



กรุงเทพธุรกิจ

จับกระแส

• สีนุชชัย กุสวา

sinchai@nationgroup.com

'อีวี' เริ่มที่องค์กรขนส่งสาธารณะ



ถือว่าเป็นเรื่องที่ดีที่วานนี้ (4 ก.ย.) องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. ได้เริ่มทดลองนำรถเมล์พลังงานไฟฟ้ามาให้บริการขนส่งกับประชาชนเป็นระยะเวลา 45 วัน ใน 3 เส้นทาง โดยมีรถ 1 คันที่จะ

สลับวิ่งในเส้นทางต่างๆ ด้วยราคาปกติ เพื่อดูความเหมาะสมด้านต่างๆ รวมถึงประสิทธิภาพการทำงาน ก่อนนำผลที่ได้มาพิจารณาวางแผนให้บริการกันต่อไป โดยขสมก. มีแผนเบื้องต้นว่าจะจัดซื้อจำนวน 35 คันในอนาคต

รถที่ให้บริการ มาจากบริษัท ไทยอีวี จำกัด เป็นรถปรับอากาศยี่ห้อรุ่น EV-L1 มี 24 ที่นั่ง โดยมีกำลังไฟฟ้าขนาด 150 กิโลวัตต์

อย่างที่รู้กันว่าขณะนี้ รถยนต์พลังงานไฟฟ้าหรือ อีวี กำลังเป็นที่สนใจทั่วโลก แต่ในเชิงพาณิชย์ หรือการใช้งานจริง ยังไม่แพร่หลายมากนัก ประเทศที่มีสัดส่วนการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้ามากที่สุดคือนอร์เวย์ ซึ่งไม่มีอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศ และรัฐบาลมีมาตรการส่งเสริมการใช้งานที่หลากหลายทั้งเรื่องของภาษี และมาตรการสนับสนุนที่ไม่ใช่ภาษี เช่น สิทธิพิเศษในการใช้รถใช้ถนนด้านต่างๆ ทั้งช่องทางพิเศษ หรือว่าที่จอดรถ โดยปัจจุบันมากกว่า 50% ของยอดขายรถทั้งหมดเป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้า

ส่วนประเทศที่มีอุตสาหกรรมยานยนต์ขนาดใหญ่ รวมถึงยังมีผู้ผลิตอีวีมากมายหลายยี่ห้ออย่างจีน ก็มีสัดส่วนเพียงแค่ประมาณ 5% เท่านั้น หรือทางยุโรป อย่างฝรั่งเศส เยอรมนี ที่พยายามผลักดันเรื่องนี้เช่นกัน ก็มีสัดส่วนแค่ 3-4% เท่านั้น

การที่ตลาดยังไม่ขยายตัวมากนัก มาจากหลายปัจจัย ทั้งราคาความสะดวกในการใช้งาน เช่น ระยะทางที่วิ่งได้ต่อการชาร์จ 1 ครั้ง จำนวนจุดชาร์จหรือสถานีชาร์จ และระยะเวลาในการชาร์จในแต่ละครั้ง

ในบ้านเราภาครัฐก็มีมาตรการส่งเสริมเช่นกัน ทั้งส่งเสริมการลงทุน และส่งเสริมผู้ใช้ด้วยมาตรการด้านภาษีสรรพสามิต และปัจจุบัน ก็มีหลายค่ายที่นำ อีวี เข้ามาจำหน่ายอย่างเป็นทางการแล้ว แต่ก็ยังเป็นตลาดที่มีขนาดเล็กมากๆ

แต่ว่าสิ่งที่เริ่มได้ก่อน ก็น่าจะเป็นอย่างเช่น ขสมก.นี้แหละครับ เพราะว่าเป็นรถที่มีเส้นทางวิ่งชัดเจน รู้ต้นทางปลายทาง ซึ่งสามารถบริหารจัดการได้ และมีจุดชาร์จที่ชัดเจน และในขณะเดียวกัน ก็จะมีส่วนช่วยในการลดปริมาณมลพิษทางอากาศได้มากอีกด้วย

ขณะที่รถยนต์ขนาดเล็กทั่วไป ภาครัฐ หรือว่าองค์กรต่างๆ ก็น่าจะมีส่วนช่วยกระตุ้นได้ หากต้องการให้อีวีขยายตัว เพราะสามารถกำหนดเงื่อนไขการซื้อรถสำหรับใช้ในองค์กรได้

ขณะที่การใช้งาน หากเป็นหน่วยงานที่ใช้รถเยอะ หมายถึงระยะทางการใช้งานมากในแต่ละวัน ก็จะเป็นเรื่องที่ดี เพราะนอกจากลดมลพิษแล้ว ยังสามารถถึงจุดคุ้มทุนได้เร็วกว่า เพราะค่าใช้จ่ายต่อหน่วยถูกกว่ารถที่ใช้น้ำมันหรือว่าก๊าซธรรมชาติ หรือว่าก๊าซปิโตรเลียมเหลว ทำให้สามารถนำไปชดเชยกับราคาตัวรถที่สูงกว่ารถที่ใช้เครื่องยนต์ไม่น้อยเช่นกัน

ขณะที่ประชาชนทั่วไป ที่แต่ละวันใช้รถไม่มากนัก การคุ้มทุนก็ยาวนานออกไป ซึ่งเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่คนยังไม่ใช้ อีวี