



การทับถมของซากพืชซากสัตว์ใต้ดินนับร้อยล้านปี ทำให้เราได้ **“ฟอสซิล”** มาเป็นแหล่งพลังงานสำคัญ นำมาใช้ในรูปแบบของน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน จนโลกได้รับการพัฒนาในหลายๆ ด้านจนถึงวันนี้

ผ่านหลายยุคหลายสมัยถึงปัจจุบัน โลกยังต้องการพลังงาน แต่สิ่งแวดล้อมก็ต้องการการดูแลมากขึ้นด้วย **“ก๊าซธรรมชาติ”** จึงเป็นพลังงานฟอสซิลที่ถูกเลือกใช้งานมากขึ้น ด้วยคุณสมบัติเป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น แฉกเบากว่าอากาศ เมื่อเกิดการเผาไหม้ ได้เชื้อเพลิงที่มีความปลอดภัย ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมน้อย

เชื้อเพลิงในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ 17% และใช้สำหรับภาคขนส่งในรูปแบบก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ หรือ NGV (Natural Gas for Vehicle) 4%

แต่เดิมก๊าซธรรมชาติต้องจัดส่งทางระบบท่อ การพัฒนาวิธีการขนส่งจึงเกิดขึ้น เพื่อให้ส่งก๊าซจากประเทศผู้ผลิตมาถึงประเทศผู้ใช้ปลายทางที่อยู่ไกลกันหลายร้อยกิโลเมตรได้สะดวก รวดเร็วทันใช้งาน โดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าช่วยให้แปรสภาพก๊าซธรรมชาติอยู่ในสถานะของเหลว



ก๊าซธรรมชาติ ยืนหนึ่งแหล่งพลังงานแห่งอนาคต



เมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงฟอสซิลอื่น แล้วก็ยังมีแหล่งสำรองหลายๆ ที่ทั่วโลก แฉกราคาไม่ผันผวนถ้าเทียบกับน้ำมัน

ประเทศไทยใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงหลักมาหลายสิบปี ข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน บอกว่าไทยมีการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ช่วงเดือนมกราคม 2563 เป็นการใช้อุณหภูมิธรรมชาติสัดส่วนสูงสุด 41% โดยนำไปใช้ผลิตไฟฟ้าสูงสุดอยู่ที่ 58% นำเข้าโรงแยกก๊าซฯ เพื่อเป็นวัตถุดิบของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี 21% นำไปใช้เป็น

ด้วยการลดอุณหภูมิต่ำลงมาให้อยู่ที่ระดับ -160 องศาเซลเซียส ทำให้ปริมาตรลดลงไปด้วย 600 เท่า ทำให้สามารถขนส่งมาทางเรือคล้ายสินค้าทั่วไปได้

เมื่อมาถึงปลายทางประเทศผู้ใช้งานจะมีกระบวนการปรับอุณหภูมิของก๊าซฯ ให้สูงขึ้น เพื่อให้กลับไปยังอยู่ในสถานะก๊าซอีกรอบ แล้วก็ส่งไปตามจุดต่างๆ ที่มีการใช้งานทางระบบท่อส่งก๊าซฯ เราจึงเรียกก๊าซธรรมชาติที่เปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวที่ขนส่งมาทางเรือและรอกว่า **“ก๊าซธรรมชาติเหลว”** หรือ LNG (Liquefied Natural Gas)

ภารกิจหลัก ของก๊าซธรรมชาติในบ้านเรา ส่วนใหญ่ถูกนำไปเป็นเชื้อเพลิงผลิตกระแสไฟฟ้า ซึ่งมีความต้องการเพิ่มขึ้นรองรับโลกยุคดิจิทัลที่ “อะไรๆ” ก็ใช้ไฟฟ้านอกจากอุปกรณ์รอบตัวเราจะใช้ไฟฟ้าแล้ว ยานพาหนะที่จะพาเราไปไหนต่อไหนก็จะ เป็นไฟฟ้ามากขึ้นๆ ซึ่งตอนนี้ **“รถยนต์ไฟฟ้า”** เป็นเรื่องใกล้ตัวมากขึ้นทุกที

จากการที่รัฐบาลได้ประกาศ **แผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2558-2579** (Energy Efficiency Plan: EEP 2015) โดยให้แผนนี้ไปสู่การลดการปล่อยก๊าซ

เรือนกระจก 20-25% ซึ่งมาตรการหนึ่งของแผน ก็คือการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่ง

โดยตั้งเป้าหมายใหญ่ ในอีก 15 ปี หรือในปี 2579 จะมีรถยนต์ไฟฟ้าถึง 1.2 ล้านคัน และมีสถานีชาร์จจำนวน 690 สถานี ซึ่งไม่ใช่ตัวเลขในฝันแล้ว เพราะตอนนี้หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนต่างๆ ทำการศึกษา วิจัย เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า

กันอย่างคึกคัก และรัฐบาลก็มีนโยบายส่งเสริม และสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าหลายด้านออกมาอย่างต่อเนื่อง

ล่าสุดแม้การแพร่ระบาดของโควิด-19 ยังคงมีอยู่ แต่การเตรียมการสำหรับอนาคตของประเทศ ยังหยุดไม่ได้ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ ได้ประกาศผลักดันให้ไทยเป็น **ฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า และชิ้นส่วนสำคัญของโลก** ภายใต้แผนส่งเสริมไว้ 3 ขั้นตอน เริ่มวางโครงสร้างพื้นฐานรองรับในปีนี้เป็นต้นไป และปี 2573 จะผลักดันให้ไทยผลิตรถยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่ง รถกระบะ 725,000 คัน รถจักรยานยนต์ 675,000 คัน รถบัส รถบรรทุก 34,000 คัน พร้อมกับส่งเสริมการผลิตแบตเตอรี่

การใช้พลังงานสะอาดอย่างก๊าซธรรมชาติผลิตไฟฟ้าในสัดส่วนสูงสุดมาอย่างต่อเนื่องของไทย พร้อมกับการผลักดัน **“รถยนต์ไฟฟ้า”** ที่ปล่อยมลภาวะน้อยลง ทำให้คนไทยได้เข้าไปมีส่วนร่วมกับประชาคมโลก ในการ **ลดสภาวะโลกร้อน และเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบคาร์บอนต่ำ (Law Cabon) อย่างสมบูรณ์ในอนาคต**