

พัฒนาเส้นทางกระตุ้นสังคมอีวี ชูเทคโนโลยีเพิ่มตัวเลือกผู้บริโภค

“ โดยผู้ใช้ไฟในประเทศไทยเองหากต้องการที่จะติดตั้งเครื่องดังกล่าว เพื่อให้สามารถใช้งานชาร์จรถยนต์ได้นั้น จำเป็นจะต้องสำรวจความพร้อมของบ้านตัวเองก่อน อันดับแรกคือ ความต้องการใช้ไฟที่จะนำมาชาร์จกับรถ โดยแบ่งเป็นรถปลั๊กอินไฮบริด ที่ไม่ได้ใช้ไฟฟ้า 100% แต่เป็นการสลับใช้กับเชื้อเพลิงน้ำมัน ซึ่งรถแบบดังกล่าวจึงไม่จำเป็นต้องใช้ไฟที่มีกำลังสูงมาก ซึ่งผู้ใช้ส่วนใหญ่ในประเทศสามารถติดตั้งเครื่องนี้เพื่อใช้กับรถดังกล่าวได้เลย แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขขนาดมอเตอร์ที่ 15/45 แอมป์ แบบ 1 เฟส หมายถึงมอเตอร์ขนาด 15 แอมป์ และสามารถใช้งานไฟได้มากถึง 45 แอมป์ หรือ 30/100 แอมป์ และไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนระบบไฟเป็น 3 เฟส ”



6 ทรนด์ของการใช้งานรถพลังงานไฟฟ้า หรือรถอีวีในประเทศไทยเริ่มกระจายขึ้นเรื่อยๆ จากความมุ่งมั่นของภาครัฐที่เห็นถึงกระแสของเทคโนโลยีว่าจำเป็นต้องมุ่งมันที่จะทำให้เกิดการพัฒนาที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นจนทำให้เกิดการตั้งคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ (บอร์ดอีวี) ขึ้นมาเพื่อกำหนดทิศทางการผลักดันนโยบายสนับสนุนรถอีวีในประเทศไทย โดยจากการประชุมครั้งล่าสุดที่มีนายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธาน พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ก็ทำให้แนวทางการพัฒนานโยบายดังกล่าวชัดเจนมากขึ้น โดยที่ประชุมได้มีการกำหนดเป้าหมายการใช้ยานยนต์ไฟฟ้ารวมทุกประเภทในปี 2568 รวมจำนวนทั้งสิ้น 1,055,000 คัน แบ่งเป็นรถยนต์/รถปิกอัพ 402,000 คัน รถจักรยานยนต์ 622,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก 31,000 คัน และในปี 2578 ให้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 15,580,000 คัน แบ่งเป็นรถยนต์/รถปิกอัพ 6,400,000 คัน รถจักรยานยนต์ 8,750,000 คัน และรถบัส/รถบรรทุก 430,000 คัน ทั้งนี้ ที่ประชุมยังวางนโยบายการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าด้วยมาตรการระยะเร่งด่วน และมาตรการระยะ 1-5 ปี ไว้ อีกด้วยดังนี้ 1.มาตรการกระตุ้นการใช้รถอีวีระยะเร่งด่วน โดยจะมุ่งส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งประเภทสองล้อ สามล้อ และสี่ล้อไฟฟ้า วางแผนจัดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น และ 2.มาตรการกระตุ้นระยะ 1-5 ปี ดำเนินการส่งเสริม

การปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิต การเตรียมการด้านการบริหารจัดการการชาร์จแบตเตอรี่ที่ใช้แล้ว พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้วย

อัตราค่าไฟสำหรับการชาร์จอีวี

การวางเป้าหมายตามนโยบายของบอร์ดอีวีนั้นส่งผลให้แผนการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าวของกลุ่มธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นทั้งฝั่งเอกชนหรือรัฐวิสาหกิจเองเริ่มมีความชัดเจนมากขึ้น โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ กลุ่มผู้ให้บริการต่างๆ เช่น อุปกรณ์ภายในรถ อุปกรณ์ชาร์จไฟ หรือแม้แต่ผู้ให้บริการด้านไฟฟ้าเองด้วย ซึ่งก่อนหน้านี้สำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) ได้ออกประกาศกำกับอัตราค่าไฟฟ้าและการจัดการระบบจำหน่ายไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าของยานยนต์ไฟฟ้า (บีเอ็มชาร์จิงอีวี) ระหว่างปี 63-64 ไว้แล้ว

