

# อนาคต'การคมนาคม'ในประเทศไทย

## กรุงเทพธุรกิจ บทความพิเศษ

• ปณิธาน ประจวบเหมาะ

ประธานกรรมการ บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด



เป็นเวลากว่าหลายทศวรรษมาแล้ว ที่ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญ ในฐานะเป็น

ศูนย์กลางการคมนาคมและการเชื่อมต่อทั้งในและนอกประเทศในภูมิภาคเอเชีย ดังจะเห็นได้จากการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อเขตเมืองและชานเมืองในประเทศ และการเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น จึงไม่ใช่เรื่องน่าแปลกใจที่ข้อพิจารณาเกี่ยวกับ "การคมนาคม" จะกลายเป็นเรื่องสำคัญในหัวข้ออภิปรายที่เกี่ยวข้องกับแนวทางและการดำเนินงานเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ความตั้งใจของประเทศไทยที่มีต่อโครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ๆ และอุตสาหกรรมการผลิตยานพาหนะที่กำลังเติบโตขึ้น ได้เปิดโอกาสและเอื้อต่อการปฏิรูปด้านการคมนาคมครั้งใหญ่หนึ่งในตัวอย่างของความมุ่งมั่นเพื่อการพัฒนาด้านคมนาคมของรัฐบาล ที่เห็นได้ชัดคือเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ใน 3 จังหวัดรอบอ่าวไทย ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เป็นการพัฒนาการเชื่อมต่อการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในระดับภูมิภาคอย่างจริงจัง

และเพื่อตอบรับกับความกังวลของผู้บริโภคและภาครัฐเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศอันเกิดจากปัญหาความแออัดในพื้นที่ต่างๆ สมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทยระบุว่า ระหว่างปี 2558-2562 มีบริษัทจำนวนมากกว่า 81% ได้ก้าวเข้าสู่ระบบนิเวศด้านยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย นอกจากนี้ ทางสมาคมยังสนับสนุนด้วยแรงจูงใจทั้งในด้านภาษีและด้านอื่นๆ สำหรับผู้ผลิตแบตเตอรี่ไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยระหว่างปี 2563-2565 ด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ การที่เศรษฐกิจของประเทศไทยขับเคลื่อนด้วยการส่งออกนั้นนับเป็นสิ่งดีที่ช่วยเอื้อโอกาสในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยระบบไฟฟ้า รวมไปถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมในชนบทด้วยระบบโครงสร้างพื้นฐานอัจฉริยะ เพื่อสร้างห่วงโซ่อุปทานที่ค้ำยันถึงสิ่งแวดล้อมและภาคการส่งออกที่มีความยั่งยืนต่อไป หากประเทศไทยประสบความสำเร็จในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งระดับภูมิภาค โครงข่ายการคมนาคมของเราก็จะได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นด้วยเช่นกัน

การลงทุนของภาครัฐในโครงสร้างพื้นฐานนั้นได้กลายเป็นนโยบายอันดับต้นๆ

ของประเทศโดย 70% ของงบการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยระหว่างปี 2558-2565 ที่มีมูลค่ากว่า 75,000 ล้านดอลลาร์ เป็นการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการคมนาคมขนส่ง โดยเน้นไปที่การปรับปรุงรางรถไฟเพื่อลดการขนส่งทางถนน ซึ่งในปัจจุบันเราใช้ทางถนนซึ่งเป็นเส้นทางการเดินทางหลักของผู้โดยสารเพื่อการขนส่งสินค้าถึง 85%

สำหรับในประเทศไทย แม้ว่าที่ผ่านมาผู้คนจะเดินทางด้วยยานพาหนะสองล้อเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันเรามีทางเลือกเพื่อการคมนาคมเพิ่มขึ้น เทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้กันอย่างแพร่หลายยังช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้บริโภคในประเทศไทย เซลล์ได้ทำงานร่วมกับ Haupcar ซึ่งเป็นบริษัทเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันในการจัดหาที่จอดรถในสถานีบริการน้ำมันเชลล์ เปลี่ยนน้ำมันเครื่อง เต็มน้ำมัน และบริการทำความสะอาด เรายังมีแผนที่จะเพิ่มบริการจุดชาร์จรถไฟฟ้าในอนาคตอีกด้วย

ภายในปี 2573 ประเทศไทยตั้งเป้าที่จะผลิตยานยนต์ไฟฟ้าให้ได้อย่างน้อย 750,000 คันต่อปี หรือประมาณ 30% ของกำลังการผลิตรถยนต์ทั้งหมด นอกจากนี้ รัฐบาลยังประกาศแผนที่จะผลักดันให้ไทยเป็นฐานแห่งยานยนต์ไฟฟ้าของประชาคมอาเซียน

ภายในปี 2568 และไทยกำลังอยู่ในระหว่างการจัดทำแผนเพื่อเพิ่มสถานีบริการสำหรับชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย

