

ปตท.ใช้โมเดล 'เนเธอร์แลนด์' ปั้น 'แหลมฉบังเฟส 3' สู่กรีนพอร์ต



พอร์ตออตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam) เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในยุโรป และใหญ่เป็นอันดับ 6 ของโลก ด้วยขนาดความยาวกว่า 42 กิโลเมตร ทำให้พอร์ตนี้กลายเป็นจุดศูนย์กลางขนส่งสินค้าและพลังงานกว่า 13% ในยุโรป ซึ่งได้มีการเชื่อมโยงเส้นทางราง รถ เรือ และท่อ เพื่อกระจายสินค้าต่าง ๆ ไปสู่หลาย ๆ ประเทศในทวีปยุโรป ภายในพอร์ตนี้ยังเป็นแหล่งที่ตั้งโรงกลั่นน้ำมัน บริษัทน้ำมันชั้นนำระดับโลก 3 โรง และมีโรงไฟฟ้าถ่านหินขนาดใหญ่ แต่ปัจจุบันกำลังเปลี่ยนผ่านสู่การใช้พลังงานสะอาด

นายอรรถพล ฤกษ์พิบูลย์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ ปตท. นำคณะผู้บริหารและสื่อมวลชนเดินทางเยี่ยมชมแนวทางการพัฒนา

Port of Rotterdam สู่การเป็นกรีนพอร์ต เพื่อนำมาปรับประยุกต์ใช้ในท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ของประเทศไทย โดย ปตท. มีนโยบายขับเคลื่อนธุรกิจมุ่งสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ 15% ในปี 2030 และมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ปี 2040 และ Net Zero Emission ปี 2050 โดยมีแผนการดำเนินการที่ชัดเจนในทุกธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจพลังงานอนาคต และธุรกิจใหม่ (Future Energy and Beyond)

PTT Tank เดินหน้า

นายพนตล ปันสุภา ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจขั้นปลาย บมจ.ปตท. ซึ่งดูแลธุรกิจ PTT Tank กล่าวว่า พอร์ต Port of Rotterdam นี้มีทิศทางมุ่งเปลี่ยนผ่านสู่การใช้พลังงาน

สะอาดอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีเป้าหมายการพัฒนาพอร์ตสู่ "กรีนพอร์ต" เพื่อสร้างความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2050

"เราเห็นว่าเราพยายามจะลดการใช้การขนส่งทางรถ หันไปใช้ทางท่อทางราง และทางเรือให้มากขึ้น เพราะประสิทธิภาพดีกว่าและใช้พลังงานน้อยกว่า อย่างที่ 2 ที่เป็นส่วนสำคัญของการเปลี่ยนผ่านพลังงาน คือ เราพยายามปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบพลังงานสะอาดมากขึ้น โดยเฉพาะพลังงานไฮโดรเจน ซึ่งปัจจุบันพอร์ตนี้มีการผลิตไฮโดรเจนจากโรงกลั่นในพื้นที่ที่มีอยู่ 3 โรงงานอยู่แล้ว ซึ่งจะเป็นเกรย์ไฮโดรเจน"

แต่เกรย์ไฮโดรเจนนี้ยังจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ออกมาด้วย ดังนั้น สเต็ปต่อไปที่เราพยายามทำคือ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/เศรษฐกิจในประเทศ

วันที่: พุธที่ 6 - อาทิตย์ 9 เมษายน 2566

ปีที่: 45

ฉบับที่: 5555

หน้า: 3(ล่าง)

Col.Inch: 115.68 Ad Value: 156,168

PRValue (x3): 468,504

ศิลป์: สีสี่

หัวข้อข่าว: ปตท.ใช้โมเดล 'เนเธอร์แลนด์' บั่น 'แหลมฉบังเฟส 3' สู่อินเทอร์เน็ต

จับและรวบรวมคาร์บอนไดออกไซด์ที่ผลิตออกมาใส่ท่อ แล้ววางท่อกลับไปเก็บสู่หลุมที่ทะเลเหนือ หรือเรียกว่าเป็นเทคโนโลยีการกักเก็บคาร์บอน (CCS) ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับที่กลุ่มปตท.มีการศึกษาเรื่องนี้ ทั้ง ปตท. และ ปตท.สผ.เป็นแกนนำในการศึกษา

