคือธุรกิจ Logistics & Infrastructure โดยโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ในส่วนของท่าเทียบเรือ F เป็นโครงการที่เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) ระหว่างบริษัท GPC International Terminal และการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นระยะเวลา 35 ปี มีมูลค่าการลงทุนร่วมกันในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างหน้าท่าประมาณ 30,000 ล้านบาท ซึ่งท่าเทียบเรือ F สามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างน้อย 4,000,000 ตู้ต่อปี รองรับการนำเข้าส่งออกตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้เป็นท่าเรือที่มีความลึกมากที่สุดของท่าเรือแหลมฉบังที่มีความลึก 18.5 เมตร สามารถรองรับเรือขนส่งขนาดใหญ่ได้ถึง 23,000 ตู้

อย่างไรก็ดี โครงการดังกล่าวนี้สามารถเชื่อมต่อบรรยากาศแหลมฉบังไปยังลาวและจีนในการขนส่งสินค้าไปยังจีนโดยไม่ต้องลงทุนไฮสปีดเทรน หากมีเชื่อมการขนส่งรางคู่ไปยังท่าเรือระนอง จะยิ่งทำให้ไทยมีความได้เปรียบในการขนส่งสินค้าจำนวนมากทางเรือจากฝั่งทะเลอันดามันไปยังไปจีนตอนกลาง ซึ่งการขนส่งทางน้ำจะประหยัดค่าขนส่งได้มากขึ้น นับเป็นข้อได้เปรียบที่ประเทศไทยควรเร่งลงทุนควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือระนองให้มีขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือขนส่งขนาดใหญ่ได้

โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ยังช่วยเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งเป็นจุดกระจายสินค้าที่สำคัญของภูมิภาคก้าวสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำของโลก มีมูลค่าการลงทุนรวมประมาณ

114,000 ล้านบาท โดยจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า จากปัจจุบัน 11 ล้านที่ตู้ต่อปี (ที่ตู้ คือ เทียบเท่าตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต) เป็น 18 ล้านที่ตู้ต่อปี และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับรถยนต์จากปัจจุบัน 2 ล้านคันต่อปี เป็น 3 ล้านคันต่อปี รวมถึงมีโครงสร้างพื้นที่ที่รองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ทั้งทางรถ รถไฟ และเรืออย่างครบวงจร

● **คนไทยเป็นฮับไฮโดรเจนในภูมิภาคนี้**

นายอรรถพล กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านพลังงานไฮโดรเจนในภูมิภาคนี้ว่า ขณะนี้ ปตท.ได้จับมือกับ แอควา พาวเวอร์ จากซาอุดีอาระเบีย และ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการการผลิต Green Hydrogen ในประเทศไทย ขนาดกำลังผลิต 2.25แสนตันต่อปี หรือเทียบเท่ากรีนแอมโมเนีย 1.2 ล้านตันต่อปี มูลค่าการลงทุน 7 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อรองรับเทรนด์การใช้พลังงานสะอาดของไทยและภูมิภาคอาเซียน พร้อมขยายโอกาสส่งออกพลังงานสะอาดในระดับสากล คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในปี 2566 โดยกลุ่มลูกค้าจะเป็นอุตสาหกรรมหลอมโลหะ และกลุ่มที่ต้องการใช้พลังงานสะอาด

ทั้งนี้ ประเทศไทยมุ่งมั่นที่จะเป็นฐานการผลิต Green Hydrogen และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแหล่งพลังงานทางเลือกใหม่ในอนาคต ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกภาคส่วน โดย Green Hydrogen เป็นเชื้อเพลิงทางเลือกที่ทั่วโลกกำลังให้ความสนใจ และเป็นพลังงานสะอาดที่เกิดจากการนำพลังงานหมุนเวียนอย่างพลังงานแสงอาทิตย์ และพลังงานลม มาแยกก๊าซไฮโดรเจนจากน้ำโดยไม่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกระบวนการผลิต นับเป็นอีกก้าวสำคัญที่จะช่วยให้ประเทศไทยพร้อมสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) ได้อย่างแท้จริง

