

+ รักษ์พลังงาน

THE ENERGY SAVING NEWS



SPECIAL REPORT

การอนุรักษ์พลังงาน
ภาคขนส่ง จากปัจจุบัน
สู่อนาคต

SPECIAL REPORT

การจัดการสิ่งแวดล้อม
อย่างยั่งยืน

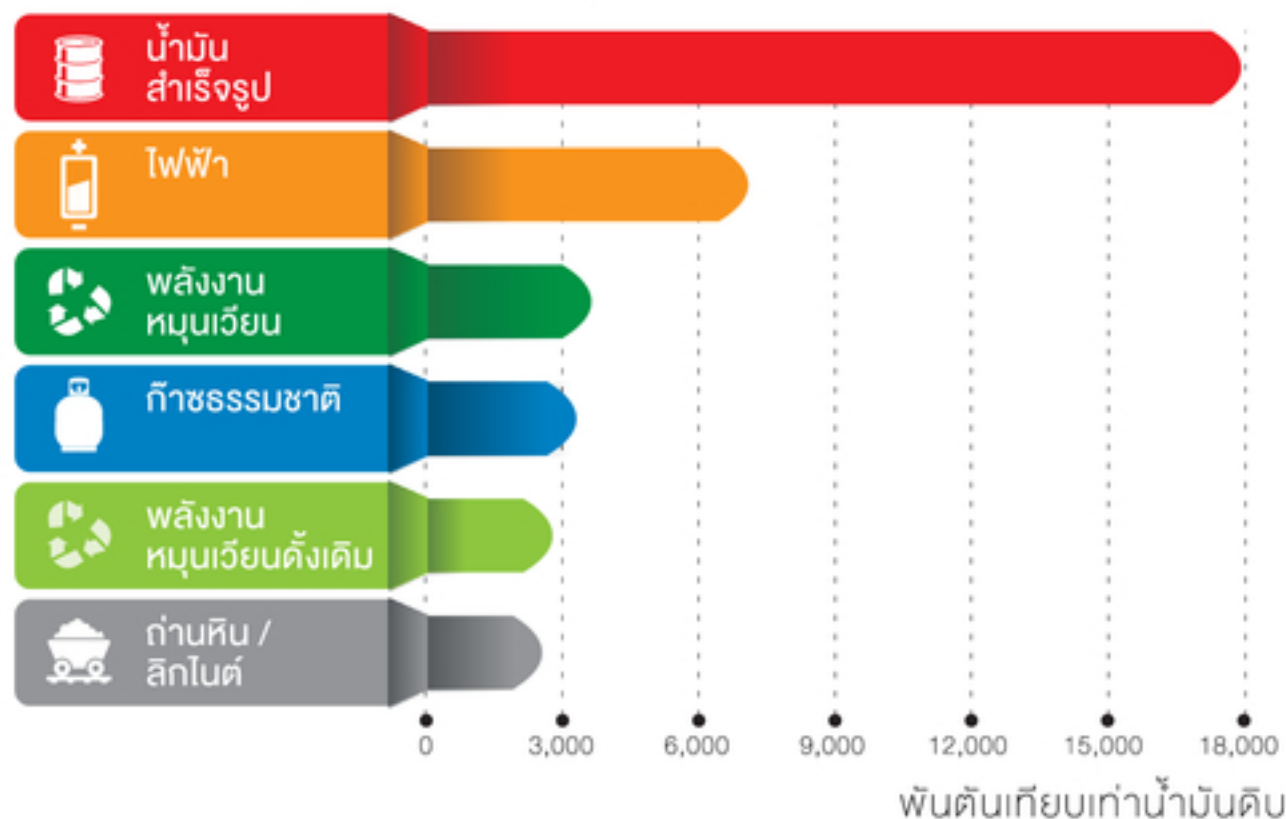
KNOW HOW KNOW WHO

Pamba Shareways
ทางเดียวกันไปด้วยกัน

SMART TRANSPORT

สถานการณ์พลังงานของประเทศไทย (ม.ค.-พ.ค.2561)

ผู้เรียบเรียง จริญญา บุตรเนตร

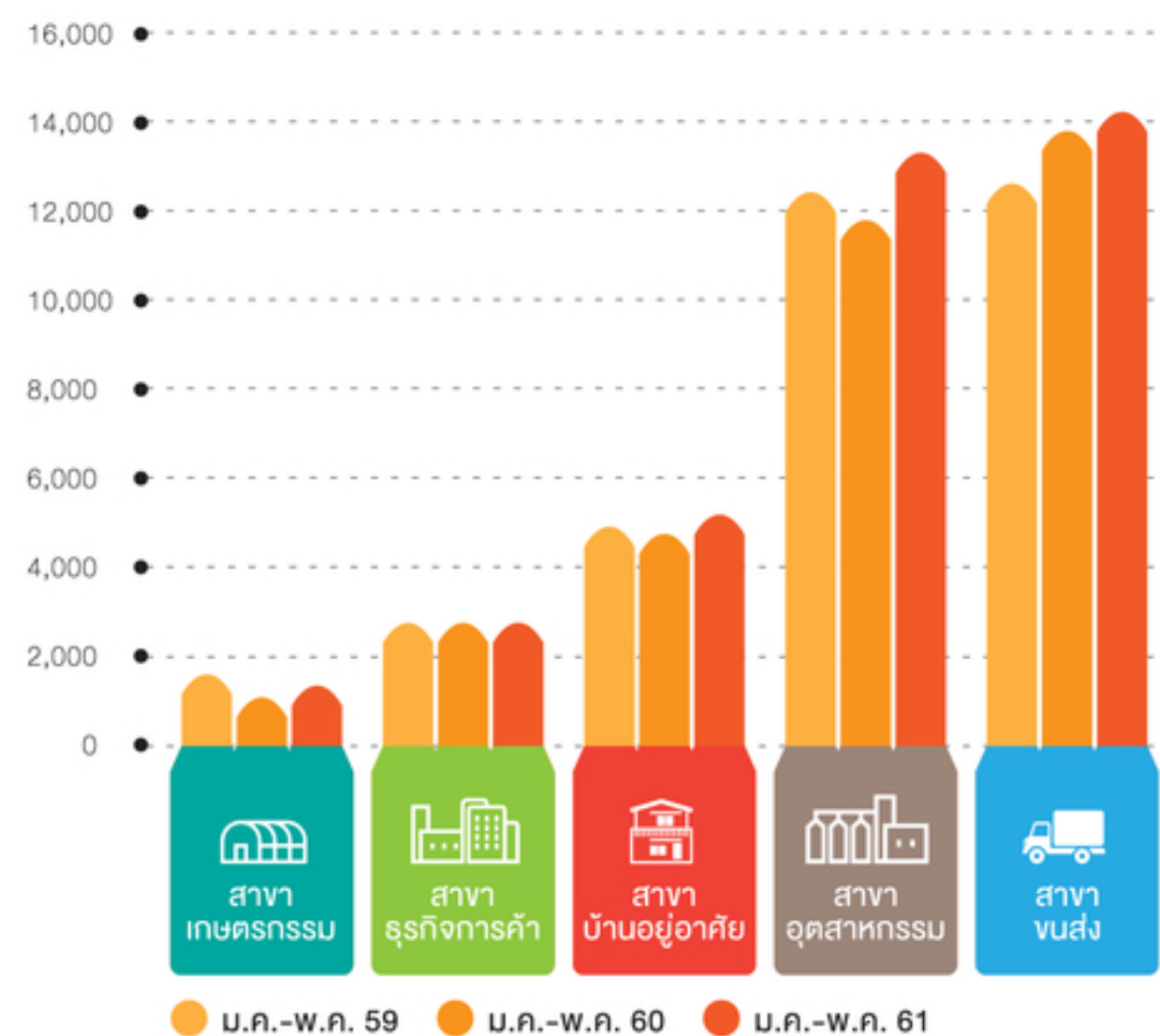


ช่วง 5 เดือนแรกของปี 2561 (ม.ค.-พ.ค.)

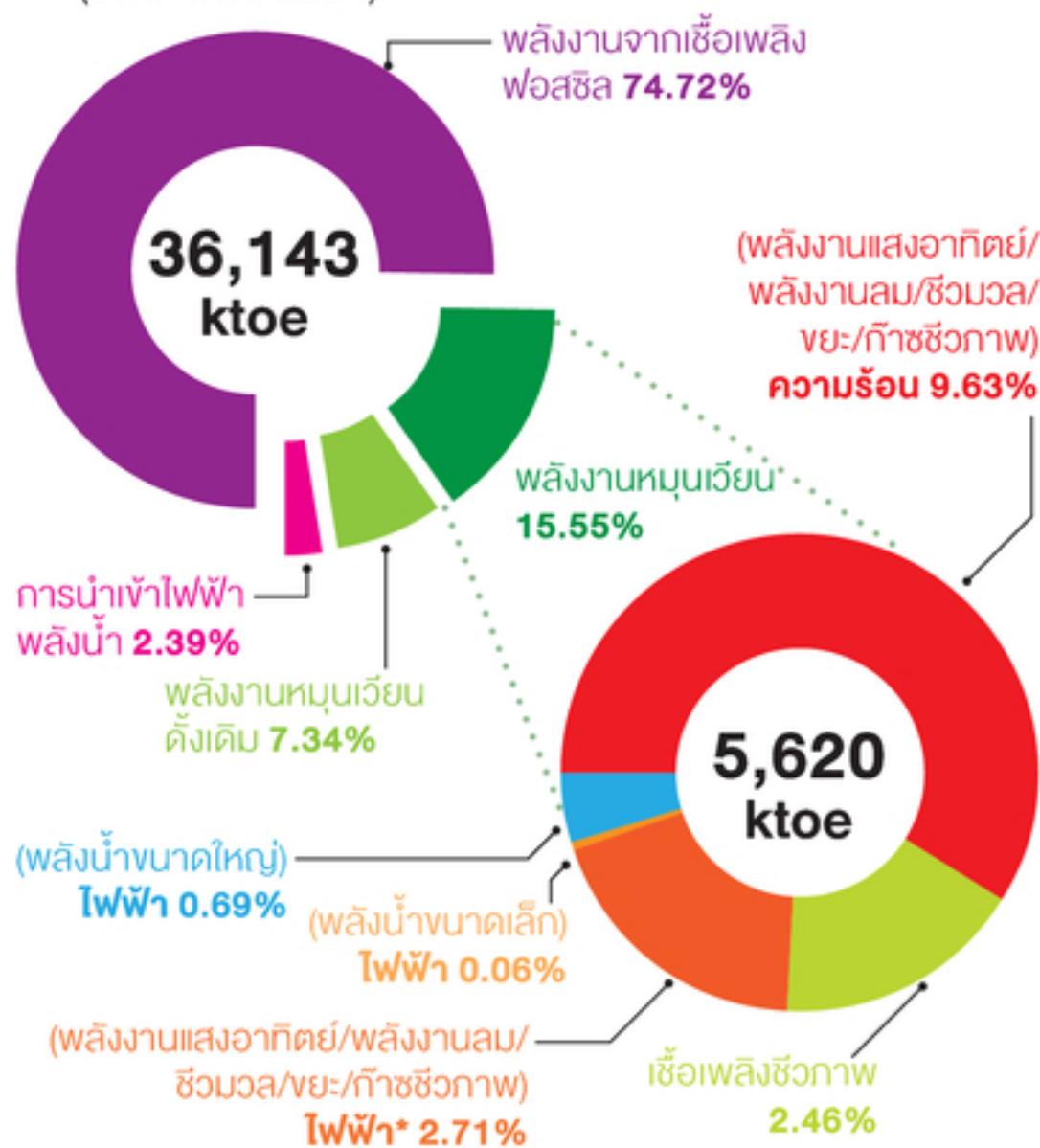
ประเทศไทยใช้พลังงานปริมาณ 36,143 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) เพิ่มขึ้น 7.8% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นมูลค่า 568,220 ล้านบาท ตามการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยน้ำมันสำเร็จรูปยังคงเป็นพลังงานที่ใช้มากที่สุดที่ 48.6%

การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้นในทุกสาขาเศรษฐกิจ สาขาเกษตรกรรม เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ 30.5% สาขาอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้น 12.7% และสาขาน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้น 8.6%

พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ



การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย (ม.ค.-พ.ค. 2561)

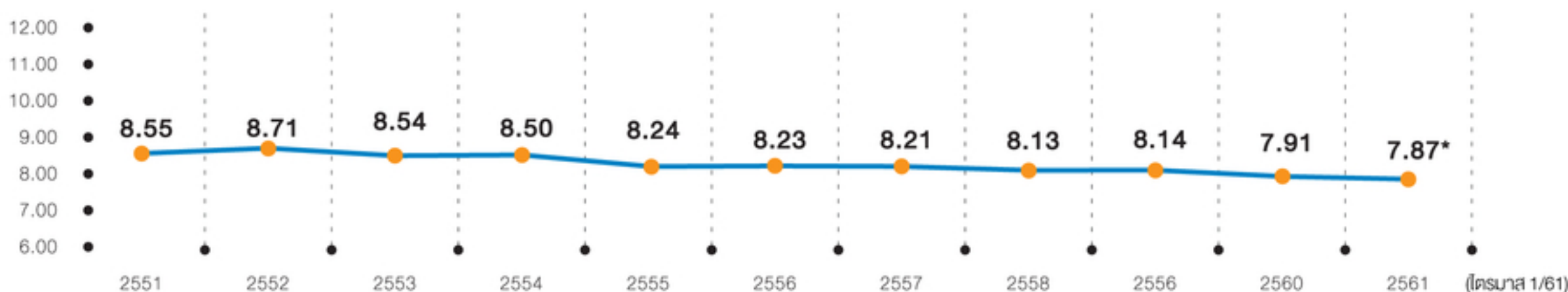


การใช้พลังงานทดแทน (ม.ค.-พ.ค. 2561)

*รวมไฟฟ้าที่ผลิตใช้เอง (off grid)

ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (Energy Intensity)

พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท

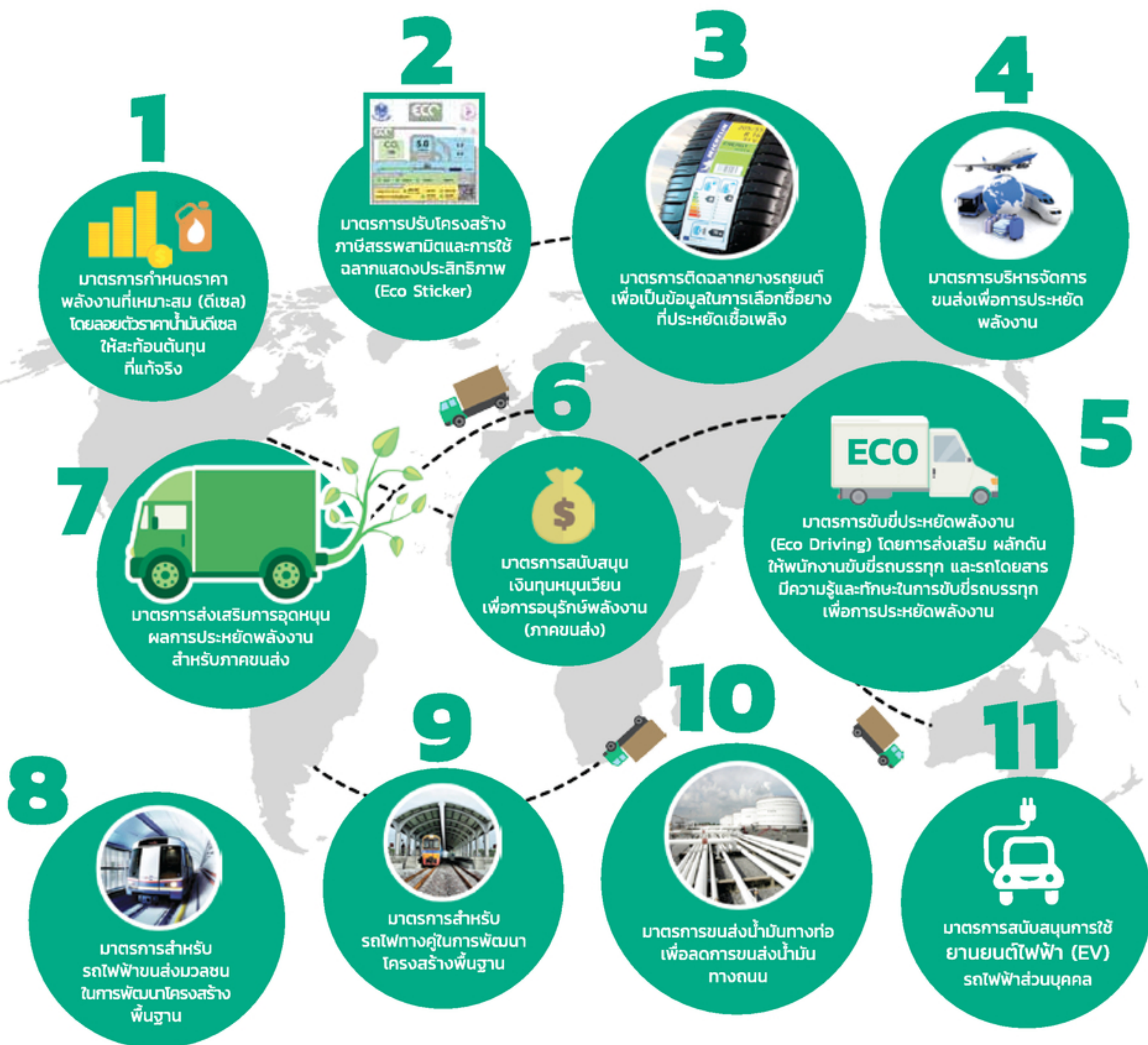


*หมายเหตุ : เปรียบเทียบจากผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) ปีฐานใหม่ (2002)
แหล่งข้อมูล : ศูนย์สารสนเทศข้อมูลพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

11 มาตรการ

เพื่อการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่ง

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ผ่านแผนอนุรักษ์พลังงาน 20 ปี ซึ่งการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งได้ดำเนินการตาม “มาตรการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่ง” ที่ประกอบไปด้วย 11 มาตรการ ดังนี้



การขับเคลื่อนตามมาตรการด้านการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งดังกล่าว จะทำให้เกิดการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทันสมัย ปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน



พลังงานเป็นต้นทุนหลัก
ประมาณ 50%
ของภาคขนส่ง

ลดพลังงาน ลดต้นทุนภาคขนส่ง



ศรัณย์ทัศน์ ตั้งคุณานนท์
บรรณาธิการ วารสารรักษ์พลังงาน

ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งของประเทศ (Shift Mode) ประเทศไทยกำลังเดินทางสู่แสงสว่าง ซึ่งเป็นทางออกในการเพิ่มประสิทธิภาพของภาคขนส่งควบคู่ไปกับการลดต้นทุนและการประหยัดพลังงาน

เมื่อพลังงานเป็นต้นทุนหลักประมาณ 50% ของภาคขนส่ง การลดต้นทุนภาคขนส่งจึงลดพลังงานไปด้วยในตัว...

การบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ภาคขนส่งของประเทศไทยกับแผนการอนุรักษ์พลังงาน จึงทำให้เราเห็นภาพที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนประสิทธิภาพอย่างรอบด้าน ทั้งประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนที่ลดลง และพลังงานที่ประหยัดได้ จึงเข้าทำนองว่า ทำครั้งเดียวให้ผลคุ้มค่าถึง 3 ทาง

ในวาระที่ประเทศไทยกำลังเดินทางสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของอาเซียน การลงทุนด้าน Transportation เป็นยุทธศาสตร์ที่ชาญฉลาด จึงต้องเร่งดำเนินการอย่างรวดเร็วให้ทันกับการเติบโตอย่างรวดเร็วของภาคขนส่งในอาเซียน

วันนี้ภาคขนส่งของไทยใช้พลังงานเชิงภาคอุตสาหกรรมไปแล้วจึงต้องเร่งทำอะไรสักอย่าง ซึ่งแผนยุทธศาสตร์การอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งจะเป็นคำตอบของประเทศไทยว่า เราจะลดพลังงานได้มากเท่าไร ซึ่งแน่นอนว่าทุกบาทของพลังงานที่ลดลง คือ ต้นทุนภาคขนส่งที่ลดลงตามไปด้วย



“รักษ์พลังงาน” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสื่อกลางเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร กิจกรรม และความเคลื่อนไหวด้านพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานแก่ผู้ประกอบการ ผู้เกี่ยวข้อง กับแวดวงพลังงาน และประชาชนทั่วไป อันจะนำไปสู่การลดต้นทุนของพลังงาน บทความ หรือข้อเขียนที่ตีพิมพ์ในวารสาร “รักษ์พลังงาน” ยินดีให้นำไปเผยแพร่เป็นวิทยาทานและ ขอสงวนสิทธิ์กรณีนำไปเผยแพร่ หรือเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางการค้า อนึ่งข้อมูล ข่าวสารที่ตีพิมพ์ในวารสาร “รักษ์พลังงาน” เจ้าของ และคณะกรรมการไม่จำเป็นต้อง เห็นด้วย จึงไม่ต้องรับผิดชอบแต่ประการใด และยินดีแก้ไขในกรณีที่เกิดความผิดพลาดขึ้น โดยจะแก้ไขและชี้แจงในฉบับต่อไป

เจ้าของ
กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์
พลังงาน (พ.ว.)

ที่ปรึกษาทิตติมศักดิ์
ประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ
+ ยงยุทธ์ สวัสดิ์สวณีย์
+ วันชัย บรรลือสินธุ์
+ นवलจันทร์ เตชะเสริมสุขกุล

ที่ปรึกษา
วัชรินทร์ บุญฤทธิ์ + บุษรินทร์ สุวรรณศรี
+ จริยา บุตรเนตร + มินตรา ผู้วัฒนวงศ์
+ อารีรัตน์ ดีเรือง

บรรณาธิการ
ศรัณย์ทัศน์ ตั้งคุณานนท์

กองบรรณาธิการ
จตุพร แก้วอุบล + สุจิตรา จินดาณิล
+ จักรพันธ์ กองดี

ออกแบบและผลิต
บริษัท แมคอิท ดีฟ/เพอเรนซ์ จำกัด
9/3 อาคารเซ็นทริก ชั้น ซอยพหลโยธิน 9
ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

ติดต่อ
กองบรรณาธิการ วารสาร “รักษ์พลังงาน”
กลุ่มประชาสัมพันธ์
กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน
กระทรวงพลังงาน
17 ถนนพระราม 1 แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์
0 2223 0021-9 ต่อ 1653
0 2299 6811

อีเมล
Emagazine@dede.go.th

เฟซบุ๊ก
facebook.com/theenergysavingnews



facebook/ energysavingnews



twitter/ energysaving61

10 COVER STORY

Smart Transport

เมื่อไทยตั้งเป้าก้าวขึ้นเป็น ศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง ของอาเซียน ความพร้อมด้าน Logistic จึงเป็นความจำเป็น เร่งด่วน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ควบคู่กับการประหยัดพลังงาน



16 SPECIAL INTERVIEW

พ.ว. จับเคลื่อน

Action Plan ภาคขนส่ง ประพันธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.)

การยกระดับการอนุรักษ์ พลังงานภาคขนส่ง โดยร่วมมือ กับกระทรวงคมนาคม เพื่อ บูรณาการแผนภาคขนส่ง เข้ากับแผนอนุรักษ์พลังงาน อย่างเป็นรูปธรรม

22 INTERVIEW

ประหยัดน้ำมันเครื่องบิน คือ ใจที่สำคัญ

ดร.น. แสงฉาย

อธิบดีกรมท่าอากาศยาน การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเป็นมิตรกับชาวบ้าน คือ หัวใจสำคัญที่จะช่วยให้ ธุรกิจของเราเติบโตได้อย่าง ยั่งยืน

24 INTERVIEW

ระบบรางคือคำตอบของ การลดพลังงานภาคขนส่ง ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร

ขนส่งทางรางสามารถ เพิ่มประสิทธิภาพ และแบ่งเบา ภาคขนส่งและลดพลังงานได้ เป็นอย่างดี การเร่งโครงการ ขนส่งทางรางจึงเป็นนโยบาย ภาคหลักอันหนึ่งของภาครัฐ

26 COVER STORY

การอนุรักษ์พลังงาน ในภาคขนส่ง จากปัจจุบัน สู่นาคต

การคมนาคมขนส่งเปรียบเสมือน เส้นเลือดในร่างกายที่ไหลเวียน ทำให้เกิดการพัฒนาความเจริญ ของประเทศและกิจกรรมต่างๆ ในการดำเนินชีวิตของประชาชน

32 ENERGY AWARDS REVIEW

มร.สวนสุนันทา ส่วนผสมของยุคสมัย สู่อาคารประหยัดพลังงาน มร.สวนสุนันทา ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 64 ไร่ มีอาคารเรียนและอาคาร ใช้สอยรวมกันทั้งสิ้น 33 อาคาร หลายอาคารมีอายุกว่า 100 ปี...



34 SPECIAL REPORT

การจัดการสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน

โลกได้สัมผัสถึงการเปลี่ยนแปลง ของสภาพภูมิอากาศ หรือ Climate Change ได้อย่าง ชัดเจนขึ้นเรื่อยๆ มิได้เพียงแต่ เรื่องของอุณหภูมิของโลก ที่ปรับสูงขึ้น แต่ยังหมายรวมถึง การเปลี่ยนแปลงอื่นๆ



+

18

INTERVIEW

พัฒนาการขนส่งทางถนน
ให้มีประสิทธิภาพ
สนธิ์ พรหมวงษ์ อธิบดี
กิจการขนส่งทางบก
ดึงเทคโนโลยีพัฒนาการขนส่ง
ทางถนน เพิ่มประสิทธิภาพ
ลดต้นทุน



+

20

INTERVIEW

ขนส่งทางน้ำ เพิ่มประสิทธิภาพ
ลดพลังงาน
จิรุตม์ วิศาลจิตร
อธิบดีกรมเจ้าท่า
การขนส่งทางน้ำเป็นหนึ่งใน
ภาคขนส่งหลักที่มีราคาต้นทุน
ต่อหน่วยถูกที่สุด



15 | 142
CONTENTS



+

30

KNOW HOW KNOW WHO

Pamba Shareways
ทางเดียวกันไปด้วยกัน
Sharing Economy มีบทบาท
ต่อการดำเนินธุรกิจในยุคดิจิทัล
Startup หน้าใหม่เปิดตัว
อย่างรวดเร็ว Uber และ Grab
Taxi สะท้อนให้เห็นว่าไลฟ์สไตล์
การใช้ชีวิตของผู้คนกำลัง
เปลี่ยนไป

36

BRAND MENTOR

สร้างแบรนด์ชุมชนต่อยอด
การท่องเที่ยวและสินค้า
OTOP
ในการสร้างแบรนด์ชุมชน
เพื่อให้มีผลกับการท่องเที่ยว
และสินค้า OTOB นั้น สิ่งแรก
ที่ต้องทำคือ การเริ่มต้นค้นหา
เสน่ห์ของชุมชนว่า
ชุมชนมีอะไรดี



SEP 2018



รถไฟพลังงานไฮโดรเจน เปิดให้บริการแล้ว

Alstom บริษัทผู้ผลิตรถไฟรายใหญ่ของยุโรป เปิดให้บริการรถไฟพลังงานไฮโดรเจนเจ้าแรกของโลกแล้ว เมื่อเร็วๆ นี้ โดยจะให้บริการในแถบเมืองท่าทางตอนเหนือของประเทศเยอรมนี 4 เมือง

รถไฟรุ่นนี้ทำงานด้วยการเปลี่ยนไฮโดรเจนและออกซิเจนเป็นพลังงานไฟฟ้า และเก็บเอาไว้ในแบตเตอรี่เพื่อขับเคลื่อนขบวน โดยนอกจากจะใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 100% และวิ่งโดยไม่ส่งเสียงดังมากแล้ว ยังสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยการเติมก๊าซ 1 ถัง สามารถวิ่งได้ถึง 1,000 กิโลเมตร

ขณะนี้การใช้พลังงานไฮโดรเจนกับระบบขนส่งสาธารณะและพาหนะต่างๆ กำลังได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ นอกจากรถไฟในเยอรมนีแล้ว เมืองอเบอร์ดีนในสกอตแลนด์ก็เปลี่ยนมาใช้รถประจำทางพลังงานไฮโดรเจนเช่นกัน

โรงไฟฟ้าพลังงานลม นวัตกรรมลดแรงพายุ?

จะดีกว่าหรือไม่ หากเราสามารถผลิตไฟฟ้าจากพลังงานสะอาด พร้อมทั้งเตรียมรับมือกับความเสียหายจากพายุได้อีกด้วย? ...งานนี้ทีมนักวิจัยจากสหรัฐฯ ยืนยันว่า นอกจากจะผลิตไฟฟ้าแบบรักษ์โลกได้แล้ว กังหันลมยังสามารถลดกำลังลม และปริมาณน้ำฝนที่พายุหอบพัดมาได้อีกด้วย

งานวิจัยของพวกเขาเปิดเผยว่ากังหันลมผลิตไฟฟ้าสามารถดึงเอาพลังงานจลน์ หรือพลังงานที่เกิดกับวัตถุที่กำลังเคลื่อนที่ ออกมาจากอากาศ ซึ่งส่งผลให้เฮอริเคนลดกำลังลง และกัั้นผลิตไฟฟ้าจำนวน 78,000 ตัว อาจลดกำลังของพายุที่กำลังจะพัดเข้าฝั่ง ตัวอย่างเช่น เฮอริเคนแคทรีนาในอดีต กังหันลมอาจช่วยลดความแรงลงได้ถึงร้อยละ 79 ขณะที่งานวิจัยชิ้นล่าสุด ระบุว่า กังหันลมสามารถดูดซับน้ำฝนออกจากเฮอริเคนได้เช่นกัน โดยกังหันลม 59,000 ตัว วางห่างกัน 900 เมตร อาจลดปริมาณน้ำฝนที่เคยตกเมื่อครั้งเฮอริเคนฮาร์วีย์ พัดขึ้นฝั่งได้มากกว่าร้อยละ 20

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยระบุว่า การสร้างโรงไฟฟ้าพลังงานลมด้วยกังหัน 60,000 ตัวอาจเป็นเรื่องไกลเกินฝัน เพราะโรงไฟฟ้าพลังงานลมที่ใหญ่ที่สุดในโลกยังมีแค่ 7,000 ตัว แต่นี่ก็เป็นอีกทางเลือกที่น่าสนใจ เพื่อรับมือกับภัยธรรมชาติในอนาคต





เคล็ดไม่ลับ ในการลดใช้พลาสติก

ปัญหาขยะพลาสติก กำลังเพิ่มมากขึ้นทุกทีๆ โดยเฉพาะในธรรมชาติและทะเล วันนี้เราจึงเอาเทคนิคง่ายๆ ที่จะช่วยให้คุณลดโลกร้อน ผ่านสิ่งเล็กๆ น้อยๆ ในชีวิตประจำวันมาฝากกัน

1. เวลาไปซื้อของ วิธีที่ง่ายที่สุดคือการปฏิเสธไม่รับถุงพลาสติก โดยเฉพาะถุงบางๆ สำหรับใช้แล้วทิ้ง แล้วพกถุงผ้า หรือถุงที่คุณนำกลับมาใช้ซ้ำไปเอง หลีกเลี่ยงผลิตภัณฑ์ที่บรรจุในกล่องพลาสติกเนื้อหนาทั้งที่ไม่จำเป็น
2. เวลาไปไหนมาไหน ลองพกขวดน้ำ และแก้วไปเอง หันมาใช้หลอดกระดาษ ไม่ก็พกหลอดดูดน้ำสแตนเลสไปด้วย อาจลองพกชุดช้อนส้อมและตะเกียบติดตัว เพื่อหลีกเลี่ยงพลาสติกใช้แล้วทิ้ง นอกจากนี้การพกกล่องข้าวติดตัวไว้ ก็ลดปริมาณขยะได้ไม่น้อยเลยนะ
3. ลดการใช้พลาสติกที่บ้าน หลีกเลี่ยงผลิตภัณฑ์จากพลาสติกแบบใช้แล้วทิ้ง เช่น มิดโคนหวนวด แล้วลองหาพวกแชมพูสบู่ หรือยาล้างจานชนิดเติมมาใช้ เลิกใช้โฟมล้างหน้าที่เมื่อดiscard มาจากพลาสติก เพียงเท่านี้เราก็สามารถช่วยโลกลดปริมาณขยะจากพลาสติกได้แล้ว

เครื่องผลิตไฟฟ้าจากสกอตแลนด์ ทุบสถิติผลิตไฟฟ้าใหม่!

นอกจากพลังงานแสงอาทิตย์และลมแล้ว อีกหนึ่งพลังงานสะอาดที่กำลังเป็นที่จับตามองนั่นคือ “คลื่นทะเล” ซึ่งล่าสุดเครื่องผลิตไฟฟ้าจากคลื่นทะเลรุ่น SR2000 ที่ลอยตัวอยู่บริเวณชายฝั่งเกาะ Orkney ของสกอตแลนด์ สร้างสถิติใหม่หลังสามารถผลิตไฟฟ้าได้ปริมาณมากกว่าที่เคยผลิตได้จากคลื่นทะเลของสกอตแลนด์ทั้งหมด ภายใน 1 ปีแรกที่ติดตั้ง

นับเป็นก้าวสำคัญของนวัตกรรม เพราะตลอด 12 ปีที่ผ่านมาเครื่องกำเนิดไฟฟ้าจากคลื่นทะเลรุ่นอื่นในสกอตแลนด์ผลิตไฟฟ้าได้รวมทั้งหมด 2.983 GWh ขณะที่เจ้า SR2000 ผลิตไฟฟ้าได้มากกว่า 3 GWh ภายในปีเดียว ทั้งที่ยังเป็นแค่รุ่นทดลอง และปริมาณที่ผลิตออกมาก็มากพอที่จะตอบสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าของบ้าน 830 หลังได้ทั้งปี

แม้เทคโนโลยีกลุ่มนี้จะใช้ต้นทุนสูงและอยู่ในขั้นพัฒนา แต่ผู้เชี่ยวชาญจากศูนย์วิจัยพลังงานทางทะเลแห่งทวีปยุโรป (EMEC) ระบุว่า กลุ่มพลังงานลมยังทดลองกันมาตั้ง 50 ปี แต่คลื่นทะเลเพิ่งเริ่มมาแค่ 10 ปี กำลังการผลิตขนาดนี้จึงถือว่าก้าวหน้าเร็วมาก



SMART TRANSPORT

เรื่อง ศรัณย์กัศน์ ตั้งคุณานนท์

หนึ่งในความท้าทายของเส้นทางก้าวสู่
Thailand 4.0 นั่นคือการบริหารจัดการ
ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด...