โดยกำหนดอัตราค่าบริการไฟฟ้าที่จำหน่ายให้กับบีเอ็มชาร์จิง (ขายส่ง) อยู่ที่ 2.63 บาทต่อหน่วย เป็นการชั่วคราว ทดลองใช้ 2 ปี และอัตราดังกล่าวถือว่าเป็นราคาที่ถูกลงจากเดิมที่เคยกำหนดไว้ 3 บาทกว่าต่อหน่วยอีกด้วย เนื่องจากหักค่าพลังงานไฟฟ้า (ดีมานด์ชาร์จ) หรือค่าลงทุนโรงไฟฟ้า ระบบส่งออกจากสูตรค่าไฟฟ้าฐานที่คิดสำหรับอีวีแล้ว เพื่อต้องการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนสถานีอัดประจุไฟฟ้า (ชาร์จิงส์เตชัน) ประเภทหัวจ่ายเร่งด่วน (ควิกชาร์จ) กระจายในต่างจังหวัดเพิ่มขึ้น และมีความต้องการพลังงานไฟฟ้ามากขึ้น

ด้วยอัตราดังกล่าวในช่วงสิ้นปี 63 ถึงช่วงต้นปี 64 นั้นจึงเริ่มเห็นความสนใจของเอกชนหรือหน่วยงานที่ต้องการเข้ามาทำธุรกิจชาร์จิงส์เตชันเริ่มขยับกันมากขึ้น โดยในช่วงที่ผ่านมาจะเห็นความร่วมมือกันของหลาย หน่วยงานทั้งเอกชนกับเอกชนเอง หรือรัฐวิสาหกิจกับ



เอกชนเพื่อพัฒนาบิ๊มชาร์จอีวีขึ้นมาในพื้นที่ต่างๆ ของประเทศ ซึ่งเชื่อว่าอีกไม่กี่ปีข้างหน้าจะเริ่มเห็นบิ๊มชาร์จฯ ในเส้นทางต่างจังหวัดมากขึ้นเพื่อส่งเสริมการใช้รถอีวีในประเทศตามเป้าหมายของบอร์ดอีวีที่กำหนดไว้

วอลบ็อกซ์ หนึ่งในตัวเลือกผู้บริโภค

ปัจจัยการซื้อรถอีวีคอนเน็คชั่นนอกจากเรื่องราคาที่ดีว่าเป็นเรื่องที่ต้องนำมาทบทวนเป็นเรื่องแรกแล้วนั้น ในประเทศไทยช่วงที่เหมือนเพิ่งเริ่มจะเดินหน้ารถไฟฟ้า การชาร์จไฟรถก็สำคัญ ตอนนี้ทุกคนคงรู้

แล้วเกี่ยวกับอัตราค่าไฟที่จะต้องจ่ายเมื่อนำไปชาร์จไฟตามบิ๊มชาร์จต่างๆ ซึ่งในตอนนี้อยู่ที่หลายที่ให้บริการฟรีอยู่เพื่อเป็นการทดลองระบบและสร้างการรับรู้ แต่ก็เชื่อว่าจะมีอย่างทั่วถึงให้กับในหลายๆ พื้นที่ของประเทศ และการจะรอให้เกิดการตั้งบิ๊มชาร์จให้เพียงพอในเส้นทางเดินทางเดิมนั้นอาจจะต้องรออีกหลายปี

รถอีวีในปัจจุบันจึงเป็นเพียงทางเลือกให้กับคนที่ใช้รถภายในพื้นที่ที่มีบิ๊มชาร์จไว้รองรับเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่จะกระจุกอยู่ตามหัวเมืองหลักและในกรุงเทพฯ แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันที่เทคโนโลยีได้พัฒนาก้าวหน้าไปอย่างมากแล้ว ตัวเลือกใหม่ของผู้ต้องการใช้รถอีวีก็เกิดขึ้นเรื่อยๆ หนึ่งในนั้นคือ วอลบ็อกซ์ (Wallbox) หรืออุปกรณ์ชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าในบ้าน หรือตามอาคารที่สามารถติดตั้งเพื่อให้รถอีวีชาร์จไฟภายในบ้านได้