ในการรุกธุรกิจไฮโดรเจน ปตท.ได้ร่วมกับ บมจ.ปตท.น้ำมัน และการค้าปลีก (OR) บริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊สจำกัด (BIG) บริษัท โตโยต้า ไดฮัทสึ เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด (TDEM) และ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ประเทศไทย จำกัด (TMT) เปิดสถานีนำร่องทดลองใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Electric Vehicle : FCEV) แห่งแรกของประเทศไทย (Hydrogen Station) ที่อ.บางละมุง จ.ชลบุรี โดยการนำรถยนต์ไฟฟ้าเซลล์เชื้อเพลิง รุ่นมิไร (Mirai) ของโตโยต้า มาเพื่อทดสอบการใช้งานในประเทศไทย ให้บริการในรูปแบบรถรับส่งระหว่างสนามบินอู่ตะเภา จ.ชลบุรี (U-Tapao Limousines) สำหรับนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารในพื้นที่พัทยา-ชลบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง โดยจะทำการเก็บข้อมูลเชิงเทคนิคที่ได้จากการใช้งานจริง เพื่อสร้างการรับรู้และเป็นข้อมูลรองรับการขยายผลใช้งานในอนาคต

โดย ปตท. ได้ร่วมสนับสนุนการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบอัดบรรจุก๊าซไฮโดรเจน ซึ่งการสร้างสถานีบริการไฮโดรเจนเพื่อเติมไฮโดรเจนในรถยนต์ FCEV รูปแบบ Passenger Car ใช้เวลาเพียง 5 นาที ซึ่งตอบโจทย์ผู้บริโภคยุคใหม่ ที่ชอบบริการที่สะดวก รวดเร็ว ในอนาคตจะมีการทดสอบการใช้พลังงานไฮโดรเจนในกลุ่มรถ FCEV ขนาดใหญ่ เช่น รถบัสและรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดเวลาในการเติมเชื้อเพลิง สามารถเพิ่มรอบการขนส่ง

● **ปตท.ผนึกพันธมิตรทำ Smart Grid ในนิคมดับลิวอชอ**

นอกจากนี้ ปตท.พาคณะศึกษาดูงานชุมชนลอยน้ำอัจฉริยะ

Schoonschip ซึ่งเป็นชุมชนที่ตอบโจทย์การอยู่อาศัยยุคใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการใช้พลังงานสะอาด ซึ่งตั้งอยู่ในคลอง Johan van Hasselt ทางเหนือของกรุงอัมสเตอร์ดัม ออกแบบโดย Space&Matter สำนักงานสถาปนิกสัญชาติเนเธอร์แลนด์ เริ่มโครงการนี้เมื่อ 12 ปีก่อนปัจจุบันชุมชนลอยน้ำอัจฉริยะต้นแบบนี้มีอยู่ 30 ยูนิต โดยแต่ละยูนิตอยู่ร่วมกัน 2 ครอบครัว รวมเป็น 46 ครอบครัว มีสมาชิกรวมทั้งสิ้นราว 150คน ซึ่งรูปแบบบ้านแต่ละหลังจะแตกต่างกันไป โดยบ้านลอยน้ำแต่ละหลังจะติดตั้งแผงโซลาร์บนหลังคาราว 22 แผงเพื่อผลิตไฟฟ้าโดยมีแบตเตอรี่เพื่อกักเก็บไฟฟ้าไว้ใช้ยามต้องการ

รวมทั้งไฟฟ้าที่เหลือใช้ก็มีการแลกเปลี่ยนพลังงานภายในชุมชนผ่านระบบไฟฟ้าสมาร์ตกริด (Smart Grid) รวมทั้งมีระบบกักเก็บน้ำฝนบนหลังคาเพื่อหมุนเวียนใช้งานในบ้าน โดยมีเครื่องทำน้ำร้อนอยู่ในชั้นล่างสุดของบ้านใต้คลองที่เชื่อมกับระบบกักเก็บพลังงาน เพื่อเปลี่ยนอุณหภูมิของน้ำให้เหมาะสมแต่ละฤดูกาลเพื่อให้บ้านมีอุณหภูมิที่เหมาะสมทำให้บ้านแต่ละยูนิตไม่ต้องมีเครื่องปรับอากาศและเตาผิง รวมทั้งมีการส่งน้ำเสียจากชุมชนไปบำบัดที่ส่วนกลางเพื่อนำไปผลิตเป็นพลังงานจากก๊าซชีวภาพด้วย สำหรับไฟฟ้าที่ผลิตในชุมชนจะมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน หากไฟฟ้าเกินความต้องการใช้ก็ขายเข้าระบบกริดของการไฟฟ้า แต่หากช่วงพักที่มีความต้องการใช้ไฟฟ้ามักก็สามารถซื้อไฟฟ้าจากระบบกริดได้

