

ข่าวหนังสือพิมพ์ (3)

หนังสือพิมพ์ ประชาชาติธุรกิจ วัน เดือน ปี 27-29 ม.ค. 2563 หน้า 1,4 เรื่อง สถานีอัดประจุไฟฟ้า

สั่ง'ปตท.-กฟผ.'ลุยลงทุนสถานีชาร์จรับรถอีวี

“สนธิรัตน์” สั่ง “ปตท.-กฟผ.” ลุยลงทุน “สถานีชาร์จ” หัวใจกระตุ้นดีมานด์การใช้รถยนต์ไฟฟ้า EV ตามโรดแมปมุ่งสู่การผลิตรถยนต์ EV ส่วนบุคคลใช้แทนรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันสมบูรณ์แบบในปี 2579 ในขณะที่บีเอ็มดับเบิลยู-กฟผ. ร่วมบริษัทพลังงานบริสุทธ์ นำร่องตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้าไปแล้ว เหลือเพียงค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่ยังแบ่งรับแบ่งแบ่งมองว่าเวลาของรถ EV ยังมาไม่ถึง



แผนส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ในส่วนของภาครัฐเริ่มเป็นรูปเป็นร่างขึ้น จากการ ตั้งเป้าให้มีการใช้รถยนต์ EV เข้ามาแทนที่รถยนต์ใช้น้ำมันจำนวน 1.2 ล้านคัน และล่าสุดในเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา BOI ยังได้ต่ออายุประกาศกิจการสถานีบริการอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานพาหนะไฟฟ้าที่ได้หมดอายุลงไปในสิ้นปี 2561 ด้วย โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ “ยกเว้น” ภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปี

กฟผ.จับมือ ปตท.

นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ได้มอบหมายให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ร่วมกันศึกษาหาแนวทางและรูปแบบการลงทุนที่เป็นไปได้ในการพัฒนาสถานีชาร์จรถ EV ซึ่งเป็นนโยบายส่วนหนึ่งในการส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ EV มากขึ้น “กฟผ.กับ ปตท. ต้องกำหนดได้เรียกชิ้นงานว่าจะเป็นอย่างไรมาก่อน เพราะแต่ละคนก็มีจุดแข็งและมีความพร้อม เช่น ปตท. มีสถานีบริการน้ำมันให้บริการอยู่ทั่วประเทศต่อไป จะปรับเปลี่ยนมารองรับจุดนี้ได้อย่างไร ขณะที่ กฟผ.ก็เป็นผู้ผลิตไฟฟ้าอยู่แล้ว ส่วนโอกาสจะมีการตั้งเป็นบริษัทร่วมทุนหรือแนวทางอื่นหรือไม่ขึ้นอยู่กับผลการศึกษา แต่เท่าที่ทราบ ปตท.ก็มีแผนจะขยายการลงทุนในด้านธุรกิจใหม่อยู่แล้ว

เรื่องรถ EV นี้เป็นนโยบายที่ท่านรองนายกรัฐมนตรี (สมคิด) สั่งมา” นายสนธิรัตน์กล่าว

สอดคล้องกับนายพัฒนา แสงศรีโรจน์ รองผู้อำนวยการยุทธศาสตร์ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) กล่าวว่า จะนำเรื่องการพัฒนาสถานีชาร์จรถ EV ไปหารือใน “คณะทำงาน” ซึ่งทั้ง 2 องค์กรได้มีบันทึกความเข้าใจ (MOU) ประสานงานกันเป็นระยะ ๆ อยู่แล้ว

ชัลโก้-กฟผ.ทำสถานีชาร์จ

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของภาคเอกชน ปรากฏบริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) หรือ EA เป็นบริษัทเดียวที่มีความชัดเจนมากที่สุดในการลงทุนทำสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า EV โดยล่าสุดมีรายงานข่าวว่า การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ได้เริ่มนำร่องพัฒนาสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า (EV) โดยร่วมมือกับบริษัทพลังงานบริสุทธ์-จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย-บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เอ็มจี/นิสสัน และมีผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ประเภทคอนโดมิเนียม เข้าร่วม ด้วยการตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้ารถ EV จำนวน 11 พื้นที่ 12 จุด (สำนักงาน กฟน.ที่เพลินจิต 2 จุด-เขตวัดเลียบ-เขตสามเสน-เขตบางเขน-เขตบางขุนเทียน-เขตลาดกระบัง-เขตบางใหญ่-เขตสมุทรปราการ-เขตราชบุรีบูรณะ-เขตธนบุรี-ที่ทำการบางพูด)