โดยเป็นเครื่องมือใหม่ที่จะเข้ามาตอบโจทย์การใช้งานและความสะดวกของผู้ใช้รถยนต์อีวี รวมถึงกระตุ้นการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยให้เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งในประเทศไทยมีหลายผู้ประกอบการที่นำเครื่องดังกล่าวเข้ามาให้บริการ โดยการทำงานหลักๆ คือ การติดตั้งเครื่องดังกล่าวเป็นเสมือนตัวแปลงไฟฟ้าภายในบ้านให้สามารถนำมา



ชาร์จกับรถไฟฟ้าได้ ซึ่งลดโอกาสเกิดเหตุขัดข้องต่างๆ ทั้งไฟไหม้ หรือไฟฟ้าช็อต ชักดีกว่าการชาร์จจากไฟบ้านโดยตรง

โดยผู้ใช้ไฟในประเทศไทยเอง หากต้องการที่จะติดตั้งเครื่องดังกล่าวเพื่อให้สามารถชาร์จรถยนต์ไฟบ้านได้ นั้น จำเป็นจะต้องสำรวจความพร้อมของบ้านตัวเองก่อน อันดับแรกคือ ความต้องการใช้ไฟที่จะนำมาชาร์จกับรถ โดยแบ่งเป็นรถปลั๊กอินไฮบริดที่ไม่ได้ใช้ไฟฟ้า 100% แต่เป็นการสลับใช้กับเชื้อเพลิงน้ำมัน ซึ่งรถแบบดังกล่าวจึงไม่จำเป็นต้องใช้ไฟที่มีกำลังสูงมาก ซึ่งผู้ใช้ส่วนใหญ่ในประเทศสามารถติดตั้งเครื่องนี้เพื่อใช้กับรถดังกล่าวได้เลย แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขขนาดมิเตอร์ที่ 15/45 แอมป์ แบบ 1 เฟส หมายถึงมิเตอร์ขนาด 15 แอมป์ และสามารถชาร์จไฟได้มากถึง 45 แอมป์ หรือ 30/100 แอมป์ และไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนระบบไฟเป็น 3 เฟส

ขณะที่ ผู้ที่ต้องการติดตั้งวอลบ็อกซ์เพื่อนำมาชาร์จไฟกับรถอีวี 100% แต่มีขนาดมิเตอร์แบบ 1 เฟส นั้น ก็ยังสามารถติดตั้งและใช้ได้อยู่ แต่กำลังไฟฟ้าที่จ่ายไปยังรถยนต์จะน้อยกว่า และใช้เวลาชาร์จไฟมากกว่า จึงอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนระบบมาเป็นแบบ 3 เฟส เพื่อให้ชาร์จไฟได้เต็มประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสายเมนจะต้องมีการปรับเปลี่ยนให้ใหญ่ขึ้นทั้งในทั้ง 2 ระบบ คือ ขึ้นต่ำต้องเบอร์ใหญ่ 65

มิลลิเมตร (มม.) และขนาดลูกเซอร์กิต (MCB) ต้องสอดคล้องกัน

โดยการติดตั้งวอลบ็อกซ์นั้น จะเป็นอีกทางเลือกให้กับผู้ใช้ที่ต้องการใช้รถอีวีในพื้นที่ที่มีขาร์จมีจำนวนน้อย เนื่องจากจะใช้ไฟฟ้าภายในบ้านทดแทนได้ แต่อัตราค่าไฟต่อหน่วยก็จะจ่ายเท่ากับที่เรียกเก็บในแต่ละงวดเดือน ซึ่งแพงกว่าราคาที่ใช้ขาร์จในบีมขาร์จแน่นอน แต่ก็ยังถือว่าน่าสนใจเนื่องจากต้องยอมรับว่าประเทศไทยนั้นเมื่อเทียบกับหลายๆ ประเทศที่เดินหน้าเรื่องรถอีวีแล้ว ไทยมีอัตราค่าไฟต่อหน่วยที่ค่อนข้างถูกที่สุด จึงน่าจะคุ้มค่างกับราคาที่จ่ายไป เมื่อเทียบกับการใช้รถสันดาปที่หลายคนมองว่าเป็นปัจจัยทำลายสิ่งแวดล้อมด้วย