ถึงแม้ว่าแนวโน้มการคมนาคมและการขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในภาคธุรกิจของผู้บริโภคจะเป็นไปอย่างรวดเร็วเนื่องจากจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น แต่แนวโน้มการปรับใช้ภาคธุรกิจอุตสาหกรรมอาจเป็นไปได้ช้ากว่า เนื่องจากบรรดาธุรกิจที่ต้องการแบตเตอรี่ขนาดที่แตกต่างกันออกไปเพื่อให้สามารถเก็บไฟได้เพียงพอต่อการใช้งานวงจรบรรดาทุกทางไกล อย่างไรก็ตาม แผนยุทธศาสตร์ 20 ปีเพื่อการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศไทย 4.0 จะมุ่งเน้นเพื่อการเปลี่ยนแปลงในเรื่องนี้อย่างรวดเร็ว

มีการคาดการณ์ว่า ภายในปี 2565 ประเทศไทยจะมีมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า 53,000 คัน และรถประจำทางไฟฟ้า 5,000 คัน ภายใน 5 ปี และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว หน่วยงานรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจได้เริ่มมีการนำยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ รวมไปถึงรถประจำทางไฟฟ้าและรถมอเตอร์ไซค์แท็กซี่ไฟฟ้า

การพัฒนาการคมนาคมสัญจรสำคัญๆ ยังรวมถึงการเพิ่มข้อกำหนดในเรื่องเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับน้ำมันเบนซิน อี20 (E20) และเชื้อเพลิงดีเซล บี10 และบี20 (B10, B20)

**ความต้องการใช้น้ำมันเกรดพรีเมียมที่มี การปล่อยมลพิษต่ำ การมองหาทางเลือก รถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้แบตเตอรี่ เช่น เซลล์ เชื้อเพลิงไฮโดรเจน และการพัฒนาระบบการกำหนดราคาคาร์บอนจากรัฐบาล**

ขณะนี้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพรายใหญ่และเป็นประเทศเกษตรกรรม ซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการผลิตเอทานอลเป็นอย่างมาก ไทยจึงมีโอกาสในการเติบโตด้านเชื้อเพลิงชีวภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ความมองหาโอกาสเพื่อการสนับสนุนพลังงานทางเลือก เช่น ไฟฟ้าและไฮโดรเจน ซึ่งมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน

ตั้งแต่ปลายปี 2562 กระทรวงพลังงานได้ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าเสรีระดับโลกของก๊าซธรรมชาติเหลว เพื่อกระตุ้นให้เกิดการนำก๊าซมาเป็นพลังงานให้มากขึ้นในระดับภูมิภาค ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยควรให้การสนับสนุนแหล่งพลังงานทางเลือก เช่น พลังงานไฟฟ้าหมุนเวียน รวมไปถึงการประเมินศักยภาพในการนำไฮโดรเจนมาใช้เป็นแหล่งพลังงานคาร์บอนต่ำทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซธรรมชาติ ควบคู่ไปด้วยเช่นกัน

ข้อมูลและรายละเอียดการวิเคราะห์เพิ่มเติมด้านโอกาสและความท้าทาย เกี่ยวกับการเดินทางสัญจรและการคมนาคมของ

ประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะอยู่ในรายงานฉบับล่าสุดของเชลล์ เรื่อง “เมืองแห่งการสัญจร : ขับเคลื่อนการปฏิวัติการคมนาคมในภูมิภาคเอเชีย” ([www.shell.com/mobilityinasia](http://www.shell.com/mobilityinasia)) ที่สรุปเทรนด์หลักด้านการคมนาคมของ 5 ประเทศในทวีปเอเชีย ได้แก่ ไทย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อินเดีย และจีน

เราจะเห็นได้ชัดเจนว่าการตอบโจทย์ความท้าทายด้านการคมนาคมสัญจรของประเทศไทยนั้นมีหลากหลายแนวทาง และเมื่อผู้คนเริ่มตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องความยั่งยืนและการลดการปล่อยคาร์บอนมากขึ้น ประเทศก็ต้องการการพัฒนาด้านการคมนาคมสัญจรเพื่อตอบรับกับความต้องการของประเทศ ควบคู่ไปกับการคำนึงถึงเรื่องระบบนิเวศของเชื้อเพลิง และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงต่างๆ

อย่างไรก็ดี ไม่ว่าเราจะมีโซลูชันเพื่อตอบรับกับความท้าทายเหล่านี้ได้อย่างไร **สิ่งสำคัญสำหรับทุกโซลูชันคือ ความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งจากรัฐบาล อุตสาหกรรม และผู้บริโภค** ที่จะร่วมกันมองหาแนวทางในการรับมือตอบรับกับเทรนด์ด้านพลังงาน และไม่มีหน่วยงานใดหรือใครเลยที่สามารถดำเนินการนี้ให้สำเร็จได้เพียงลำพัง **และประเทศไทยของเรา พร้อมแล้วหรือยัง?**