การใช้ CCS มาเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ จะทำให้สามารถปรับเปลี่ยนจาก เกรย์ ไฮโดรเจน เป็น บลูไฮโดรเจน ซึ่งหมายถึงการปลดปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ที่น้อยลง ยิ่งไปกว่านั้นเขากำลังจะใช้พลังงานลม จากการติดตั้งกังหันลม แบบออฟชอร์วินด์เทอร์ไบน์ อาศัยพลังงานลมที่มีอยู่มากมายจากทะเลเหนือ ซึ่งมีกำลังลมสูงกว่าออนชอร์มาก ทำให้สามารถแปลงมาใช้ผลิต "กรีนไฮโดรเจน" ผ่านอิเล็กโทรไลเซอร์ ซึ่งกรีนไฮโดรเจนที่ผลิตได้จากพลังงานลมซึ่งเป็นพลังงานหมุนเวียนนี้ ก็จะเป็นไฮโดรเจนที่ไม่ได้มีการปลดปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เลย หากมีการใช้เท่ากับจะสามารถไปเคลมว่าเป็นการใช้พลังงานสะอาด 100%

แปลงเป็นแอมโมเนียขนส่งง่าย

อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาการผลิตไฮโดรเจนยังมีข้อจำกัดในการขนส่งซึ่งยังเป็นปัญหาอยู่ การจะทำให้สามารถขนส่งในแรงกดอากาศปกติได้ ไม่ต้องไปลดอุณหภูมิหรือเพิ่มความดัน ก็จะต้องเปลี่ยนเป็น "แอมโมเนีย" ซึ่งประเด็นนี้ทางพอร์ตได้นำ "ดังแอลเอ็นจี" บางส่วนมาเป็นดังเก็บแอมโมเนีย

เพราะต้องการให้พอร์ตแห่งนี้ เป็นศูนย์กลางในการกระจายการรับแอมโมเนียของยุโรป ซึ่งการเปลี่ยนไฮโดรเจนเป็นแอมโมเนียจะช่วยให้การส่งได้มีประสิทธิภาพ และที่สำคัญยังช่วยให้มีต้นทุนที่แข่งขันได้

และเมื่อจะเอาไฮโดรเจนไปใช้ประโยชน์ ก็แยกไฮโดรเจนออกจากแอมโมเนียอีกที เพราะแอมโมเนียมีส่วนประกอบของไฮโดรเจนบวกกับไนโตรเจน ซึ่งไนโตรเจนก็มีอยู่ในอากาศปกติอยู่แล้ว 70% ฉะนั้นนี่เป็นเทรนด์การใช้พลังงานสะอาดสู่ "กรีนไฮโดรเจน" ในอนาคต



แหลมฉบัง สู่อินเทอร์เน็ต

แม้ว่าขณะนี้คำว่า "กรีนพอร์ต" จะยังไม่มี "Criteria" ชัดที่ชัดเจน แต่สิ่งสำคัญคือการมุ่งสู่การผลิตพลังงานสะอาดสูงสุด และนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าให้มากที่สุด ซึ่งก็นับได้ว่าเป็นเป้าหมายสำคัญของประเทศไทย

โดยเฉพาะในการนำมาประยุกต์ใช้พัฒนา "ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3" ซึ่งเป็นท่าเรือที่ PTT Tank ร่วมทุนตั้ง GPC International Terminal โดยเราถือหุ้น 30% บริษัท กัลฟ์ ถือหุ้น 40% NEC ถือหุ้น 30% ร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย ก็มุ่งพัฒนาสู่ความเป็น "กรีนพอร์ต" ด้วยเช่นกัน

"แหลมฉบัง เฟส 3 เป็นโครงการที่มีการลงทุน 3 หมื่นล้าน เป็นการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งคอนเทนเนอร์ในภาคตะวันออกจากปัจจุบันที่แหลมฉบังเฟส 1 และเฟส 2 มีความสามารถในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ 11 ล้านตู้ต่อปี และหากพัฒนาเฟส 3 เสร็จจะเพิ่มได้เป็น 18 ล้านตู้ต่อปี และขนส่งรถยนต์จะเพิ่มขึ้นจาก 2 ล้านคัน เป็น 3 ล้านคัน ซึ่งหากสามารถปรับสู่การเป็นกรีนพอร์ต จะช่วยให้ตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้า ซึ่งเป็นนักลงทุนที่ต้องการใช้พลังงานสีเขียวได้"

สำหรับความคืบหน้าแผนการดำเนินการ

เฟส 3 จะเริ่มก่อสร้างปลายปีนี้ และใช้เวลา 2 ปีก่อสร้างแล้วเสร็จ พร้อมเปิดให้บริการในเดือนพฤศจิกายน 2025 ทั้งนี้ ภายในแหลมฉบังจะมีการนำระบบกักเก็บพลังงาน (Energy Storage) มาใช้ในระบบขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการสวอปแบตเตอรี่ การใช้ระบบอัตโนมัติเพื่อลดการใช้พลังงานลง และ การใช้พลังงานหมุนเวียนจากโซลาร์รูฟท็อปเป็นพลังงานหมุนเวียนหลัก ซึ่งจะแตกต่างจากที่พอร์ตนี้ เพราะไทยมีศักยภาพเรื่องแสงแดดมากกว่าลม และอาจจะพัฒนาสู่ไฮโดรเจนในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้า