นายพนพล ปิ่นสุภา ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจ

ปิโตรเลียมขั้นปลาย บมจ.ปตท. กล่าวว่าชุมชนลอยน้ำอัจฉริยะ Schoonschip มีการบริหารจัดการไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ผ่านสมาร์ตกริด เช่นเดียวกับ ปตท.ที่ได้ร่วมมือกับ บมจ.ดับลิวอชอ ยูทิลิตี้ส์ แอนด์ พาวเวอร์ บริษัท เซอร์ทิส จำกัด (Seris) ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการพลังงานอัจฉริยะด้วยดิจิทัล หรือ "Smart Energy Platform" สำหรับการซื้อขายไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมของดับลิวอชอ โดยใช้เทคโนโลยีเอไอ และบล็อกเชน (Blockchain) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยในการซื้อขายไฟฟ้าระหว่างผู้ผลิตและผู้ใช้ไฟฟ้าภายในนิคมอุตสาหกรรมดับลิวอชอ

โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของ ERC Sandbox หรือโครงการทดลองด้านนวัตกรรมพลังงานของ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถซื้อหรือขายไฟฟ้าจากระบบพลังงานแสงอาทิตย์ระหว่างกันเองได้อย่างเสรีผ่านระบบสายส่งของการไฟฟ้า ซึ่งขณะนี้ได้เริ่มทดสอบการซื้อขายไฟฟ้า โดยมีผู้สนใจเข้าร่วมโครงการ RENEX มากกว่า 20 บริษัท ถือเป็นโครงการนำร่องที่ท้าทายอย่างยิ่ง

สำหรับงบการลงทุน 5 ปีนี้ (ปี 2566-2570) ของ ปตท. และบริษัทที่ ปตท.ถือหุ้นร้อยละ 100 วงเงินรวม 4แสนล้านบาท แบ่งเป็นวงเงินลงทุนในโครงการที่มีความชัดเจนและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ปตท.แล้ว วงเงิน 100,227 ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนในธุรกิจหลัก (Core Businesses) เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานให้แก่ประเทศ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนของงบการลงทุน 5 ปีประมาณร้อยละ 55 โดยมีโครงการหลัก เช่น โรงแยกก๊าซธรรมชาติหน่วยที่ 7 เพื่อทดแทนโรงแยกก๊าซธรรมชาติหน่วยที่ 1 และโรงแยกก๊าซธรรมชาติหน่วยที่ 8 ซึ่งนำก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) มาแยกเป็นผลิตภัณฑ์อีเทนและแอลพีจี รวมถึงถึงเก็บผลิตภัณฑ์อีเทนและสถานีรับจ่าย เพื่อเพิ่มความสามารถในการนำเข้าผลิตภัณฑ์อีเทน รวมทั้งโครงการ

ท่าส่งก๊าซฯ บางปะกง-โรงไฟฟ้าพระนครใต้ และโครงการท่าส่งก๊าซ
ธรรมชาติบนบกเส้นที่ 5

โครงการลงทุนในธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าอย่างครบวงจร โครงการ
พัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 และโครงการพัฒนา
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ส่วนงบลงทุนอีก 302,168 ล้านบาท เป็นงบลงทุนในอนาคต
(Provisional Capital Expenditure) ใน 5 ปีข้างหน้าเพื่อการขยาย
การลงทุนในธุรกิจใหม่ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของ ปตท. ที่มุ่งเน้น
ธุรกิจพลังงานสะอาดเพื่อไปสู่สังคมคาร์บอนต่ำ เช่น การลงทุนใน
ธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าอย่างครบวงจร ธุรกิจโลจิสติกส์และโครงสร้าง
พื้นฐาน โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงระบบเครือข่ายขนส่งทั้งหมดของ
ประเทศ การลงทุนในธุรกิจ Life science (ธุรกิจยา Nutrition และ
อุปกรณ์และการวินิจฉัยทางการแพทย์) พลังงานหมุนเวียนให้ครบ
12,000 เมกะวัตต์ภายในปี 2573 ตลอดจนการขยายการลงทุนใน
ธุรกิจก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นพลังงานเปลี่ยนผ่าน (Transition Fuel)
โดยมุ่งเน้นในการขยายโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติ และการขยาย
การลงทุนในธุรกิจก๊าซธรรมชาติเหลวอย่างครบวงจร (LNG Value
Chain) ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

ปัจจุบันปตท.อยู่ระหว่างเจรจาร่วมลงทุน (JV) ควบรวมและ
ซื้อกิจการ (M&A) อย่างน้อย 5 โครงการ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจใหม่
ในต่างประเทศ อาทิ พลังงานอนาคต (Future Energy) คาดว่าปี
นี้จะทยอยปิดดีลการลงทุนดังกล่าวได้ภายในปี2566 .