โดยระบบการชาร์จในปัจจุบันยังเป็นการให้บริการฟรีสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าทุกค่าย ซึ่งรูปแบบตัวสถานีมีทั้งการเช่าพื้นที่-การขอความร่วมมือสำหรับการระบบการให้บริการได้มีการจัดทำแอปพลิเคชัน MEA EV Application ทำหน้าที่รับจองหัวชาร์จล่วงหน้า ระบบแผนที่นำทางไปสถานีชาร์จ ที่ผ่านมามีผู้สนใจมาใช้บริการจำนวนมาก เช่น ผู้ใช้รถยนต์ MG มีการจองใช้งานมากถึง 2,000 คัน

ด้านนายพงศธร ฉัตรระวีชต์ รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพัฒนาธุรกิจ บริษัท ชัลโก้ จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ได้ร่วมกับบริษัทพลังงานบริสุทธ์หรือ EA พัฒนาสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า EV ประมาณ 40-50 แห่ง เป็นการให้บริการเช่าชาร์จเป็นช่วงเวลา เพราะปัจจุบันไทยยังมีกฎหมายห้ามไม่ให้เอกชนขายและเพิ่มจำนวนสถานีชาร์จมีความเป็นไปได้ แต่ตลาดต้องมีปริมาณความต้องการใช้รถ EV เพิ่มขึ้นด้วย

ขณะที่ทางบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เองก็มีแผนในการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้า EV โดยได้บรรจุไว้ในแผนลงทุน 5 ปี (2563-2567) งบฯการลงทุนในอนาคตรวม 203,583 ล้านบาท

ค่ายรถยักษ์ใหญ่ยังไม่สนใจ

แม้รัฐบาลจะให้การส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และกิจการที่เกี่ยวข้องมากขึ้น ทว่าความเป็นจริงที่เกิดขึ้นก็คือขณะนี้ยังไม่ค่อยมีค่ายรถยนต์ยักษ์ใหญ่แบรนด์ใดตัดสินใจลงทุนเต็มรูปแบบ

กับการผลิตรถยนต์ EV ส่วนใหญ่จะเลือกผลิตรถยนต์ไฮบริด HEV หรือปลั๊ก-อิน ไฮบริด PHEV เท่านั้น โดยคำขอรับส่งเสริมปี 2560 เป็นกลุ่มรถไฮบริดทั้งสิ้น 5 ราย ได้แก่ โตโยต้า, ฮอนด้า, นิสสัน, ซูซูกิ และ มาสด้า ได้รับการส่งเสริมไปแล้ว 4 ราย ในปี 2561 มีค่ายรถยนต์ยื่นขอ BOI ในกลุ่มปลั๊ก-อินไฮบริดจำนวน 6 ราย ได้แก่ บีเอ็มดับเบิลยู, เมอร์เซเดส-เบนซ์, ฮอนด้า, โตโยต้า, นิสสัน, มิตซูบิชิ, เอ็มจี ส่วนรถยนต์ไฟฟ้าแบบแบตเตอรี่ (BEV) มี 10 ราย ได้แก่ เมอร์เซเดส-เบนซ์, บีเอ็มดับเบิลยู และออดี ค่ายรถญี่ปุ่น ได้แก่ โตโยต้า, ฮอนด้า, มิตซูบิชิ, นิสสัน, ฟอรั่ม, เอ็มจี และพลังงานมหานคร ซึ่งได้เริ่มลงทุนกับรถยนต์ยี่ห้อ “ไมน์” แต่ก็มีเพียงแบรนด์เล็ก ๆ เท่านั้นที่สนใจลงทุนในกลุ่มรถยนต์ไฟฟ้าแบบ 100% ขณะที่บีเอ็มแบรนด์กลุ่มยุโรปและญี่ปุ่นยังไม่มีความสนใจ

สอดคล้องกับความเห็นของผู้พัฒนาสถานีชาร์จไฟอย่างบริษัทชัลโก้ ที่ให้ความเห็นว่า “วันนี้คนอยากใช้รถเทสลาหรือปอร์เช่ที่เป็นรถ EV แล้ว แต่ราคาแพงแม้ว่าจะมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนแต่ไม่เกิดเพราะ ราคารถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไปเทียบกับรถ EV ยังแตกต่างกันมาก เช่น มีแบรนด์หนึ่ง (เอ็มจี) พัฒนารถ EV แล้วมีราคาสูงประมาณ 1.1 ล้านบาท ต่างจากรถยนต์ปกติคันละ 500,000-600,000 บาท” นายพงศธรกล่าว