เมื่อไทยตั้งเป้าก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลาง
คมนาคมขนส่งของอาเซียน ความพร้อม
ด้าน Transportation จึงเป็นความจำเป็น
เร่งด่วน

ภายใต้แผนยกเครื่อง Transportation Shift
พลังงานเป็นหัวข้อหนึ่งที่ถูกหยิบยกขึ้น
พิจารณา... ไม่มีใครกล้าปฏิเสธว่า
คงจะดีกว่าประสิทธิภาพสูงขึ้น
และลดการใช้พลังงานลงไปด้วย

ภายใต้กรอบการดำเนินงานในการอนุรักษ์
พลังงานภาคขนส่ง ที่ต้องลดการใช้พลังงาน
รัฐจึงต้องมีแผนขับเคลื่อนบูรณาการ
ในทุกด้านทั้งบก น้ำ ราง อากาศ
เพื่อก้าวสู่มิติใหม่ของการคมนาคม
และการประหยัดพลังงานอย่างแท้จริง

ขนส่งเป็นภาคธุรกิจที่ใช้พลังงานสูงที่สุดเป็นอันดับหนึ่งมากกว่าการใช้พลังงานในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตร สาขาค้า และที่อยู่อาศัย ในด้านหนึ่งอาจจะไม่ถูกต้องมากนัก แม้ภาคขนส่งต้องใช้พลังงานในการขับเคลื่อนเป็นหลัก แต่สัดส่วนการใช้พลังงานไม่ควรสูงกว่าภาคการผลิต เพราะนั่นจะทำให้โครงสร้างต้นทุนผิดเพี้ยนไป ส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันลดลง

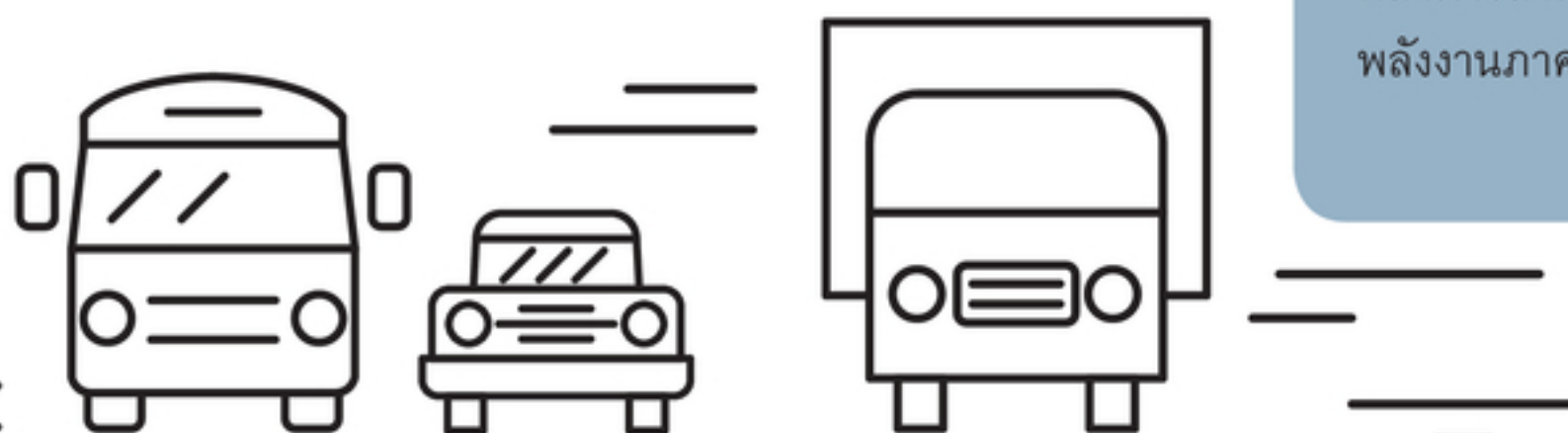
ข้อมูลจากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) ระบุว่า ณ สิ้นปี 2560 สาขาขนส่งมีการใช้พลังงานทั้งสิ้น 32,351 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนการใช้พลังงานที่ 40.06% ของการใช้พลังงานรวม ขณะที่สาขาอุตสาหกรรมมีการใช้พลังงานที่ 28,452 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบเท่านั้น

ดังนั้น หัวใจของการอนุรักษ์พลังงานให้กับประเทศ คือ การประหยัดพลังงานในสาขาขนส่ง หากใช้พลังงานลดลง ก็จะส่งผลดีต่อการใช้พลังงานภาพรวมของประเทศด้วย

อัตราการใช้พลังงานในการขนส่ง ปี 2560

32,351

พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ



ถนน...หัวใจหลักภาคขนส่งยุคแรก

การเติบโตของเศรษฐกิจมักจะควบคู่ไปกับการตัดถนนสายใหม่ เพิ่มเส้นทางคมนาคมในรูปแบบต่างๆ สอดรับไปกับการพัฒนาประเทศ หลายเส้นทางใหม่ๆ ของประเทศไทยนำมาสู่การเกิดและเติบโตเขตอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม โดยมีการคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นพื้นฐานสำคัญ

ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนอยู่ประมาณ 600,000 กิโลเมตร เมื่อถนนเพิ่มขึ้นการขนส่งก็เพิ่มขึ้นตามตัว จำนวนรถบรรทุกก็เพิ่มขึ้น พลังงานที่ใช้ก็เพิ่มขึ้นด้วย แต่ตราบใดที่การขยายตัวของเศรษฐกิจยังคงเติบโตอยู่ ขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจยังดีอยู่ สิ่งเหล่านี้ก็เป็นความเจ็บปวดที่เป็นสุข เสมือนฝุ่นที่อยู่ใต้พรมไม่รู้ตัว...

แต่ในปัจจุบันที่เศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในโลกมีการแข่งขันสูงขึ้น แต่ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยกลับไม่สูงตามไปด้วย ธุรกิจภายในประเทศต่างหันมาลดต้นทุนลงเพื่อเร่งให้สามารถแข่งขันได้ ซึ่งพลังงานในภาคขนส่งก็เป็นต้นทุนสำคัญอันหนึ่งของธุรกิจที่สามารถจัดการให้เกิดประสิทธิภาพได้แผนบูรณาการพลังงานภาคขนส่งจึงเกิดขึ้น

ขับเคลื่อนขนส่งทางน้ำและราง

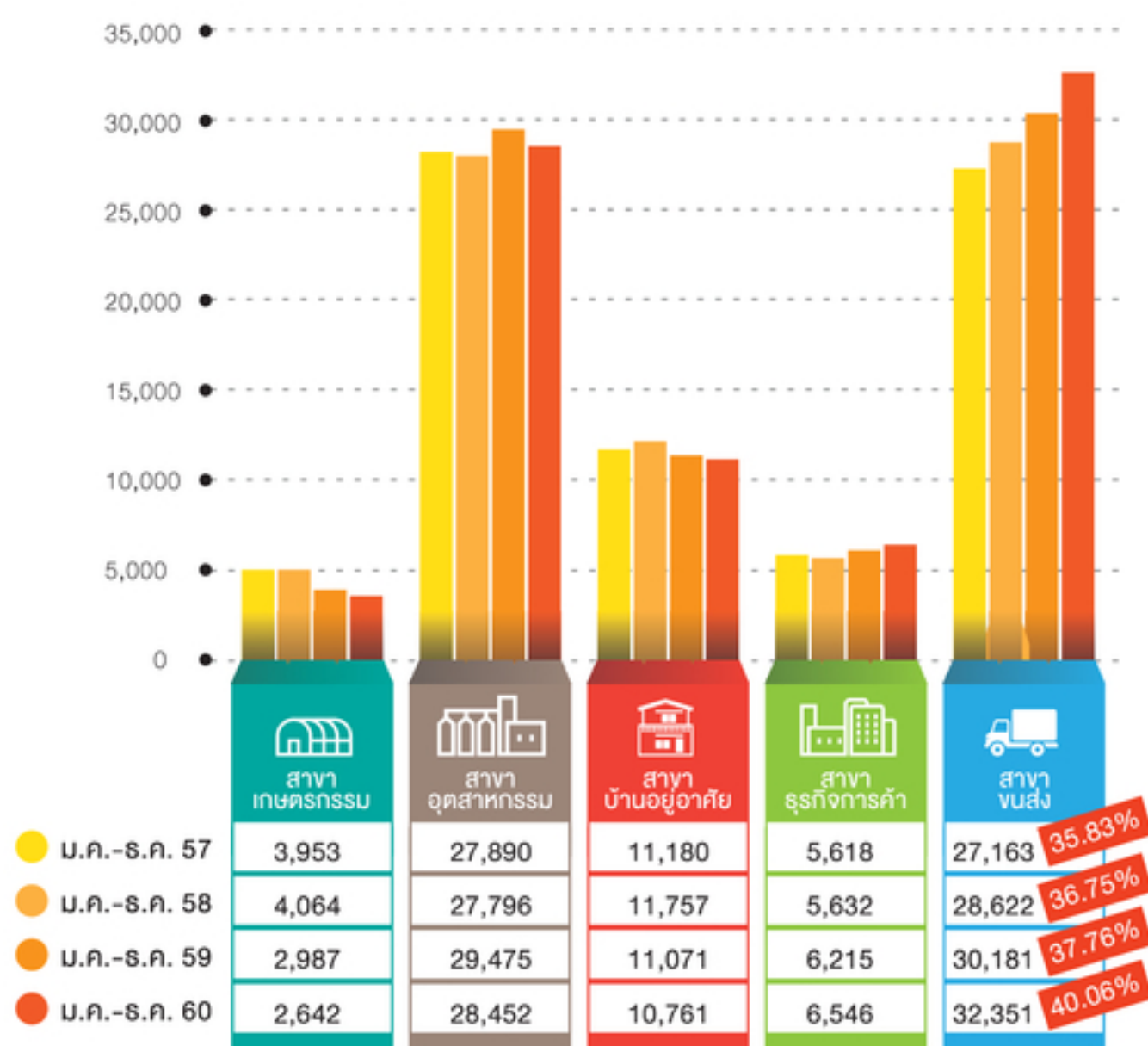
ในอีกทางหนึ่งการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 กลับเป็นแรงผลักดันการคมนาคมขนส่งในกลุ่มประเทศ AEC เพิ่มขึ้นโดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง และหากไทยแสวงหาโอกาสจากการเติบโตนี้จำเป็นที่เราจะต้องพัฒนาระบบ Logistic ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และประหยัดต้นทุนมากกว่าเดิม

ข้อมูลจาก (พพ.) ยังระบุอีกว่า การใช้พลังงานระหว่างปี 2557-2560 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการขนส่งทางถนนมีสัดส่วนการใช้พลังงานมากที่สุดถึง 78% ขณะที่การขนส่งทางอากาศมีสัดส่วน 17% การขนส่งทางน้ำมีสัดส่วน 4% และการขนส่งทางรางมีสัดส่วน 1%

ในแง่ต้นทุนของการขนส่งนั้น การขนส่งทางรางและขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าทางถนนเฉลี่ยประมาณ 1 ใน 3 และ 1 ใน 4 ดังนั้นการเพิ่มบทบาทการขนส่งทางรางและทางน้ำ จึงเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่ง ควบคู่ไปกับการลดต้นทุนและลดการใช้พลังงานไปในพร้อมๆ กัน

สถานการณ์พลังงานของประเทศไทย พ.ศ.2557-2560

พัดดับเทียบเท่าน้ำมันดิบ



บูรณาการแผนขนส่งเพื่อลดพลังงาน

ตามแผนการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2558-2579 (EEP 2015) ภาคขนส่งเป็นภาคธุรกิจที่ถูกตั้งเป้าในการประหยัดพลังงานมากกว่าภาคธุรกิจอื่นๆ หรือประมาณ 58.44% ภายในปี พ.ศ.2579 หรือเป้าหมายดำเนินมาตรการอนุรักษ์พลังงานสูงสุดที่ 30,213 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ จากประมาณการใช้พลังงานที่ 65,459 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เหลือเพียง 35,246 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบในปี 2579

เมื่อภาคขนส่งเป็นภาคที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องลดพลังงานมากที่สุด รัฐบาลโดยคณะรัฐมนตรีของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จึงต้องการลดพลังงานลงให้ได้ตามเป้าหมายควบคู่กับการขับเคลื่อนประสิทธิภาพ และมอบหมาย พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง เป็นประธานคณะกรรมการบูรณาการนโยบายด้านการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่ง โดยมี อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) เป็นเลขานุการคณะกรรมการฯ

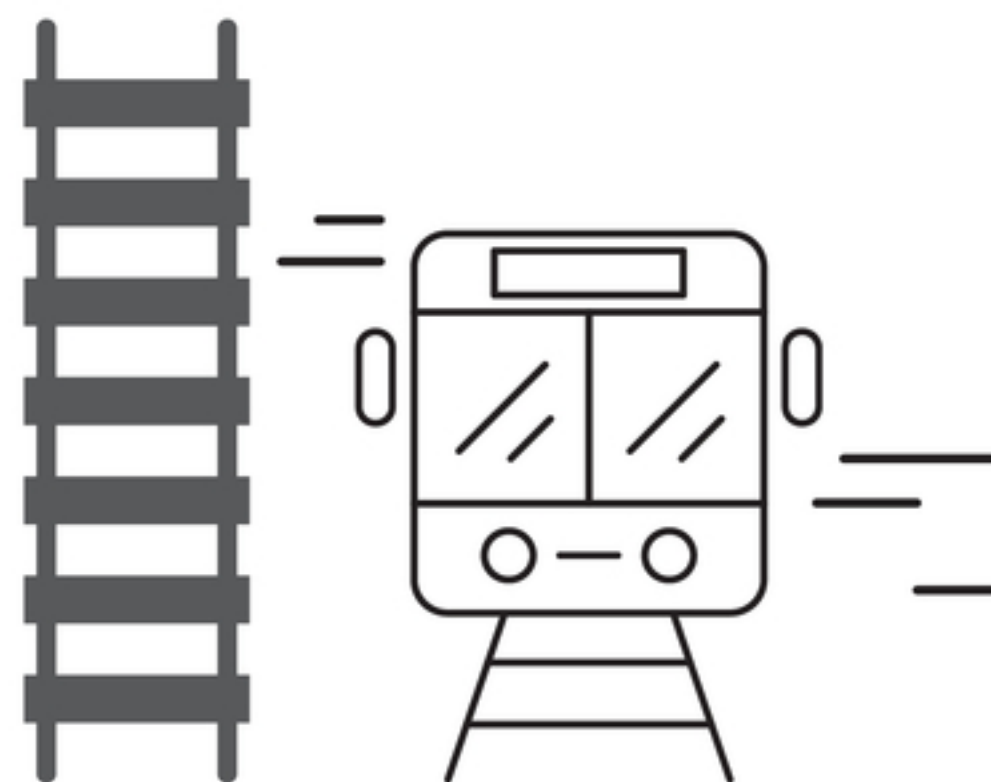
นอกจากนี้ยังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งด้าน บก น้ำ อากาศ และราง เพื่อร่วมจัดทำแผนปฏิบัติการในแต่ละด้าน ที่มีข้อมูลลงลึกในรายละเอียดโครงการ แผนงาน และงบประมาณ เพื่อเสนอเป็นแผนให้คณะกรรมการชุดใหญ่พิจารณาอีกครั้งในปลายปี 2561

นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กล่าวว่า บางมาตรการในแผนอนุรักษ์พลังงานปี 2558 จะถูกปรับใหม่ให้มีความสอดคล้องกับแผนบูรณาการระบบคมนาคมทั้งสี่ด้าน เพื่อให้ตอบโจทย์การพัฒนาประเทศ และใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด โดยเบื้องต้น แผนปฏิบัติที่กำลังจัดทำจะยังคงเป้าหมายการอนุรักษ์พลังงานลงที่ 30% ตามกรอบเดิม

เป้าหมายอนุรักษ์พลังงานสูงสุด ปี 2579

30,213

พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ



พพ. จะปรับเปลี่ยนบทบาทจากเดิมที่ เป็นผู้ร่างแผน และผลักดันแผนการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งทั้งหมด เป็นผู้กำกับ ประสานงาน ผลักดัน และสนับสนุนด้านวิชาการให้กับทั้ง 4 หน่วยงาน เพื่อให้ดำเนินการไปตามแผนและตามเป้าหมายการอนุรักษ์พลังงานที่กำหนดไว้

โดยกรอบของแผนปฏิบัติการนั้นยังมีเป้าหมายในการลดพลังงานลง 30% เช่นเดิม ซึ่งจากการเปิดเผยของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. ระบุว่า ในแผนการขนส่งระบบรางจะช่วยลดพลังงานภาคขนส่งลงได้ประมาณ 50% ทำให้สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคขนส่งลดลงเหลือ 21% เท่านั้น และเมื่อรวมกับการขนส่ง ทางน้ำ ทางอากาศ และทางบก เชื่อว่า จะลดการใช้พลังงานได้ตามเป้าหมาย

เปิดแผนปฏิบัติการ น้ำ ราง บก อากาศ

แผนปฏิบัติการภาคขนส่งทั้ง 4 ด้านเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนการอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งแผนนี้จะเสร็จสมบูรณ์ในปลายปี 2561 นี้ แต่วาระสาร

“รักษพลังงาน” ได้มีโอกาสเข้าพบและสัมภาษณ์ผู้บริหารของ 4 หน่วยงานที่รับผิดชอบขับเคลื่อนนโยบาย... และนี่คือกรอบการดำเนินงานในการอนุรักษ์พลังงานทั้ง 4 ด้านเบื้องต้น

กรอบการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)



เป็นการดำเนินงานเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ลดต้นทุนการใช้พลังงาน ส่งเสริมความปลอดภัย รวมถึงการบูรณาการการขนส่งทั้ง 4 หน่วยงานให้เชื่อมโยงกัน ทั้ง บก น้ำ ราง อากาศ

กรอบการดำเนินงานด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์



การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงยานพาหนะ เครื่องยนต์ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ ลดการใช้พลังงาน การใช้เครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพ ใช้พลังงานจากแหล่งพลังงานที่เหมาะสม และการบริการจัดการอุปกรณ์ขนถ่าย ลำเลียง และอุปกรณ์จัดการเก็บในคลังสินค้า

กรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากรด้านขนส่งและโลจิสติกส์



การพัฒนาความรู้และสร้างจิตสำนึกให้บุคลากรด้านขนส่งและโลจิสติกส์รวมถึงประชาชนทั่วไป ให้มีทักษะและเทคนิคในการใช้งานพาหนะอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และอนุรักษ์พลังงาน ทั้งนี้รวมถึงการใช้งานเครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ลำเลียง และจัดเก็บสินค้าอีกด้วย

กรอบการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการการขนส่ง



การบริหารจัดการภาคขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ในการคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การวางแผนขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (Transport planning) การจัดเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เหมาะสม (Route planning) ระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transport system) การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ และการพัฒนาเทคโนโลยีในการขนส่งสินค้าและการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการขนส่ง

อย่างไรก็ตามข้อมูลนี้ยังเป็นเพียงกรอบการดำเนินงานที่ต้องให้คณะกรรมการการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน จัดทำร่างแผนปฏิบัติการที่มีความชัดเจนมากขึ้นเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาในช่วงปลายปีนี้

การประสานความร่วมมือของ 5 หน่วยงานในครั้งนี้เปรียบเสมือนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหรือ Shift Mode ให้เกิดการบูรณาการแผนอนุรักษ์พลังงาน ควบคู่ไปกับแผนการเพิ่มประสิทธิภาพในภาคขนส่งของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมี พพ. เป็นผู้กำกับ ประสานงาน ผลักดัน และสนับสนุนด้านวิชาการ นี่ถือเป็นมิติใหม่ของการประหยัดพลังงานอย่างแท้จริง



กรมพัฒนาพลังงานทดแทน
และอนุรักษ์พลังงาน
กระทรวงพลังงาน

WW. จับเคลื่อน Action Plan ภาคขนส่ง

เรื่อง จตุพร แก้วอุบล

✚ ประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ

อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

การยกระดับการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่งของรัฐบาล ได้มอบหมายให้
รองนายกรัฐมนตรีนั่งเก้าอี้เป็นประธานเพื่อบูรณาการนโยบาย
อนุรักษ์พลังงานภาคขนส่งของประเทศ และตั้งหน่วยงานด้านคมนาคมต่างๆ
เข้ามาร่วมขับเคลื่อน

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการประหยัดพลังงานภาคขนส่ง
ถึง 30,213 ktoe หรือคิดเป็นร้อยละ 58 ของเป้าหมาย
ตามแผนอนุรักษ์พลังงานทั้งหมดภายในปี พ.ศ.2579
โดยจะมีการคลอดแผน Action Plan ล่าสุดในปลายปีนี้

การใช้พลังงานและต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้นต่อเนื่อง
ในแต่ละปี เป็นผลมาจากสัดส่วนการใช้พลังงานที่เน้นหนัก
ภาคขนส่งทางบกอยู่ถึงร้อยละ 78.54 มากกว่ารูปแบบ
อื่นๆ ทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางน้ำ และทางราง ที่มี
สัดส่วนเพียงร้อยละ 17.52, 4.22 และ 0.26 รวมไปถึง
การขาดการพัฒนากระบวนเชื่อมโยงระหว่าง model
การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น การปรับเปลี่ยนรูปแบบ
การขนส่งสินค้าไปใช้ทางราง และทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำกว่า
จึงเป็นทางออกในการลดการใช้พลังงานภาคขนส่งได้อย่าง
มีนัยสำคัญ นอกเหนือจากการส่งเสริมประสิทธิภาพ
ด้านการขนส่งที่เป็นมาตรการพื้นฐานอยู่แล้ว

นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทน
และอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) เปิดเผยว่า รัฐบาลได้ให้
ความสำคัญกับการปรับปรุงแผนอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่ง
ที่ถือเป็นภาคที่มีการใช้พลังงานสูงสุดโดยภายใต้

คณะกรรมการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่ง ซึ่งมี
พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรี
นั่งเก้าอี้ประธานคณะกรรมการฯ และมีรัฐมนตรีจาก
หลายกระทรวงที่เกี่ยวข้องเข้ามานั่งเป็นกรรมการชุดใหม่นี้
และมีอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์
พลังงาน เป็นเลขานุการ มีบทบาทหน้าที่ในการผลักดัน
และบูรณาการนโยบายและการปฏิบัติเพื่อการอนุรักษ์
พลังงานในภาคขนส่งของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ ภายใต้แผนบูรณาการภาคขนส่งได้กำหนดกรอบ
แนวทางในการจัดทำแผนงานและมาตรการอนุรักษ์
พลังงานภาคขนส่ง ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ประกอบด้วย
กลุ่มที่ 1 การอนุรักษ์พลังงานในการขนส่งทางถนน
กลุ่มที่ 2 การอนุรักษ์พลังงานในการขนส่งทางน้ำ
กลุ่มที่ 3 การอนุรักษ์พลังงานในการขนส่งทางอากาศ และ
กลุ่มที่ 4 การอนุรักษ์พลังงานในการขนส่งทางราง

โดยจะมีการกำหนดกลุ่มมาตรการออกเป็น 4 ด้าน คือ
1. กรอบการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเกี่ยวกับ
โครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบการขนส่งต่างๆ
2. กรอบการดำเนินงานด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์

“เราเชื่อมั่นว่า การอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งภายใต้คณะกรรมการ, คณะอนุกรรมการ และหน่วยงานเจ้าภาพต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น สนข., ขบ., จท., ทย. จะสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงตามเป้าหมายที่วางไว้”

3. กรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากรด้านขนส่งและโลจิสติกส์ และ
4. กรอบการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการขนส่ง โดยเฉพาะการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift mode) ของการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารซึ่งเป็นส่วนที่มีความสำคัญมาก โดยแต่ละกรอบจะมีการกำหนดมาตรการอนุรักษ์พลังงานและกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม โดยมีลักษณะ คือ ต้องเป็นโครงการที่เห็นผลได้เร็ว (Quick win) มีผลประหยัดพลังงานที่สูง (High impact) โดยมีการกำหนดวิธีการทำงาน หน่วยงานที่รับผิดชอบ และวิธีติดตามประเมินผลที่เหมาะสม

นอกจากนี้ ได้มีการแต่งตั้งหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักตัวจริงเข้ามาเป็นประธานอนุกรรมการในแต่ละด้าน โดยเฉพาะการอนุรักษ์พลังงานในการขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ซึ่งที่ผ่านมายังไม่มีแผนดำเนินการที่ชัดเจนในส่วนนี้ และยังมีคณะอนุกรรมการติดตามประเมินผลการดำเนินการ ซึ่งคณะอนุกรรมการแต่ละชุดอยู่ระหว่างการจัดทำ Action Plan เพื่อเตรียมเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งในช่วงปลายปีนี้ เพื่อนำไปจัดทำโครงการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่งที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป

“เราเชื่อมั่นว่า การอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งภายใต้คณะกรรมการ, คณะอนุกรรมการ และหน่วยงานเจ้าภาพต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น สนข., ขบ., จท., ทย. จะสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริงตามเป้าหมายที่วางไว้ เนื่องจากเป็นหน่วยงานเจ้าภาพตัวจริงที่ดูแลการขนส่งในแต่ละด้าน และการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่งได้ถูกยกระดับเป็นวาระระดับประเทศที่มีความสำคัญ และได้รับการสนับสนุนงบประมาณ โดยเฉพาะจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนการทำงานให้เห็นผลได้จริง”

นายประพนธ์ กล่าว





พัฒนาการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพด้วยนวัตกรรม และมุ่งไปสู่เป้าหมายของการขนส่งที่ยั่งยืน

เรื่อง ศรัณย์กัศน์ ตั้งคุณานนท์

+
สนธิ พรหมวงษ์
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ภาพรวมของประเทศไทยการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีสัดส่วนสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญ มากกว่า 70% ของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของประเทศไทยยังพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) องค์การภาครัฐ มีบทบาทในการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ตระหนักดีว่าการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ มาตรฐานตัวรถที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ให้ปลอดภัยใส่ใจทั้งวินัยจราจรและใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าจะช่วยลดสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลงได้อย่างมีนัยสำคัญ

นายสนธิ พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวว่าประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศไทยใช้ยานพาหนะส่วนตัวในการเดินทางมากกว่าการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ นับเป็นความท้าทายของภาครัฐในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพ ปลอดภัย เชื่อถือได้ในราคาเหมาะสม เพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมายระยะยาวที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลไปสู่การใช้ระบบการขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ซึ่งโครงการที่กรมฯ ได้เร่งปฏิรูปและดำเนินการได้แก่

การปฏิรูปเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะของกรุงเทพฯ ให้ตอบโจทย์ Demand และ Supply มากขึ้น

การสร้างการเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์กับตัวเมืองในจังหวัดต่างๆ ด้วยขนส่งสาธารณะ

การผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรถตู้โดยสารสาธารณะมาเป็นรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็ก (Mini Bus) เพื่อความคุ้มค่าต่อหน่วยพลังงาน

การปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ของรถ TAXI ให้มีความทันสมัย น่าเชื่อถือ และปลอดภัยผ่านโครงการ TAXI OK และ TAXI VIP ซึ่งล่าสุดก็ได้มีการเปิดตัว Fleet Taxi VIP ที่เป็นรถยนต์ใช้พลังงานไฟฟ้า 100% อีกด้วย

ขบ. ยังใช้นวัตกรรมมากำกับดูแลรถขนส่งสาธารณะผ่านโครงการ “มั่นใจทั่วไทยรถใช้ GPS” โดยนำเทคโนโลยี GPS มาช่วยควบคุมความเร็วรถโดยสารและควบคุมชั่วโมงทำงานของคนขับรถ รวมถึงนำข้อมูลที่ได้มาต่อยอดพัฒนาเป็นบริการแจ้งเวลาเดินทางและเวลาถึงจุดหมายแบบเรียลไทม์ให้แก่ผู้โดยสารผ่านโครงการ “Smart Bus Terminal” และ ขบ. ยังมีแนวคิดต่อยอดไปถึงการนำข้อมูลที่ได้จากระบบ GPS ที่เป็นรูปแบบ Big Data มาใช้ในการวิเคราะห์การใช้พลังงานของภาคขนส่ง และวางแนวทางการอนุรักษ์พลังงานต่อไปในอนาคต

“ Q Mark นั้นถือเป็นนโยบายเพื่อการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transport) ต้นแบบของภูมิภาคอาเซียน โดยได้รับการเสนอจาก กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยว ของประเทศญี่ปุ่น ให้เป็นหนึ่งใน ASEAN Best Practices on Green Logistics ของปี 2018 ”

ในด้านการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนน ชบ. ได้ดำเนินการยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนผ่านระบบ “มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)” ซึ่งเป็นมาตรฐานการประกอบการสินค้าที่พัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการคำนึงถึงการบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ ความปลอดภัย การลดการใช้พลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark จะเป็นผู้ประกอบการที่ต้องมีทั้งการฝึกอบรมพนักงานขับรถ ให้ประหยัดและปลอดภัย การเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงของการขนส่งสินค้าอีกด้วย ปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่ได้มาตรฐานแล้ว 427 ราย ครอบคลุมรถบรรทุก 60,190 คัน คิดเป็นสัดส่วน 19.59% ของรถบรรทุกทั่วประเทศ

“โครงการที่จะมีบทบาทอย่างมากในการอนุรักษ์พลังงานต่อไป คือ โครงการศึกษาและจัดทำแผนการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อต่อยอดภารกิจของกรมการขนส่งทางบก ในด้านการอนุรักษ์พลังงานภาคการขนส่งทางถนน โดยมุ่งศึกษาแนวทางที่จะช่วยลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งผ่านโครงการนำร่อง รวมถึงการต่อยอดเพื่อพัฒนาแผนงาน โครงการต่างๆ ของ ชบ. ในอนาคตให้สอดคล้องกับการอนุรักษ์พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ” อธิบดี กล่าว

กว่า 30 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยเติบโตบนพื้นฐานของการพัฒนาการคมนาคมทางถนนเป็นหลัก ทำให้มีรถบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก แต่ภายใต้การจัดการที่ถูกต้องมีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแล จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือและความมั่นใจของประชาชน และนำไปสู่การบริหารจัดการการขนส่งที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และผลักดันไปสู่การพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืนต่อไป





ขนส่งทางน้ำ เพิ่มประสิทธิภาพลดพลังงาน

เรื่อง ศรินย์กัณต์ ตั้งคุณานนท์

จิรุตม์ วิศาลจิตร
อธิบดีกรมเจ้าท่า

ขนส่งทางน้ำเป็นคมนาคมขนส่งหลักตามแผน Shift Mode เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพควบคู่กับการประหยัดพลังงาน โดยมีกรมเจ้าท่าเป็นเจ้าภาพหลักที่ดำเนินการตามยุทธศาสตร์

“แม้การขนส่งทางน้ำจะมีสัดส่วนถึง 17% ของการขนส่งทั้งหมด แต่กลับมีสัดส่วนของการใช้พลังงานเพียง 4% นั้น สะท้อนว่าต้นทุนการขนส่งทางน้ำถูกที่สุด สอดคล้องกับข้อมูลที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่ระบุว่า การขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ต้นทุนถูกที่สุดที่ 0.65 บาท/ตัน/กิโลเมตร แผน Shift Mode ของประเทศจึงเน้นการพัฒนา ระบบขนส่งทางน้ำควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพ และการประหยัดพลังงาน” นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมเจ้าท่า กล่าว

ขณะที่การขนส่งทางน้ำประหยัดต้นทุนมากที่สุด ก็ประหยัดพลังงานมากที่สุดด้วยเช่นกัน เพราะพลังงานเป็นต้นทุนหลักของการขนส่ง กรมเจ้าท่าจึงมีแผนผลักดันการขนส่งทางน้ำในหลายด้านดังนี้

1. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ บำรุงรักษา ขุดลอกร่องน้ำให้เดินเรือได้ตลอดปี โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก ที่เป็นเส้นทางขนส่งหลักของประเทศ
2. พัฒนาระบบการจัดการที่ทำเรือ ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนดำเนินงานควบคู่กับการประหยัดพลังงาน

เช่น เพิ่มอุปกรณ์ขนย้ายลำเลียงสินค้า รวมถึง การให้ความรู้กับผู้ประกอบการทำเรือ

3. อบรมเจ้าหน้าที่ขนส่งทางน้ำ เพื่อให้มีความรู้ ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน

4. การบริหารจัดการขนส่งบนท่าและทางน้ำ ส่งเสริมให้มีศูนย์รวมและกระจายสินค้า เพื่อช่วยบริหารจัดการ และเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางบก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุนและลดพลังงาน โดยมี ศูนย์กระจายสินค้าเชิงของเป็นโมเดลต้นแบบ

กรมเจ้าท่ายังมีแผนเร่งด่วนในการพัฒนาระบบ Mass Transit อีกหลายโครงการ เรือโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์ ไฟฟ้า เป็นโครงการเร่งด่วน เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ในคลองแสนแสบและแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งทั้ง 2 เส้นทางนี้เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่ใช้โดยสารในช่วงเช้า และช่วงเย็น ในแต่ละวันจะมีคนโดยสารมากกว่า 1 แสนคน โดยเรือไฟฟ้านี้ปัจจุบันกำลังจะศึกษาวิจัยร่วมกับมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ และกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) คาดว่าจะจัดทำเรือต้นแบบ เพื่อทดสอบการเดินเรือได้ในปลายปี 2561 นี้

“การขนส่งทางเรือมีส่วน 17% แต่ใช้พลังงานเพียง 4% การ Shift Mode มาทางน้ำมากเท่าไรต้นทุนขนส่งจะลดลง การใช้พลังงานก็จะลดลง”

“เรือต้นแบบจะเป็นเรือพลังงานไฟฟ้าที่ออกแบบสำหรับวิ่งในคลองแสนแสบและคลองทั่วไปในกรุงเทพฯ ได้ เป็นเรือหน้าแคบ กินน้ำไม่ลึก และต้องออกแบบให้มีน้ำหนักเบา ก่อให้เกิดคลื่นน้อย และมีความปลอดภัย ซึ่งการออกแบบนี้จะครอบคลุมไปถึงการสร้างสถานีประจุไฟฟ้าอีกด้วย” อธิบดี ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า อีกโครงการที่มีความสำคัญ คือการผลักดันการขนส่งชายฝั่ง ระหว่างภาคตะวันออกและภาคใต้ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยใช้เรือเฟอร์รี่ขนาดใหญ่ ซึ่งจะช่วยลดภาระในการขนส่งสินค้าลงได้มาก ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประสานงานกับภาคเอกชนที่สนใจ อีกโครงการคือ การจัดเส้นทางเรือโดยสารใน 7 เส้นทางฝั่งอันดามัน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