ไฮโดรเจนต้องรอ 10 ปี

นายอรรถพลได้ให้มุมมองว่า เรื่องไฮโดรเจน ปตท.กำลังศึกษาอยู่ร่วมกับซาอุดีอาระเบีย เป็น "กรีนไฮโดรเจน" แต่ยังไม่ถึงขนาดทำเป็นแอมโมเนีย และขายส่งออกไปเหมือนพอร์ตแห่งนี้ เพียงแต่จะดูว่าการใช้ในประเทศไทยมีมากน้อยเพียงใด

ทั้งนี้ ปัจจุบันไทยมีกระบวนการผลิตไฮโดรเจนจากโรงกลั่นน้ำมันอยู่แล้ว การเอาไฟฟ้าเอามาแยกน้ำจะได้ออกซิเจน จากนั้นจะนำไฮโดรเจนไปใช้ออกซิเจน จากนั้นจะนำไฮโดรเจนไปใช้ หากโปรเจกต์นี้มีความเป็นไปได้ หมายถึงมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ จะ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/เศรษฐกิจในประเทศ

วันที่: พุธที่ 6 - อาทิตย์ 9 เมษายน 2566

ปีที่: 45

ฉบับที่: 5555

หน้า: 3(ล่าง)

Col.Inch: 115.68 Ad Value: 156,168

PRValue (x3): 468,504

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ปตท.ใช้โมเดล 'เนเธอร์แลนด์' ปั้น 'แหลมฉบังเฟส 3' สู่อินเทอร์เน็ต

เห็นกรีนไฮโดรเจนในบ้านเรา นอกจาก
นี้ยังได้ร่วมนำร่องเปิดสถานีไฮโดรเจน
ร่วมกับโตโยต้า

“ตอนนี้ปัญหาเรื่องการพัฒนา
ไฮโดรเจนคือ การใช้งานที่ยังหาคนใช้
ไม่ได้ และปฏิเสธไม่ได้ว่าต้นทุนการ
ผลิตไฮโดรเจนยังแพง แม้ว่าจะมีบาง
อุตสาหกรรม เช่น เหล็ก อาจจะมี
ต้องการใช้ไฮโดรเจน แต่ต้นทุนเทคโนโลยี
ของอิเล็กโทรไลเซอร์ที่ช่วยในการใช้
ไฟฟ้าไปแยกน้ำเพื่อให้ได้ไฮโดรเจนยัง
มีราคาสูง ทั้งยังมีต้นทุนของพลังงาน
ทดแทนซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการที่จะ
นำมาใช้ผลิตเป็นไฟฟ้า เพื่อใช้แยกน้ำ
ให้ได้ไฮโดรเจนออกมาก็ยังมีราคาสูง
เช่นกัน แต่เราหวังว่าเทคโนโลยีจะได้
รับการพัฒนาทำให้มีต้นทุนการผลิตที่
ต่ำลงเรื่อย ๆ และเกิดความคุ้มค่าใน
การลงทุน คาดว่าจะอยู่ในเวลาอีก 10
ปีข้างหน้า”

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าเทคโนโลยีใดที่
มีการพัฒนาไปในทิศทางใด ทาง ปตท.
ก็พร้อมที่จะเป็นหัวหอกในพัฒนาควบคู่
กันไป อย่างกรณีการกักเก็บคาร์บอน
(CCS) ไทย ซึ่ง บมจ.ปตท.สผ.ได้ริเริ่ม
ทำในแหล่งอาทิตย์แล้ว ทั้งยังมีโครงการ
ที่กำลังศึกษาอยู่เป็นความหวังของไทย
คือ เนียร์ซอร์ คือผลิตในทะเลแต่อยู่ใกล้
ฝั่งทะเลตะวันออก ถ้าตรงนี้เป็นไปได้
ต้องอาศัยความร่วมมือของภาครัฐ
ด้วย ก็ต้องสนับสนุนเพราะแหล่งนี้จะ
สามารถกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์ที่
ผลิตจากภาคอุตสาหกรรมภาคตะวันออก
ออกทั้งหมด เราดูที่เนเธอร์แลนด์
และหวังว่าการพัฒนาเหล่านี้จะเกิด
ขึ้นได้ทั่วประเทศไทยในอนาคต