ซื้อรถอีวีแถมสายขาร์จ ใช้ไฟบ้านได้จริงหรือไม่

เมื่อทุกอย่างพร้อมแล้วที่จะเดินหน้าไปในทิศทางที่ประเทศไทยจะมีสังคมการใช้รถอีวีมากขึ้น และแน่นอนว่าหลายคนหันมาสนใจที่จะเปลี่ยนรถใหม่หรือซื้อรถเพิ่ม โดยเล็งเป็นรถไฟฟ้า เอกชนผู้ผลิตรถยนต์ก็จำเป็นต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ตอบโจทย์กับผู้บริโภคมากขึ้น โดยปัจจุบันตอนนี้มีหลายค่ายรถเริ่มทำตลาดและโปรโมชันในการสนับสนุนการขายมาอยู่ตลอดเวลา หนึ่งในนั้นนอกเหนือจากการลด แลก แจก ของต่างๆ แล้ว การซื้อรถแถมสายขาร์จไฟฟ้าก็เป็นอีกหนึ่งแนวทางที่เกือบทุกค่ายนั้นหยิบยกมาใช้กัน

ซึ่งหลายค่ายเคลมว่าสามารถขาร์จกับไฟบ้านได้โดยตรง ซึ่งเป็นเรื่องจริง โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนระบบใดๆ แต่ต้องทำความเข้าใจก่อนว่า รถยนต์ไฟฟ้า ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือ ที่ความต้องการใช้ไฟเหมือนเครื่องใช้ไฟฟ้าทั่วไป ทั้งนี้การคิดที่จะใช้ไฟบ้านขาร์จอีวีตลอดเวลาแน่นอนจะมีแต่สร้างผลกระทบได้ ทั้งนี้ค่ายรถยนต์ส่วนใหญ่ที่ขายรถอีวีพร้อมแถมสายขาร์จมา จึงมีการกำชับว่าสายขาร์จดังกล่าวเหมาะสำหรับการขาร์จเพียงชั่วคราวสั้นๆ ในยามฉุกเฉินเท่านั้น

อาทิ กรณีที่แบตเตอรี่หมดกลางทาง แล้วต้องการขาร์จไฟให้เพียงพอที่จะขับกลับบ้าน หรือไปขาร์จไฟเพิ่มที่บีมขาร์จเท่านั้น ไม่ได้ออกแบบสำหรับเสียบขาร์จกับปลั๊กไฟบ้านทั่วไปทั้งคืนเป็นประจำ เนื่องจากอาจเกิดความร้อนสะสมที่เต้าเสียบไฟบ้าน การขาร์จไฟ และยังเอื้อต่อการเกิดเหตุต่างๆ อย่างเช่น ไฟไหม้ หรือการเสื่อมของแบตเตอรี่รถเนื่องจากสายไฟบ้านทั่วไปในไทยทนต่อกระแสไฟได้ไม่เพียงพอที่รถอีวีจะดึงไปใช้ซึ่งเกินจากสายไฟบ้านรับได้

เห็นได้ว่า ถึงเทคโนโลยีหรือเทรนด์การใช้รถอีวีจะเริ่มเป็นที่นิยมเพิ่มขึ้นในประเทศไทยแล้ว พร้อมกับยังมีนโยบายและแนวทางการดำเนินงานชัดเจนอยู่ แต่สำหรับผู้ใช้งานเองก็ยังมีข้อจำกัดอยู่หลายด้าน หนึ่งในนั้นคือความพร้อมบีมขาร์จไฟ ทั้งนี้ผู้ใช้จึงจำเป็นต้องศึกษาการเส้นทางการเดินทางให้ดี วางแผนการระยะทางและการขาร์จ โดยคำนวณจากฐานรถยนต์ที่ใช้อยู่ว่าสามารถวิ่งได้ในระยะทางกี่กิโล และจำเป็นต้องขาร์จไฟในจุดไหน เพื่อที่จะไม่สร้างปัญหาเพิ่มขึ้น.