กรมเจ้าท่า กำลังเดินหน้าตามแผนสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพด้วยการผลักดันการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และบูรณาการเข้ากับแผนการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งทางน้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำควบคู่กับการอนุรักษ์พลังงานตามเป้าหมาย





ประหยัดน้ำมันเครื่องบิน คือโจทย์สำคัญ

เรื่อง จตุพร แก้วอุบล



ดร.ณ แสงฉาย

อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

17% ของการใช้พลังงานในภาคขนส่ง มาจากการขนส่งทางอากาศ ที่ถือเป็นภาคที่ใช้พลังงานมากเป็นอันดับสองรองจากการขนส่งทางบก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องของน้ำมันเครื่องบิน คีย์หลักของการประหยัดพลังงานด้านการขนส่งทางอากาศ คือ ทำอย่างไรจะบริหารจัดการน้ำมันเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพเป็นสำคัญ

“การใช้พลังงานในภาคการขนส่งทางอากาศ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ น้ำมันเครื่องบิน และส่วนของสนามบิน (Airport) โดยน้ำมันเครื่องบินจะมีสัดส่วนมากถึง 80% เครื่องบินขนาดใหญ่จะสตาร์ทเครื่องแต่ละครั้งต้องใช้น้ำมันจำนวนมาก โดยเฉพาะเวลาจะ Take off ยิ่งต้องใช้พลังงานจำนวนมาก ประกอบกับต้องนำน้ำหนักของน้ำมันเครื่องบิน น้ำหนักกระเป๋า และน้ำหนักของผู้โดยสารมาคำนวณที่จะต้องมีความสัมพันธ์กับความยาวของรันเวย์ และระยะทางใกล้เคียงของจุดหมายปลายทางด้วย” นายดร.ณ แสงฉาย อธิบดีกรมท่าอากาศยาน กล่าว

ขณะที่การสร้างสนามบินก็ต้องคำนึงถึงขนาดของเครื่องบินที่จะมาให้บริการ เช่น เครื่องโบอิง 737 จำนวน 180 ที่นั่ง ต้องใช้ความยาว Runway 2,000 เมตร แต่ยังมีปัจจัยเรื่องความหนาแน่นของอากาศเข้ามาเกี่ยวข้องอีก ซึ่งอาจจะส่งผลให้จำนวนที่นั่งลดลงเหลือเพียง 155 ที่นั่งก็ได้ หรือหากต้องบินไกลที่ต้องสำรองน้ำมันเพิ่มขึ้นอาจจะเหลือเพียง 140 ที่นั่ง

อธิบดีกรมท่าอากาศยาน กล่าวว่า การบริหารจัดการน้ำมันเครื่องบินถือเป็นเรื่องใหญ่เพื่อลดการใช้พลังงานส่วนนี้ลง ได้แก่ การนำระบบ GPU (Ground Power Unit) มาใช้ ซึ่งเป็นระบบสตาร์ทเครื่องบินโดยใช้พลังงานจากภายนอกที่มีราคาถูกกว่า แล้ว Plug in เข้าไปเพื่อเปิดแอร์ ซึ่งจะช่วยลดการใช้น้ำมันเครื่องบินในส่วนนี้ที่ปกติจะใช้เวลาเป็นชั่วโมงก่อนที่ผู้โดยสารจะขึ้นเครื่องจนครบ

นอกจากนี้ มีการหารือกับวิทยุการบินในเรื่องการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด คือ ให้เครื่องบินสามารถบินลงจอดได้โดยไม่ต้องบินวน ไม่ต้องใช้เวลาในการ Taxi นาน เครื่องบินสามารถออกได้ง่ายเมื่อมาถึง Runway ก็สามารถขึ้นบินได้เลย จะสามารถประหยัดน้ำมันในการ Taxi และรอขึ้นเครื่องได้ รวมไปถึงการปรับปรุงเพื่อรองรับ 2.7 ล้านเที่ยวบินต่อปี ที่จะเกิดขึ้นในอีก 10 ปีข้างหน้า ในความร่วมมือเป็นน่านฟ้าเดียวกันของอาเซียน ที่จะมีการพัฒนาร่วมกันในการบริหารจัดการน่านฟ้า ซึ่งจะช่วยให้เกิดการประหยัดพลังงานมากขึ้น

“การสร้าง Airport ก็ต้องคำนึงถึงขนาดของเครื่องบินที่จะมาให้บริการ เช่น เครื่องโบอิง 737 จำนวน 180 ที่นั่ง ต้องใช้ความยาว Runway 2,000 เมตร แต่ยังมีปัจจัยเรื่องความหนาแน่นของอากาศเข้ามาเกี่ยวข้องอีก ”

ขณะเดียวกันได้มีการส่งเสริมให้ปรับเปลี่ยนรถรับส่งผู้โดยสารที่ใช้ภายในท่าอากาศยานจากที่ใช้น้ำมันไปใช้พลังงานไฟฟ้า ปรับเปลี่ยนหลอดไฟตามท่าอากาศยานเป็นหลอด LED มีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์ให้เครื่องปิดไฟได้เองในช่วงที่ไม่มีผู้ใช้ และการสร้างจิตสำนึกของบุคลากรให้ร่วมกันใช้ไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ

กรมท่าอากาศยาน กำลังหารือกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคในเรื่อง Solar Roof เพื่อนำมาติดตั้งในตัวอาคารสนามบินในการดูแลของการท่าอากาศยาน รวมไปถึงเรื่อง Solar Farm ในพื้นที่ของสนามบินที่มีอยู่จำนวนมาก ที่เชื่อว่าจะมีส่วนช่วยลดการใช้พลังงานสิ้นเปลืองได้

ส่วนการก่อสร้างอาคารเทอร์มินอลใหม่ได้ใช้วัสดุที่เป็นกระจกที่ป้องกันความร้อนเข้าสู่ภายในอาคารได้ดี และมีการติดตั้ง Solar Roof อย่างเช่น อาคารเทอร์มินอลที่สนามบินกระบี่ และสนามบินขอนแก่น

นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ที่จะมารองรับผู้โดยสารจำนวนมากๆ เช่น สนามบินขอนแก่น ที่จะมีการต่อเชื่อมกับรถไฟฟ้ารางเบาที่จะมีการก่อสร้าง หรือสนามบินหัวหิน ที่ปัจจุบันมีเครื่องบินตรงจากมาเลเซียมาลง ในอนาคตจะมีการสร้างเทอร์มินอลที่เชื่อมต่อกับเทอร์มินอลรถไฟความเร็วสูง และอยู่ระหว่างหารือกับกรมเจ้าท่าเพื่อให้จัดทำท่าเรือให้อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งแบบครบวงจร





ระบบราง คือคำตอบ ของการลดพลังงานด้านขนส่ง

เรื่อง จตุพร แก้วอุบล

ชัชวัฒน์ ทองคำคูณ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ภาคขนส่งถือเป็นภาคที่ใช้พลังงานมากที่สุดถึง 40%
ทั้งๆ ที่หากจะพัฒนาประเทศเพื่อแข่งขันกับคนอื่นๆ พลังงานส่วนใหญ่
ควรใช้ในภาคอุตสาหกรรมมากกว่า และข้อเท็จจริงที่พบ ระบบขนส่ง
ของไทยยังมีส่วนของการสูญเสีย (loss) จำนวนมาก ซึ่งสามารถ
ควบคุมได้โดยการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรางขึ้นมากทดแทน

40-50 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมุ่งพัฒนาประเทศ
ควบคู่ไปกับการขนส่งทางถนน จนปัจจุบันเรามีถนน
ประมาณ 6 แสนกิโลเมตรทั่วประเทศ ทั้งในส่วนของ
กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และถนนส่วนท้องถิ่น
ถนนไปถึงไหนความเจริญก็ติดตามไปทั้งด้านเกษตรกรรม
อุตสาหกรรม หรือการท่องเที่ยว แต่เมื่อถนนเพิ่มขึ้น
รถยนต์ก็เพิ่มขึ้นตามตัว และต้องแลกการใช้พลังงาน
จำนวนมาก และปัญหาสิ่งแวดล้อมจากมลพิษของรถ
ที่ติดในเมืองใหญ่ รวมไปถึงปัญหาอุบัติเหตุการจราจร

“น้ำมันหนึ่งหยดในภาคอุตสาหกรรมมันมีคุณค่า เพราะ
มันเปลี่ยนเป็นสินค้าได้ แต่ต่างกันมากกับน้ำมันหนึ่งหยด
ในรถยนต์ที่แทบไม่ได้คุณค่าอะไรเลย เพราะรถมันแค่
ติดไฟแดง” นายชัชวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าว
ภาคขนส่งที่ใช้พลังงานถึง 40% ความจริงแล้วมันมีส่วน
ของการสูญเสียจำนวนมาก เช่น รถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าไป
แต่กลับต้องตีรถเปล่ากลับมา ซึ่งจุดนี้สามารถควบคุมได้
หากมีการ Shift Mode มาใช้ระบบรางแทนจะประหยัดกว่า

รถไฟขบวนหนึ่งขนได้ 50 ตู้คอนเทนเนอร์ ขณะที่
รถบรรทุกขนได้เพียงตู้เดียว

ในทางวิชาการมีตัวเลขที่ใช้กันอยู่ “ในขณะ
ของชนิดเดียวกัน น้ำหนักเท่ากัน ขนไปในระยะทาง
1 กิโลเมตร ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟจะถูกกว่า 1 ใน 3
ของรถบรรทุก ขณะที่ต้นทุนการขนส่งทางน้ำจะถูกกว่า
1 ใน 4 ของรถบรรทุก”

นายชัชวัฒน์ กล่าวว่า ปัจจุบันเราใช้รถบรรทุก 87%
ขนส่งทางน้ำ 12% ขณะที่ขนส่งทางรถไฟเพียง 1.4%
นั่นคือสาเหตุที่ทำให้เราใช้พลังงานด้านขนส่งสูง
และมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่อง ทางออกของปัญหาคือ
ต้อง Shift Mode ไปยังการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่รัฐบาลกำลังทำ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพ
การขนส่งทางรางให้มากขึ้น จากปัจจุบันมีความยาว
4,000 กิโลเมตร ซึ่ง 91% เป็นทางเดี่ยว รถวิ่งสวนกัน
ไม่ได้ โดยจัดทำเป็นแผนรถไฟทางคู่ที่ต่งเป้าจะลดการใช้
พลังงานลงครึ่งหนึ่งภายใน 20 ปี แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

“น้ำมันหนึ่งหยดในภาคอุตสาหกรรม
มันมีคุณค่า เพราะมันเปลี่ยนเป็นสินค้าได้
แต่ต่างกันมากกับน้ำมันหนึ่งหยดในรถยนต์
ที่แทบไม่ได้คุณค่าอะไรเลย
เพราะรถมันแต่ติดไฟแดง”

1. ระยะเร่งด่วน 7 ช่วง ที่มีปริมาณความต้องการใช้
รถไฟมาก แล้วเสร็จในปี 2564 ระยะทาง 993 กิโลเมตร
ที่จะทำให้สัดส่วนทางคู่เพิ่มเป็น 25%

2. ระยะกลาง ปี 2565-2569 ระยะทาง 1,600
กิโลเมตร ทางคู่จะเพิ่มขึ้นเป็น 75% และ

3. ระยะยาว ปี 2569-2570

ขณะเดียวกันยังต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถไฟ
ทั้งในส่วนของพนักงานขับรถ ชี้อรรถจักรเพิ่ม ปรับปรุง
อาณัติสัญญาณ การบริหารจัดการรถมีการเชื่อมต่อ
ทางรถไฟให้ถึงท่าเรือเพื่อสะดวกในการขนส่งสินค้า
รวมถึงการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานจากน้ำมันดีเซล
ไปสู่พลังงานไฟฟ้า ที่แนวโน้มในอนาคตจะมีพลังงาน
ทางเลือกอื่นที่ไม่ต้องพึ่งพาน้ำมันพวกฟอสซิล เช่น
ซื้อไฟฟ้าจากลาวมาใช้กับระบบขนส่งที่คุ้มค่ายิ่งกว่า

ในส่วนของผู้โดยสาร ที่ปัจจุบันเฉพาะในกรุงเทพมหานคร
มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากถึง 70% ใช้ระบบขนส่ง
มวลชนเพียง 30% โดยในจำนวนนี้แบ่งเป็น รถเมล์ 30%
รถไฟฟ้ามีสัดส่วนแค่ 1% เท่านั้น ซึ่งในอนาคตภายหลังจาก
รถไฟฟ้า 10 สายที่กำลังก่อสร้างแล้วเสร็จ คาดว่า
สัดส่วนการใช้รถจะเปลี่ยนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล 60%
และระบบขนส่งมวลชน 40%

นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะเป็น
เครื่องมือสำคัญในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค
อย่างเช่นกรณีประเทศญี่ปุ่นที่ประสบความสำเร็จมาแล้ว
เช่นเดียวกับประเทศจีนที่ตั้งเป้าในอีก 20 ปีข้างหน้า
ทุกเมืองใหญ่จะต้องมีรถไฟความเร็วสูง กรณีของ
ไทยเราจะไม่ใช้ได้เพียงรถไฟความเร็ว 250 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมงเท่านั้น แต่หัวใจสำคัญ คือ เราได้การพัฒนา
ที่กระจายไปยังจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศอีกด้วย



การอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่ง จากปัจจุบันสู่อนาคต

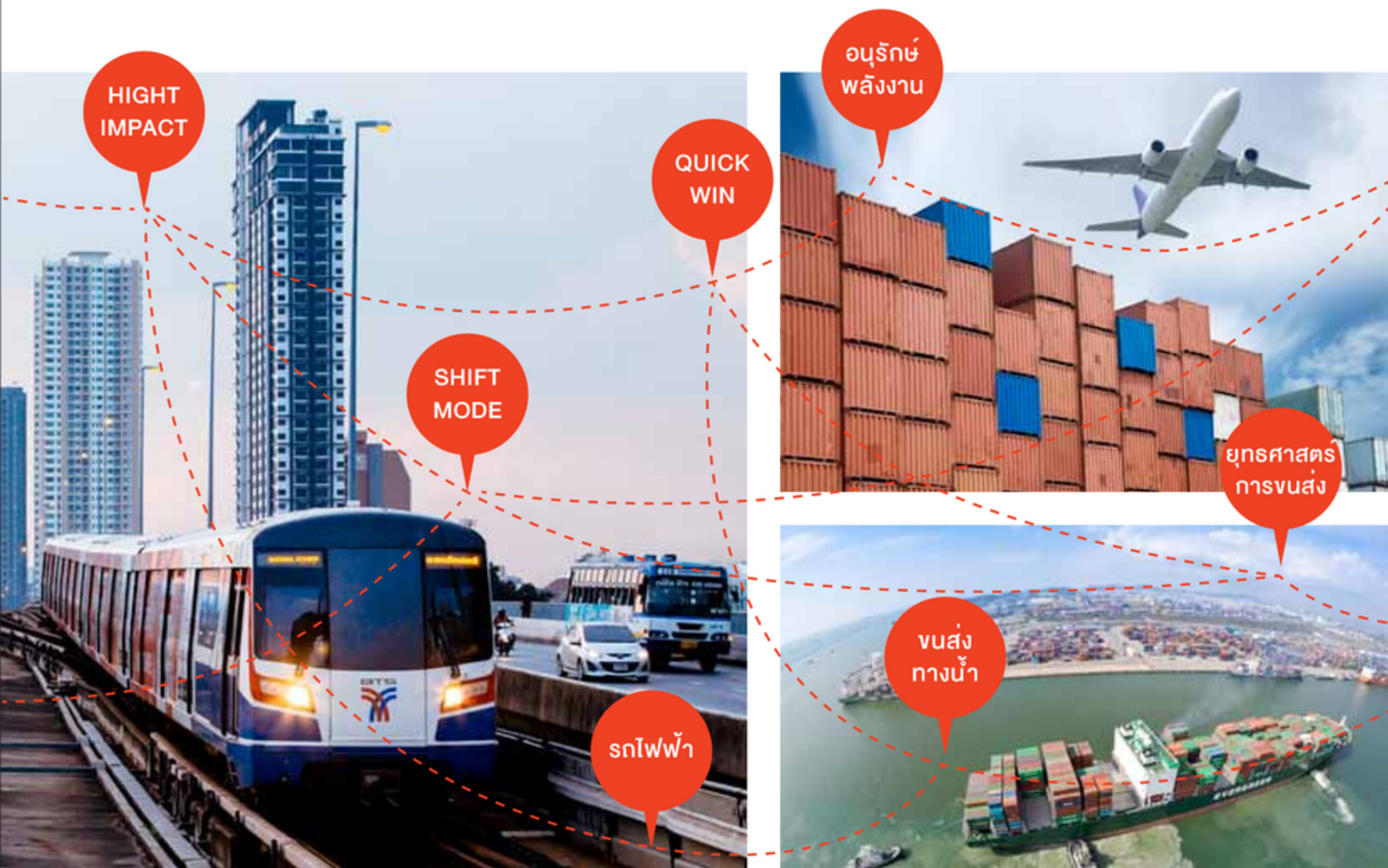
เรื่อง วัชรินทร์ บุญฤกษ์

การคมนาคมขนส่งเปรียบเสมือนเส้นเลือดในร่างกายที่ไหลเวียน
ทำให้เกิดการพัฒนาความเจริญของประเทศและกิจกรรมต่างๆ
ในการดำเนินชีวิตของประชาชน นับจากอดีตถึงปัจจุบันได้มีการพัฒนา
รูปแบบและความสะดวกสบายในด้านการขนส่งมากขึ้นโดยลำดับ

แต่ในขณะเดียวกันแม้ว่าเทคโนโลยีด้านการขนส่ง
ที่ก้าวหน้า แต่ปัญหาที่ตามมาจากการเพิ่มปริมาณ
การขนส่งและการเดินทาง ก่อให้เกิดความแออัด
ปัญหาจราจรติดขัด และความสิ้นเปลืองในการใช้พลังงาน
ในภาคขนส่งของประเทศ ซึ่งเป็นปัญหาที่พบได้
ในประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศ
ที่กำลังมีความเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม

สำหรับประเทศไทยที่มีการใช้พลังงานในภาคขนส่งมาก
ถึงร้อยละ 40 ของการใช้พลังงานทั้งหมด และเกิด
ภาพสะท้อนถึงการใช้พลังงานที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
ซึ่งจะเห็นได้จากปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง
ที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และมีผล
ต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศในทางเศรษฐกิจ
และการค้า ในขณะเดียวกัน ปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัด
จนติดอันดับโลก ก็กระทบถึงการเดินทางชีวิตของประชาชน
มีผลต่อคุณภาพชีวิต ปัญหาด้านสุขภาพและสังคม
ตลอดจนการบั่นทอนประสิทธิภาพในการทำงานอีกด้วย

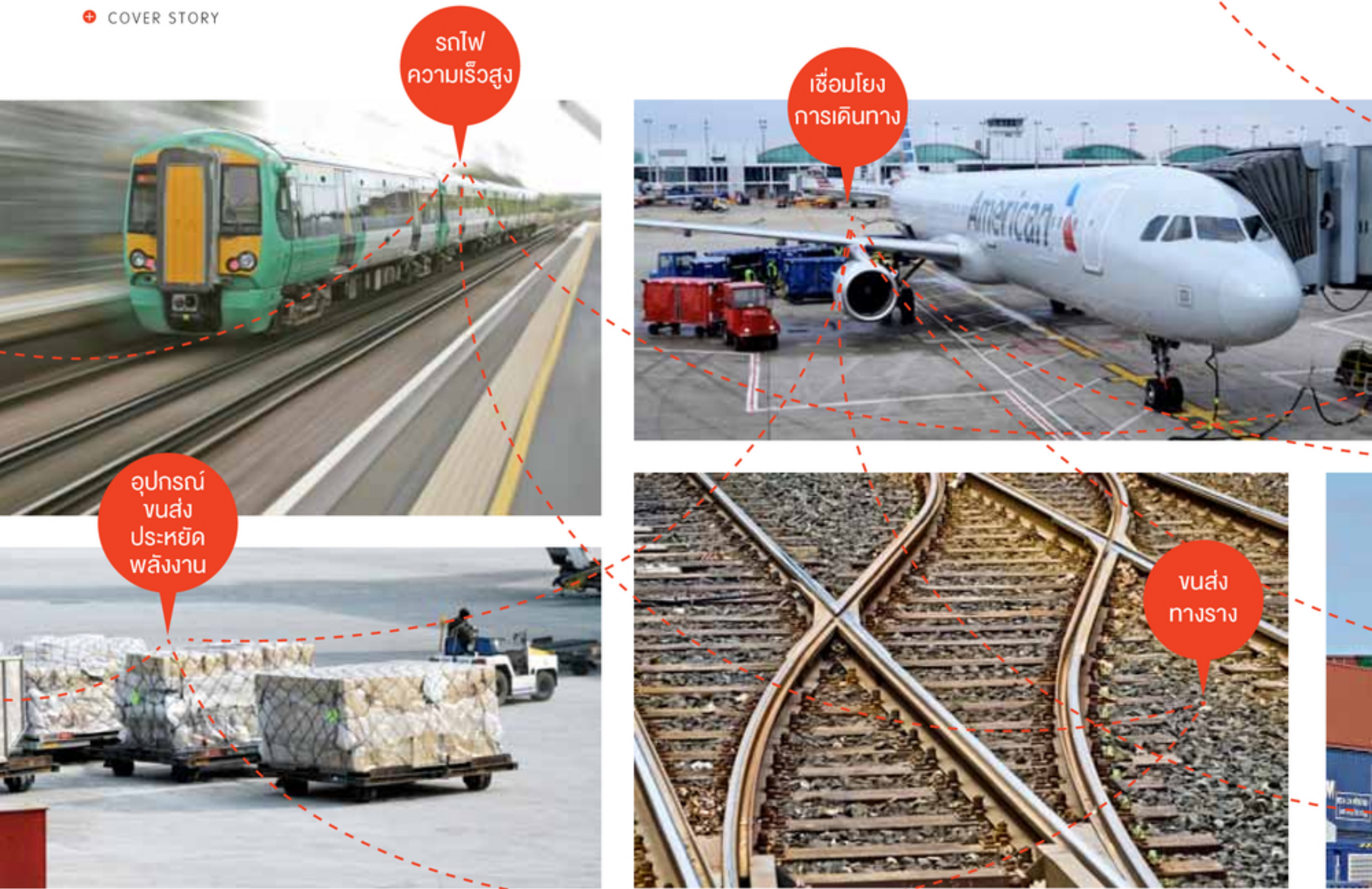
หากเราสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่ง
ประโยชน์ที่ได้รับจึงไม่ใช่เพียงการลดการใช้พลังงาน
และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและมลพิษเท่านั้น แต่ยังรวมถึง
ประโยชน์อื่นๆ ในทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะตาม
มาพร้อมๆ กันด้วย โดยแนวทางหลักที่จะนำไปสู่การ
พัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นยุทธศาสตร์
ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579), แผนการปฏิรูป
ประเทศ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
ของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ล้วนมีวัตถุประสงค์
และจุดมุ่งหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง
และโลจิสติกส์ การดำเนินการเพื่อให้เกิดการอนุรักษ์
พลังงานภาคขนส่ง โดยมีแผนอนุรักษ์พลังงาน
พ.ศ.2558-2579 มาตราการที่ 7 การอนุรักษ์พลังงาน
ในภาคขนส่งเป็นกรอบที่สำคัญในการส่งเสริมให้มีการใช้
พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพในภาคขนส่ง โดยมีระยะเวลา
ดำเนินการของแผนจนถึงปี 2579 หรือประมาณ 20 ปี



แผนอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งซึ่งถูกกำหนดให้ครอบคลุมมาตรการทั้งในภาคการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ และแนวทางดำเนินการที่สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งในบริบทของลักษณะและรูปแบบการขนส่ง เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องซึ่งครอบคลุมทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร มุ่งเน้นการสร้างความเชื่อมโยงและต่อเนื่อง มีการกำหนดกลุ่มมาตรการใน 4 ด้าน คือ การดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง, การดำเนินงานด้านประสิทธิภาพเครื่องจักรและอุปกรณ์, การดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากรด้านขนส่งและโลจิสติกส์ และการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการการขนส่ง โดยเฉพาะการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift mode) ไปสู่รูปแบบที่ใช้พลังงานน้อยลง นำไปสู่การปฏิบัติที่เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เห็นผลได้เร็ว (Quick win) มีผลประหยัดพลังงานที่สูง (High impact) โดยมีการกำหนดรูปแบบมาตรการ วิธีการทำงาน หน่วยงานที่รับผิดชอบ และวิธีติดตามประเมินผลที่เหมาะสม

ในการผลักดันมาตรการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งให้เกิดผลที่เป็นรูปธรรม และมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการนโยบายด้านการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่ง ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลกระทรวงพลังงานเป็นประธาน และผู้แทนจากหน่วยงานระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นต้น เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล ขับเคลื่อน บูรณาการ ให้ข้อเสนอแนะ และติดตามประเมินผลมาตรการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่ง และรายงานต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานโดยลำดับ

ตัวอย่างมาตรการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่งที่กำลังดำเนินการในปัจจุบัน อาทิ มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ในหลายเส้นทางที่กำลังดำเนินการ และที่มีแผนดำเนินการในอนาคต โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลและในภูมิภาค การก่อสร้างระบบขนส่ง



น้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นต้น โดยเฉพาะมาตรการด้านการขนส่งทางราง จะช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้เป็นอย่างดี

ในส่วนของมาตรการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพยานยนต์ และอุปกรณ์ในภาคขนส่ง อาทิ มาตรการ Eco Sticker ซึ่งเป็นการแสดงข้อมูลการใช้ น้ำมันและการปล่อย CO₂ ของรถยนต์ที่จำหน่ายเพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้บริโภค มาตรการติดฉลากประหยัดพลังงานสำหรับยางรถยนต์ที่กำลังเตรียมดำเนินการ การส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งที่เป็นรถส่วนบุคคล และรถสาธารณะ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถ ขสมก. รถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้า และสถานีอัดประจุ ยานยนต์ไฟฟ้า (EV Charger) เพื่อรองรับการใช้งาน ยานยนต์ไฟฟ้าต่อไป

ในกลุ่มของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จะมีการส่งเสริม ให้ผู้ประกอบการหันมาใช้รถบรรทุกและอุปกรณ์การขนส่ง

ที่ประหยัดพลังงาน ซึ่งดำเนินการควบคู่ไปกับมาตรการ บริหารจัดการด้านขนส่ง ที่มุ่งเน้นให้เกิดการบริหาร จัดการที่มีประสิทธิภาพ การลดการขนส่งเที่ยวเปล่า และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เช่น เปลี่ยนจาก การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งทางรางหรือทางน้ำ เป็นต้น

นอกจากนี้ อีกมาตรการที่มีความสำคัญมาก นั่นคือ การพัฒนาด้านบุคลากรในภาคขนส่ง โดยมุ่งเน้น การพัฒนาทักษะ เช่น การขับขี่ที่ประหยัดพลังงาน ทักษะการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์อย่างมืออาชีพ ในท่าเรือ ท่าอากาศยาน เป็นต้น รวมถึงบุคลากรด้านอื่นๆ ในธุรกิจขนส่งที่จะต้องมีความรู้ด้านการบริหารจัดการ ด้านเทคนิค และมีความตระหนักเห็นความสำคัญ ของการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพนั้น อาจกล่าวได้ว่า เป็นการเรียนรู้จากอดีต การพัฒนา



ในปัจจุบัน และการมองไปสู่อนาคต การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ส่งผลให้ต้องมีการปรับตัวและกำหนดยุทธศาสตร์ การพัฒนาด้านการขนส่งอย่างเหมาะสม และการเลือกใช้เทคโนโลยีที่ลงตัวสำหรับประเทศไทย ซึ่งเกิดจากปัจจัยที่สำคัญคือ

1. แนวทางและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศ ด้านการคมนาคมขนส่ง ในการเชื่อมโยงการเดินทางภายในประเทศและในภูมิภาค ตลอดจนการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ
2. เทคโนโลยี นวัตกรรม และข้อมูลสารสนเทศ ด้านการขนส่งที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง ยานยนต์ไร้คนขับ ระบบควบคุมอัตโนมัติ IOT และ Big Data เป็นต้น

3. การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและพลังงานทางเลือก ซึ่งเราจะได้เห็นจากนี้ เช่น การเดินทางที่เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น การเปลี่ยนจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นรถยนต์ไฟฟ้า หรือเรือไฟฟ้า การใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้ามากขึ้น เป็นต้น

หากภาครัฐและเอกชนสามารถกำหนดแนวทางร่วมกันอย่างเหมาะสมในการพัฒนาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มั่นใจได้ว่าประเทศไทยจะสามารถพัฒนาระดับให้มีความก้าวหน้าและเป็นผู้นำในภูมิภาคด้านการคมนาคมขนส่ง ประสานกับจุดแข็งด้านปัจจัยพื้นฐานและด้านภูมิศาสตร์ของประเทศที่เอื้อต่อการเชื่อมโยงในภูมิภาค สามารถเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพด้านพลังงานได้ในที่สุด

Pamba Shareways

ทางเดียวกันไปด้วยกัน

เรื่อง สุจิตรา จินดาณิล

สังคมยุค 4.0 ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่พร้อมจะเชื่อมโยงทุกสิ่งเข้าหากัน เศรษฐกิจแบ่งปัน หรือ Sharing Economy มีบทบาทต่อการดำเนินธุรกิจในยุคดิจิทัล Startup หน้าใหม่เปิดตัวอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็น Airbnb, Spotify, Uber และ Grab Taxi สะท้อนให้เห็นว่าไลฟ์สไตล์การใช้ชีวิตของผู้คนกำลังเปลี่ยนไป

ประเทศไทยมีการตอบสนองกับเรื่อง Sharing Economy มากน้อยแค่ไหน?

ปัญหาใหญ่ของไทยคงจะหนีไม่พ้นการจราจรติดขัด เกิดมลภาวะทางอากาศจากการเพิ่มปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดสภาวะโลกร้อนและทำลายสุขภาพ จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ “รักษ์พลังงาน” พาท่านไปทำความรู้จักกับ “Pamba Shareways” แอปพลิเคชันแบ่งปันเส้นทาง ลดปัญหาการจราจร

เรามาทำความรู้จักหลักการทำงานของแอปพลิเคชันนี้กันก่อนดีกว่า

สุริยพงศ์ ทับทิมแท้ ซีอีโอและผู้ร่วมก่อตั้ง Pamba เป็นผู้ประกอบการใหม่อีกกลุ่มที่นำเสนอแพลตฟอร์มการร่วมเดินทาง หรือ Shareways เล่าว่า ได้รวมกลุ่มกับเพื่อนๆ เพื่อศึกษาและพัฒนาโมเดลดังกล่าว “ในคอนเซ็ปต์การเป็นส่วนหนึ่งของ Smart City ภายใต้แนวคิด ไปทางเดียวกัน รถคันเดียวกัน แชร์ค่าน้ำมัน ได้พบผู้คน” โดยโจทย์สำคัญ คือ ต้องการเป็นทางเลือกใหม่ที่ดีกว่า สามารถแก้ปัญหาในเรื่องการเดินทางได้ เป็นสังคมร่วมเดินทาง ที่ได้รับความไว้วางใจ ความปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่าย แถมได้มิตรภาพระหว่างทาง



ด้านความปลอดภัย สามารถตรวจสอบได้ผ่านเฟซบุ๊ก

Pamba Shareways มีฟังก์ชันตรวจสอบข้อมูลเพื่อนร่วมทาง ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถเข้าไปอ่านข้อมูลของผู้ใช้แอปพลิเคชันที่ได้ลงทะเบียนไว้ก่อนการตัดสินใจร่วมสัญจร และยังมีห้องแชท (Chat Room) เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อเพื่อหาข้อมูลของผู้ร่วมสัญจรเพิ่มเติม หรือหากมีการเปลี่ยนแปลงแผนการเดินทาง เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย

สำหรับองค์กรต่างๆ ที่ต้องการมีส่วนร่วมในการลดปัญหาด้านการคมนาคมและมลภาวะในอากาศสามารถนำ “Pamba Shareways” ไปใช้ในการแบ่งปันเส้นทาง

โลกธุรกิจไม่จำเป็นต้องมีผู้ชนะคนเดียวอีกต่อไป ไอเดียที่ เปลี่ยนจาก “ซื้อ” เป็น “เช่าใช้” เป็นการแบ่งปันและความร่วมมือ Pamba Shareways ธุรกิจรุ่นใหม่ที่เปลี่ยนจากไอเดียเป็นธุรกิจที่เกิดขึ้นจริงบนแนวคิดของการแบ่งปัน



✦ **สุริยพงศ์ กีบภิเมธ** | ซีอีโอและผู้ร่วมก่อตั้ง Pamba

ในการเดินทางของบุคลากรหรือการส่งของ ที่ปกติ อาจไม่มีระบบในการรวบรวมเส้นทางที่มีลักษณะ คล้ายคลึงกัน ไม่ว่าจะเป็นจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด วัน เวลา ก็จะช่วยให้การใช้ทรัพยากรขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ฟังดูแล้วคงจะดีไม่น้อย หากเราสามารถหารายได้เสริมจากการแบ่งรถให้คนอื่นเช่าในระยะเวลาสั้นๆ หรือเป็นฝ่ายใช้บริการ เศรษฐกิจแบ่งปันนี้ก็ถือเป็นการถ้อยทีถ้อยอาศัยกันแบบ win-win นอกจากนี้ จะเพิ่มรายได้และอำนวยความสะดวกในการเดินทางแล้วยังช่วยสนับสนุนการลดการใช้พลังงานได้อีกทางหนึ่ง

ข้อดีของ Pamba Shareways ให้เห็นภาพง่ายๆ

- **เดินทางประหยัดขึ้น** | จากผู้ร่วมเดินทางช่วยกัน แร่ค่าน้ำมัน หาค่าทางด่วน
- **เดินทางสะดวกขึ้น** | นั่งสบายในรถส่วนตัว จะเลือก ขึ้นทางด่วนหรือมอเตอร์เวย์ก็ได้ เพราะมีตัวหาร
- **เดินทางปลอดภัย** | ผู้ร่วมเดินทางทุกคน ผ่านการลงทะเบียนสมาชิก และยืนยันตัวตนในระบบ
- **เป็นส่วนหนึ่งทำให้กรุงเทพฯ น่ายู่** | ด้วยคุณค่า แห่งการแบ่งปัน ช่วยลดค่าครองชีพ ลดปริมาณรถบนถนน ลดการบริโภคน้ำมัน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- **เดินทางสนุกขึ้น** | ด้วยมิตรภาพที่เกิดจากการเดินทางร่วมกัน

โปรแกรมสำหรับจับคู่การเดินทางร่วมกันแบบอัตโนมัติทางรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่ด้วยฐานเวลาปัจจุบัน



มร.สวนสุนันทา ส่วนผสมของยุคสมัย สู่อาคารประหยัดพลังงาน

เรื่อง ศรินย์ทัศน์ ตั้งคุณานนท์



อาคารสำนักงานอธิการบดี



กว่า 81 ปีที่มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ได้ถือกำเนิดขึ้น... จากโรงเรียนสวนสุนันทาวิทยาลัย ปัจจุบัน มร.สวนสุนันทา เป็นมหาวิทยาลัยที่ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 64 ไร่ มีอาคารเรียนและอาคารใช้สอยรวมกันทั้งสิ้น 33 อาคาร หลายอาคารมีอายุกว่า 100 ปี...

แต่ล่าสุด อาคารสำนักงานอธิการบดีก็ก่อสร้างขึ้นอย่างทันสมัยภายใต้แนวคิดการอนุรักษ์พลังงาน และได้รับเลือกให้รับรางวัล Thailand Energy Award ประจำปี 2018 ด้านอนุรักษ์พลังงาน ประเภท อาคารควบคุมทีมงานรักษพลังงาน จึงเข้าไปล้วงลึกแนวทางการจัดการอาคาร จาก รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุ่งศักดิ์ อัดพุด รองอธิการบดี เพื่อเป็นแนวทางให้กับองค์กรอื่นๆ

“เมื่อ 20 ปีที่แล้ว ตอนนั้นเครื่องปรับอากาศมีอยู่ประมาณไม่ถึง 100 เครื่องปัจจุบันนี้น่าจะอยู่ที่ 3,000 เครื่อง รวมถึงระบบ water cooling นั้นเป็นเพราะเราไม่ได้มีการออกแบบอาคารรองรับการใช้พลังงานมาตั้งแต่ต้น แต่พอหลังจากมี พ.ร.บ. การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ.2535 จึงเริ่มดำเนินการดูแลการใช้พลังงาน เช่น เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศเก่า ปรับระบบแสงสว่าง” รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุ่งศักดิ์ เล่าถึงที่มา

มร.สวนสุนันทา แยกส่วนหนึ่งของคณะวิทยาศาสตร์มาตั้งเป็นคณะใหม่ ชื่อว่า คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม เพื่อให้เป็นไปตามแนวโน้มของประเทศในการปรับปรุงอาคารยุคใหม่ และการอนุรักษ์พลังงานในอาคาร ซึ่งคณะนี้เองที่เป็นแกนหลักในการดูแลโครงการต่างๆ ในมหาวิทยาลัย ทั้งการดูแลปรับปรุงระบบไฟฟ้า เครื่องไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการออกแบบอาคารรุ่นใหม่ ให้ประหยัดพลังงานมากขึ้น

ก้าวผ่านช่วงเวลา 81 ปีจากอาคารเก่าแก่
สมัยรัชกาลที่ 5 สู่อาคารอนุรักษ์พลังงาน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ไม่หยุดที่รางวัล
Thailand Energy Awards แต่ยังคงเดินหน้า
จัดการพลังงานต่อไป ควบคู่กับการอบรมนักศึกษา
ให้รู้รักษ์พลังงานมากขึ้น



รางวัลอนุรักษ์พลังงาน
ประเภท อาคารควบคุม

“มร.สวนสุนันทามีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จากนักศึกษา
หลักพันปัจจุบันเรามีนักศึกษาถึง 26,000 คน คณาจารย์
และบุคลากรอีกกว่า 1,300 คน ค่าไฟฟ้าจาก 3-5 แสน
บาทต่อเดือนเมื่อ 20 ปีที่แล้ว ปัจจุบันค่าไฟฟ้าเดือนละ
2 ล้านบาท การลดพลังงานกลายเป็นเรื่องสำคัญ”

มร.สวนสุนันทา ดำเนินมาตรการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์
เป็นอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เช่น เปลี่ยนหลอดไฟฟ้า
เป็น LED อันดับต่อมาก็เปลี่ยนระบบปรับอากาศ
ที่มีมาตรฐานสูง ประหยัดพลังงานมากขึ้น และนำระบบ
การจัดการพลังงานต่างๆ มาใช้ ตั้งแต่ระบบง่ายๆ เช่น
ติดตั้งสวิตช์เชือกที่หลอดไฟทุกดวงเพื่อสะดวกในการปิด
เมื่อไม่ใช้ จนถึงเทคโนโลยีที่ทันสมัยเช่น เซ็นเซอร์ตรวจจับ
ความเคลื่อนไหว ที่จะดับไฟทันที เมื่อไม่มีคนอยู่ในห้องเรียน

“โครงการต่างๆ ที่ทำ สามารถลดค่าไฟลงได้ถึง 36.5%
สำหรับอาคารควบคุม และ 15% กับอาคารทั่วไป”

รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุ่งศักดิ์ กล่าว

รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุ่งศักดิ์ เล่าว่า ผมเองอยากเห็น
การจัดการพลังงานโดยองค์รวมของมหาวิทยาลัย จึงเริ่ม
โครงการบริหารจัดการไฟฟ้าแบบรวมศูนย์ และมีห้อง
ปฏิบัติการ (Control Room) ที่ดูแลระบบไฟฟ้าทั่ว
มหาวิทยาลัย ซึ่งเราเริ่มต้นไปแล้วในการวางแผนติดตั้ง
Smart Meter ทุกอาคารทำให้เราสามารถดูความต้องการ
ใช้ไฟฟ้าของแต่ละอาคารได้ทันที

รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุ่งศักดิ์ กล่าวว่า เมื่อเทียบกับ
องค์กรอื่นที่เขาได้รับรางวัล เช่น โรงงานขนาดใหญ่
โรงพยาบาล หรือห้างสรรพสินค้าที่มีชื่อเสียง เขาเป็น
เอกชนมีเงินทุนมีขีดความสามารถทำได้ แต่ที่เราภูมิใจ
คือเราเป็นหน่วยงานของรัฐ ขนาดพื้นที่ใหญ่และมี

อาคารเก่าแก่ที่ต้องอนุรักษ์เป็นจำนวนมาก จึงเป็น
ความยากและความท้าทายในการบริหารจัดการ
แต่เราทำได้ดีและภูมิใจเมื่อไปเทียบกับองค์กรอื่น

อาคารเก่าแก่ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 อายุกว่า 100 ปี



✚ รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุ่งศักดิ์ อุตพุฒ
| รองอธิการบดี มร.สวนสุนันทา

การจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

Sustainable Environmental Management

เรื่อง จริยา บุตรสินทร



การเปลี่ยนแปลง เช่น ปริมาณน้ำฝน, ระดับน้ำทะเล, ความเป็นกรดของน้ำทะเล, ปริมาณออกซิเจนในมหาสมุทร, น้ำแข็งละลาย, ปะการังฟอกขาว, การสูญหายและการลดลงของสายพันธุ์ต้นไม้, และไฟไหม้ เป็นต้น ซึ่งก็ผลมาจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศที่เพิ่มขึ้น และการเปลี่ยนแปลงโดยธรรมชาติของสิ่งแวดล้อมเอง

การพัฒนาประเทศส่วนใหญ่ จะสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มรายได้ของประเทศ จากต้นทุนทางธรรมชาติที่มีอยู่ภายในประเทศ ซึ่งหากขาดการบูรณาการร่วมกับภาคส่วนของการบริหารหรืออนุรักษ์ทรัพยากร ก็อาจจะก่อให้เกิดความไม่สมดุลกันระหว่างผลประโยชน์ที่ได้รับกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตจากทรัพยากรเหล่านั้น

มิติใหม่ขององค์ความรู้ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ คือการคำนึงถึงผลประโยชน์และผลกระทบที่จะเกิดต่อสิ่งแวดล้อมด้วย ด้วยหลักของเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมที่มุ่งเน้นการกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ โดยการประเมินค่าการตลาดที่มองเห็นไม่ได้ออกมาเป็นตัวเลข เช่น การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มการกักเก็บคาร์บอนไว้ในรูปของธรรมชาติ

ความท้าทายในการสร้างความยั่งยืนของโลก คือการกำหนดนโยบายพลังงานที่ยั่งยืน มีอุปสงค์และอุปทานที่สมดุล ด้านอุปทานจะเน้นที่การจัดหาพลังงานต้นทุนต่ำที่ไม่ก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และอุปสงค์จะเป็นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้พลังงานของผู้บริโภคให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพตามความจำเป็น

สำหรับในประเทศไทย ความท้าทายในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และความยั่งยืน เป็นหนึ่งในเป้าหมายที่สำคัญ การพัฒนาพลังงานทดแทนให้มีความยั่งยืนในอนาคตนั้น คือ การสร้างความสมดุลระหว่างผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ในขณะเดียวกันยังจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ซึ่งแนวทางดังกล่าว สามารถประยุกต์ใช้ได้ดังต่อไปนี้

1. การสร้างความยั่งยืนให้กับโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ เพื่อสร้างความต่อเนื่องให้กับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และการรักษาผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นหลังจากที่โครงการได้เริ่มดำเนินการไปแล้ว

ประการสำคัญในการสร้างความยั่งยืนให้กับโครงการ คือ การออกแบบกลไกการติดตามและประเมินผลโครงการ การสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการสื่อสารข้อมูลรายละเอียดโครงการอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้จำเป็นต้องระบุความเสี่ยงสำคัญที่อาจเกิดขึ้นแล้ว

ในปัจจุบัน โลกได้สัมผัสถึงการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ หรือ Climate Change ได้อย่างชัดเจนขึ้นเรื่อยๆ มิได้เพียงแต่เรื่องของ อุณหภูมิของโลกที่ปรับสูงขึ้น แต่ยังหมายรวมถึงการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ



มีผลกระทบทำให้โครงการเกิดความล้มเหลวได้ทั้งหมด และติดตามความเสี่ยงนั้นอย่างต่อเนื่อง

2. การศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ต่อศักยภาพพลังงานทดแทนคงเหลือของประเทศ ข้อมูลศักยภาพพลังงานทดแทนคงเหลือเป็นข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้วางแผนและการตัดสินใจ การพัฒนานโยบายพลังงานทดแทน ดังนั้น จึงควรเพื่อความแม่นยำของการวางแผนข้อมูลในอนาคต จึงอาจจะต้องนำผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น การเพิ่มขึ้นอุณหภูมิในชั้นบรรยากาศ ระดับน้ำทะเล ความเป็นกรดของมหาสมุทร แหล่งน้ำ มาศึกษาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นว่าจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพพลังงานทดแทนประเภทใดบ้าง และส่งผลกระทบอย่างไร เพื่อนำไปประกอบการวางแผนต่อไป

3. การสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศในภูมิภาค ความสำเร็จของการพัฒนาที่ยั่งยืน จะต้องศึกษาแนวโน้มการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของพลังงานในอนาคต ดังนั้น การแบ่งปันข้อมูลเชิงเทคนิค นโยบาย และเครื่องมือการวิเคราะห์ แล้วนำไปจัดทำเป็น Scenarios ร่วมกันระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาค เพื่อให้เห็นภาพใหญ่ของการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมและนำมาวางแผนการทำงานร่วมกัน ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ได้ผลมากยิ่งขึ้น

4. การสร้างผู้นำด้านสิ่งแวดล้อมในคนรุ่นต่อไป สิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับการสร้างความยั่งยืนให้เกิดขึ้น คือ การสร้างผู้นำในด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในคนรุ่นต่อไป เพราะสิ่งที่ทำทั้งหมดในปัจจุบันก็เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานและความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมสำหรับคนรุ่นต่อไป

ดังนั้นการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ให้คนรุ่นต่อไปเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาในอนาคต และช่วยกันอนุรักษ์โลกใบนี้ให้รุ่นลูกหลานได้อยู่อาศัยอย่างมีความสุข

*อ้างอิง : รายงานผลการเข้าร่วมฝึกอบรมหลักสูตร “Sustainable Environmental Management”, The Beahrs Environmental Leadership Program (ELP) 2018 ของนางสาวจรรยา บุตรสิน ณ. International and Executive program, Collage of Natural resources, University of California, Berkeley US:ประเทศสหรัฐอเมริกา



สร้างแบรนด์ชุมชน ต่อยอดการท่องเที่ยว และสินค้า OTOP



⁺ อรรถการ สัตยพานิชย์

นักวิชาการ และคอลัมนิสต์ชื่อดัง
นิตยสาร Brand Age

ในช่วงเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ผมได้ไปเป็นกรรมการตัดสินการประกวดชุมชนท่องเที่ยวเมืองรอง ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) โดย ททท. ได้คัดเลือกชุมชนเกรด A ทั่วประเทศ 8 ชุมชน มาประเมินความพร้อมในด้านการจัดการท่องเที่ยว และในระหว่างการลงพื้นที่ก็มีการถ่ายทำสถานที่ท่องเที่ยวในชุมชน นำมาออกอากาศในรายการชุมชนชวนเที่ยว ทางสถานีโทรทัศน์ช่อง 9 ควบคู่กันไปด้วย

ทริปที่ผมได้ไปเยี่ยมชมเป็น 3 ชุมชนในจังหวัดน่าน สองชุมชนแรกอยู่ใน อ.เมืองน่าน ประกอบด้วย บ้านน้ำเกีฮ่วน และบ้านบ่อสวก ส่วนอีกชุมชนหนึ่งอยู่ที่อำเภอปัว คือ บ้านเกิด ทั้ง 3 ชุมชนเรียกว่า มีจุดขายเป็นของตัวเอง และสามารถนำมาเป็นกรณีศึกษาในการสร้างแบรนด์การท่องเที่ยวชุมชน และผลิตภัณฑ์ OTOP ได้

ในการสร้างแบรนด์ชุมชนเพื่อให้มีผลกับการท่องเที่ยวและสินค้า OTOP นั้น สิ่งแรกที่ต้องทำคือ การเริ่มต้นค้นหาเสน่ห์ของชุมชนว่า ชุมชนมีอะไรดี ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงทุนความรู้ ทุนประวัติศาสตร์ หรือทุนวัฒนธรรมของชุมชน อย่างเช่น บ้านน้ำเกีฮ่วน ชุมชนมีชื่อเสียงจากการมีทุนความรู้ด้านสมุนไพร จนในวันนี้สามารถแปรรูปในเชิงอุตสาหกรรมเป็นผลิตภัณฑ์สมุนไพรรูปแบบต่างๆ และได้ผ่านการรับรองมาตรฐาน GMP มีสินค้าที่ได้ OTOP 5 ดาว ถึง 5 ผลิตภัณฑ์เป็นทุนประวัติศาสตร์ที่ชุมชนนำมาต่อยอดเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและนำมาทำเป็นกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวได้ปั่นเครื่องปั้นดินเผา ขณะที่บ้านเกิดมีจุดขายเป็นแหล่งผ้าไหมที่สืบสานทุนวัฒนธรรมของชาวไทยลื้อ

เมื่อชุมชนค้นพบเสน่ห์ของตนเองแล้ว ก็ต้องนำเสน่ห์ที่มีมาสร้างเป็นจุดขายที่เป็นเอกลักษณ์ และนำมาพัฒนาให้มีความโดดเด่นจนกลุ่มเป้าหมายจดจำได้ ซึ่งการสร้างจุดขายเพื่อนำมาสร้างแบรนด์ชุมชนก็ไม่มีสูตรสำเร็จตายตัว เพราะบางแห่งความสำเร็จ

เกิดขึ้นจากการโปรโมทผ่านตัวบุคคล เช่น ปราชญ์ชุมชนที่มีฝีมือด้านศิลปหัตถกรรม หรือมีความสามารถในด้านต่างๆ อย่างในกรณีของบ้านเกิด ชื่อเสียงของชุมชนส่วนหนึ่งเกิดจากฝีมือผ้าทอไทลื้อของป้าหลอม (นางศดานันท์ เนตรทิพย์) ซึ่งเป็นปราชญ์ชาวบ้านที่มีความสามารถในการทอผ้า ป้าหลอมจึงเป็นจุดดึงดูดใจอย่างหนึ่งให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปหาซื้อผ้าทอที่บ้านเกิด และเมื่อได้ไปสัมผัสกับวิถีชีวิตในชุมชน ได้เห็นท้องไร่ท้องนาที่เขียวขจี มีศิลปวัฒนธรรมไทลื้อที่โดดเด่น รวมทั้งมีโฮมสเตย์ที่พร้อมรองรับนักท่องเที่ยว ก็ทำให้แบรนด์ชุมชนบ้านเกิดเริ่มมีการพูดถึงกัน ในฐานะชุมชนท่องเที่ยวแบบ Slow Life ที่แวดล้อมไปด้วยศิลปวัฒนธรรมของชาวไทยลื้อ

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ลืมไม่ได้ก็คือ เมื่อเวลาผ่านไปสักระยะชุมชนก็ต้องมีการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นตลอดเวลา อย่างเช่น ชุมชนบ้านเชียง อ.หนองหาน จ.อุดรธานี ก็มีการคิดค้นสูตรข้าวผัดที่ใช้พืชสมุนไพรเป็นส่วนประกอบ แม้จะดูเป็นเรื่องเล็กๆ แต่ก็ทำให้นักท่องเที่ยวตื่นตาตื่นใจกับความแปลกใหม่ของเมนูอาหารที่เกิดขึ้น และในขณะเดียวกันก็ทำให้พี่น้องเกษตรกรที่ปลูกข้าว ปลูกตะไคร้ในชุมชนสามารถมีตลาดรองรับ

กล่าวได้ว่ายุคนี้สมัยนี้ชุมชนจะขายแค่สินค้า OTOP อย่างเดียวไม่ได้ แต่ต้องใช้การท่องเที่ยวชุมชนมาเป็นหัวใจจักรในการดึงดูดคนให้ไปใช้ชีวิตในชุมชนนานขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการทำให้นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสไปพักค้างในโฮมสเตย์ และก่อนกลับก็ซื้อสินค้า OTOP กลับไปฝากคนที่บ้านหรือที่ทำงาน ซึ่งแนวคิดนี้เป็นหลักคิดเดียวกับโครงการชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี ของกรมการพัฒนาชุมชน ที่รัฐบาลต้องการให้เกิดเป็นรูปธรรม และหากทำได้ก็จะทำให้เศรษฐกิจชุมชนมีการขับเคลื่อนได้มากกว่าการขายสินค้า OTOP เพียงอย่างเดียว...



01

Thailand Energy Awards อุ้มชิงรางวัลอาเซียน

พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรี กล่าวระหว่างเป็นประธานมอบรางวัล Thailand Energy Awards ประจำปี 2561 ว่า การพัฒนาพลังงานทดแทนถือเป็นนโยบายหลักที่รัฐบาลให้ความสำคัญ เพื่อยกระดับในเรื่องการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า ลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และเป็นการส่งเสริมและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ที่สร้างสรรค์จากนวัตกรรมที่นำมาใช้กับอุตสาหกรรม และภาคธุรกิจ จนเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ ที่สอดคล้องกับนโยบายพลังงาน 4.0 ของรัฐบาล

ด้าน นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ รมว.พลังงาน กล่าวว่า กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) ได้จัดงานประกาศผลและมอบรางวัลผู้ชนะเลิศจากโครงการประกวด Thailand Energy Awards ครั้งที่ 19 มีจำนวน 69 รางวัล คิดเป็นมูลค่าผลประโยชน์รวมได้มากกว่า 730 ล้านบาทต่อปี สามารถลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากกว่า 140,000 ตันต่อปี จากผู้สนใจส่งผลงานเข้าประกวดทั้งสิ้น 268 ราย ขณะที่ นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดี พพ. กล่าวว่า ในปีนี้ภาคเอกชนให้ความสนใจเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก ซึ่งชี้ให้เห็นว่าภาคเอกชนมีความตื่นตัวในการแสวงหาแนวทางการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยจะมีการคัดเลือกผู้แทนที่มีผลงานโดดเด่น จำนวน 25 ผลงาน เพื่อเข้าร่วมประกวดในระดับอาเซียนที่ประเทศสิงคโปร์ในเดือนตุลาคมนี้

02

รมว.พลังงานหนุนซื้อไฟฟ้า โซลาร์รูฟภาคประชาชน

นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยในงานสัมมนาวิชาการประจำปี Energy Symposium 2018 ว่า ได้มอบหมายให้คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ไปศึกษาแนวทางสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบบริหารจัดการพลังงานด้วยนวัตกรรมใหม่ๆ ที่จะทำให้เกิดผู้ประกอบการใหม่ หรือสตาร์ทอัพ รองรับการเปิดรับซื้อไฟฟ้าส่วนเกินจากโครงการผลิตไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ติดตั้งบนหลังคาที่อยู่อาศัย หรือโซลาร์รูฟท็อปภาคประชาชน โดยการศึกษาจะแล้วเสร็จในสิ้นปีนี้

“ภายใต้แผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศฉบับใหม่ที่ กำลัง จัดทำ (PDP2018) จะมีการส่งเสริมให้เกิดการเปิดตลาดการแข่งขันผลิตไฟฟ้ามากขึ้นซึ่งจะเห็นชัดเจนในปี 2562 โดยในแผนดังกล่าวรัฐจะเน้นการนำนวัตกรรมใหม่ๆ มาบริหารไฟฟ้าที่จะตอบโจทย์นโยบายไทยแลนด์ 4.0 โดยเฉพาะโซลาร์รูฟภาคประชาชนจะส่งเสริมให้เกิดการใช้วัตกรรมการบริหารจัดการให้ไฟฟ้ามั่นคงที่จะทำให้เกิดธุรกิจสตาร์ทอัพ จำนวนมากมาบริหารระบบไฟฟ้าเช่น การรวบรวมโหลดไฟฟ้าที่เหลือใช้มาออกแบบรับซื้อส่วนเกินผ่านระบบแอปพลิเคชัน การซื้อขายไฟผ่านระบบบล็อกเชน เป็นต้น” นายศิริ กล่าว

อย่างไรก็ตาม การรับซื้อไฟฟ้าส่วนเกินของโซลาร์ภาคประชาชนนั้น จำเป็นจะต้องจำกัดปริมาณรับซื้อเพื่อความมั่นคงแต่จะเป็นปริมาณเท่าใดที่เหมาะสมนั้น อยู่ระหว่างการพิจารณา คาดว่าสิ้นปีนี้จะดำเนินการแล้วเสร็จ



03

ตั้ง กกพ. ชุดใหม่

มีประกาศในราชกิจจานุเบกษา เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ชุดใหม่ ตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ใช้อำนาจ ม.44 แต่งตั้งและปลด กกพ.ชุดเก่า โดย กกพ. ชุดใหม่ ประกอบด้วย

1. นายเสมอใจ ศุขสุเมฆ เป็นประธานกรรมการ กกพ. เคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานแห่งชาติ (สนพ.) และอดีตผู้อำนวยการสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน (องค์กรมหาชน)
2. นายสุธรรม อยู่ในธรรม เป็นกรรมการ กกพ. เคยดำรงตำแหน่งคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เป็นอดีตผู้อำนวยการศูนย์กฎหมายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และพลังงาน และรองคณบดีฝ่ายวิชาการ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ เป็นกรรมการ กกพ. เคยดำรงตำแหน่งรองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
4. นายพีระพงศ์ อัจฉริยชีวิน เป็นกรรมการ กกพ. เคยดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการใหญ่หน่วยธุรกิจก๊าซธรรมชาติ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มธุรกิจปิโตรเคมี และการกลั่น บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
5. นายบัณฑิต ชุติโรตม์ เป็นกรรมการ กกพ. เคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสถาบันธรรมรัฐเพื่อการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (กพย.)
6. นายสหัส ประทักษ์นุกูล เป็นกรรมการ กกพ. เคยดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) และ
7. นางอรรชกา สีบุญเรือง เป็นกรรมการ เคยดำรงตำแหน่ง รมว.กระทรวงอุตสาหกรรม และ รมว.กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

04

ต้นโครงการผลิตไฟฟ้าแบบโซลาร์ลอยน้ำเขื่อนคิริธาร

นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) เปิดเผยว่า พพ. กำลังเดินหน้าศึกษาการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบลอยน้ำ (โซลาร์ลอยน้ำ) ในเขื่อนคิริธาร จ.จันทบุรี เนื่องจากการผลิตกระแสไฟฟ้ารูปแบบใหม่ที่ควรสนับสนุน และยังเพิ่มความมั่นคงทางพลังงานไฟฟ้าของประเทศได้อีกทางหนึ่ง โดยการศึกษาเริ่มต้นเมื่อต้นปีนี้ คาดว่า จะใช้เวลาศึกษาเสร็จสิ้นภายใน 1 ปี เสร็จประมาณต้นปี 2562 จากนั้นจะเสนอโครงการขออนุมัติจากกองทุนอนุรักษ์ต่อไป เพื่อเดินหน้าลงทุน โดยเฉพาะการว่าจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการวางรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมตลอดจนก่อสร้างตลอดทั้งโครงการด้วย

นอกจากเดินหน้าผลิตในเขื่อนคิริธารแล้ว พพ. ตั้งเป้าหมายติดตั้งโซลาร์ลอยน้ำในอ่างเก็บน้ำของ พพ. ที่มีทั่วประเทศประมาณ 10 แห่ง คาดว่า จะสามารถผลิตไฟได้ไม่ต่ำกว่า 100 เมกะวัตต์แน่นอน



สำนักงานคณะกรรมการ
กำกับกิจการพลังงาน



+

18 อาคารอนุรักษ์พลังงาน รับฉลาก “BEC Awards”

นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) เป็นประธานมอบฉลากรับรอง “BEC Awards” ให้กับอาคาร 18 แห่งที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบอาคาร Building Energy Code (BEC) ที่ออกแบบมาเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน โดยมีอาคารชื่อดังเข้ารับรางวัลในปีนี้อาทิ ศูนย์การค้าเซ็นทรัล พลาซ่า มหาชัย, อาคารศูนย์เรียนรู้พิทยาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, โครงการศุภาลย์เวอเรนต้า รัชดา ประชาชื่น บริษัท ศุภาลย์ จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

+

เยี่ยมชมอาคาร สุดยอดประหยัดพลังงาน

นายประพนธ์ วงษ์ท่าเรือ อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) เยี่ยมชมศูนย์การค้าเซ็นทรัล พลาซ่า มหาชัย ของบริษัทเซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) หนึ่งในอาคารที่ได้รับการรับรองอาคาร BEC Awards และรางวัลระดับดีเด่น ตามเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบอาคารด้านพลังงาน Building Energy Code (BEC) พร้อมระบุว่าอาคารศูนย์การค้าแห่งนี้ ถือเป็นอาคารต้นแบบ ที่ พพ. อยากให้นำความรู้ในการออกแบบและเลือกใช้อุปกรณ์ไปเผยแพร่ให้กับหน่วยงานอื่นๆ เนื่องจากได้พิสูจน์แล้วว่าเมื่อทำจริงผลประหยัดก็เกิดขึ้นจริง



+

กิจกรรม “E Journey ปราณเดย์ วาเคชั่น”

นางสาวนวลจันทร์ เตชะเสริมสุขกุล รองอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) และนิว ชัยพล พิธีกรรายการ E Journey Real Live Thailand ร่วมกิจกรรม “E Journey ปราณเดย์ วาเคชั่น” พาแฟนรายการทำกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ต่อสังคม มอบอุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์กีฬา และกิจกรรมเลี้ยงอาหารกลางวันนักเรียน ณ โรงเรียนบ้านปรือน้อย อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พร้อมทำกิจกรรมปลูกป่าชายเลน และกิจกรรมปล่อยพันธุ์ปลา และปูม้า ณ จังหวัดเพชรบุรี



+

เพิ่มคุณภาพ ไฮโดรเจน

นายวันชัย บรรลือสินธุ์ รองอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) แถลงข่าวความสำเร็จการเพิ่มคุณภาพไฮโดรเจน H-FAME ในระดับโรงงานสาธิต พร้อมทดสอบในรถยนต์ ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง พพ. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (เอ็มเทค) และสำนักพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ภายใต้โครงการสนับสนุนการเพิ่มสัดส่วนการใช้ไฮโดรเจนไฮโดรเจนให้สูงขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งในการผลักดันการเพิ่มสัดส่วนการใช้ไฮโดรเจนในอนาคต ณ โรงแรมรอยัลปรีนเซส หลานหลวง กรุงเทพฯ



+

เยี่ยมชมผู้รับรางวัล TEA 2018

นางสาวนวลจันทร์ เตชะเสริมสุขกุล รองอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) นำคณะผู้ประกอบการ เยี่ยมชมการดำเนินงานของ บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ แมนูเฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด สาขาบางปะกง ที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ต.บ้านเก่า อ.พานทอง จ.ชลบุรี หนึ่งในบริษัทที่ประสบความสำเร็จในด้านการอนุรักษ์พลังงาน ประเภทโรงงานควบคุม จนสามารถคว้ารางวัลจากเวทีประกวด Thailand Energy Awards 2018



+

อบรมแนวโน้มพลังงานในอนาคต

นายวันชัย บรรลือสินธุ์ รองอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) เป็นประธานเปิด "โครงการพัฒนาบุคลากรเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะการปฏิบัติงาน พพ." ภายใต้หลักสูตรการวิเคราะห์อนาคต และแนวโน้มด้านพลังงาน ณ โรงแรมรอยัลปรีนเซส หลานหลวง กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ เพื่อให้ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ พพ. ที่เข้าอบรมได้รับทราบมุมมองแนวคิดด้านพลังงานจากภาคอุตสาหกรรม และสามารถนำข้อมูลที่ได้มาปรับใช้ในการวางแผนงานโครงการของ พพ. ต่อไป

+
10-12

Logistics & Warehouse 2018

Bitec บางนา

งานแสดงห่วงโซ่อุตสาหกรรมห้องเย็น และยาครบวงจร ตั้งแต่ระบบ Logistics อุปกรณ์เกี่ยวกับห้องเย็น เพื่อรองรับ การเติบโตของธุรกิจอาหารสด แช่เย็น แช่แข็ง เบเกอร์รี่ และยาของอาเซียน

รายละเอียดเพิ่มเติม

www.aseanlogisticswarehouse.com

T : 0 2861 4013

+
11-13

Engineer Expo 2018

Bitec บางนา

งานแสดงสินค้าและนวัตกรรมที่ยิ่งใหญ่ที่สุด พบกับผลงานด้านวิศวกรรม เช่น หุ่นยนต์ บริการ บ้านอัจฉริยะ และนวัตกรรมที่ตอบสนอง Thailand 4.0

รายละเอียดเพิ่มเติม

www.engineerexpo.com

+ T : 0 2322 2111



+
18-20

CEBIT ASEAN Thailand 2018

Impact เมืองทองธานี

งานแสดงสินค้าและเจรจาธุรกิจด้านอุตสาหกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล กับครั้งแรก ในประเทศไทย จัดแสดง เทคโนโลยีสื่อสาร เครือข่ายความปลอดภัย สตอเรจ คลาวด์ และโซลูชันธุรกิจ

รายละเอียดเพิ่มเติม

www.cebitalasean.com

+ T : 0 2833 5126

+
OCT 2018

อบรมเดือน Oct 2018

หลักสูตร “ผู้ตรวจรับรองแบบอาคารอนุรักษ์พลังงาน”

อบรมฟรี ! เพื่อก้าวสู่การเป็นผู้ตรวจรับรอง แบบอาคารอนุรักษ์พลังงาน จำนวน 10 รุ่น สมัครงวันที่ 10 ต.ค. – 1 พ.ย. 2561

+ อบรมวันที่ 8 - 10 พ.ย. 2561

และ 15 - 17 พ.ย. 2561

รายละเอียดเพิ่มเติม

www.thaienergyauditor.org/16947959/อบรม-bec-61

org/16947959/อบรม-bec-61

T : 0 2621 8970,

0 2223 0021-9 ต่อ 1092



ร่วมสนุก ตอบคำถามชิงรางวัล

T-Shirt อนุรักษ์พลังงาน
จำนวน 10 รางวัล

Q : การขนส่งช่องทางใดมีต้นทุนต่อตัน
ต่อกิโลเมตรต่ำที่สุด

A : 1. ทางบก
2. ทางน้ำ
3. ทางราง



ส่งคำตอบของท่านมาที่ Inbox ของ
Facebook : theenergysavingnews
ภายในวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ประกาศผลในฉบับถัดไป

ตอบคำถามชิงรางวัล ฉบับ 140 ประจำเดือนกรกฎาคม 2561
ตอบ ข้อ 1. 40% ของมูลค่าโครงการ

ผู้ได้รับรางวัลมีดังต่อไปนี้ : Nutstik Kks / Patcharee Jansuk / Lek Charuwan / Wan
ZaZa Pokanthang / Raywadee Intagate / นิค'เนม พอย ยย / Waranya Kahawanya
/ เต็มดวง จินดาภคกุล / เหมียวน้อย มูมู่ / Nirana N. Sasipreyajun

โปรดติดต่อทีมงานทาง Facebook Inbox เพื่อรับรางวัล



ภาคอุตสาหกรรม ฟังทางนี้

เคล็ดลับเลือกผลิตภัณฑ์ที่ใช้

ต้องเลือกที่ติดฉลากประหยัดพลังงานประสิทธิภาพสูง



ตัวอย่างผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรม
ที่ได้ติดฉลากประหยัดพลังงานประสิทธิภาพสูง



อุปกรณ์ปรับความเร็วรอบมอเตอร์



มอเตอร์เหนี่ยวนำสามเฟส



มอเตอร์เหนี่ยวนำเฟสเดียว



เครื่องอัดอากาศ



เครื่องเชื่อมไฟฟ้า



ปั๊มความร้อน

ฉลากประหยัดพลังงานประสิทธิภาพสูง เห็นแล้วใช้ มันใจได้ เลือกเลย

ชวนคนไทยรักพลังงาน โดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.)





ช่วยชาติ ประหยัดพลังงาน



ดาวน์โหลดแบบบ้านประหยัดพลังงาน

อยู่ได้จริง สมายจริง ประหยัดจริง

ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของสังคม ผมสามารถเป็นกลไกเล็กๆ ในการช่วยชาติประหยัดพลังงาน โดยสร้างบ้านจากการออกแบบและพัฒนาแนวคิด ในการลดการใช้พลังงานที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นรูปธรรม เป็นบ้านที่อยู่ได้จริง สมายจริง ประหยัดจริง และพร้อมจะอยู่กับผมไปจนถึงอนาคตด้วยความภาคภูมิใจ



ฉลากประหยัดพลังงาน
ประสิทธิภาพสูง
เห็นแล้วใช่ มั่นใจได้



กรมพัฒนาพลังงานทดแทน
และอนุรักษ์พลังงาน
กระทรวงพลังงาน