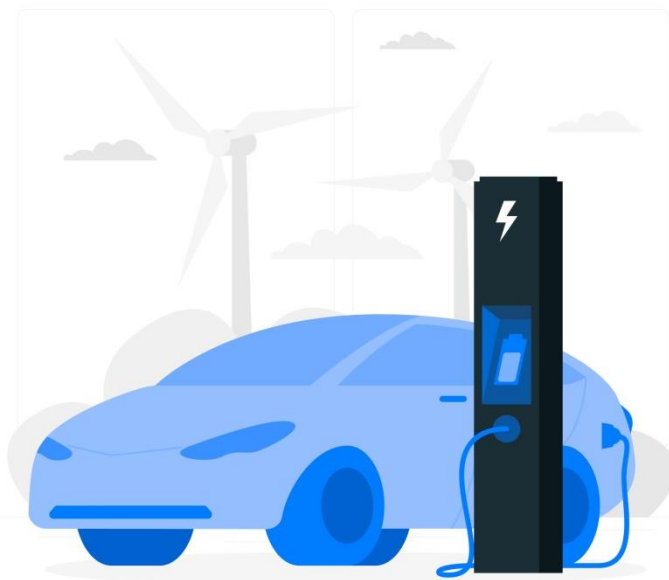


กลยุทธ์ซื้อรถ EV ไม่ให้ค่าไฟทวีคูณ

สำหรับเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ที่จะซื้อรถไฟฟ้า (EV) โปรดอ่านและเตรียมการรอไว้เลยนะครับ จากกระแสรถยนต์ EV ที่มาแรงและต้องมาอย่างแน่นนอนในอนาคต เผื่อบทความนี้จะพอมีประโยชน์เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการใช้ไฟฟ้าในบ้านนะครับ (ส่วนตัวก็วางแผนไว้ว่าจะหาใช้สักคันล้อเล่นนะครับ)



ก่อนลงมือซื้อเราต้องลงมือหาข้อมูลก่อน กลยุทธ์ที่จะไม่ทำให้เราพ่ายแพ้ให้กับสิ่งยั่วยุก็เลยทั้งหลายจากการไปหาข้อมูลจากการไฟฟ้า ได้ความว่าถ้าเราต้องการจะใช้รถไฟฟ้า EV ชักคัน เราต้องจัดการระบบไฟในบ้านอย่างไรบ้าง? (อันนี้สำคัญ) อย่างแรกเลยที่เราต้องรู้ คือบ้านเราเป็นระบบไฟแบบ 1 เฟส หรือ 3 เฟส มีค่าแอมป์เท่าไร? ส่วนใหญ่ถ้าบ้านทั่วไปก็จะ 1 เฟส 15 (45) แอมป์ คือบ้านเรารับการใช้กระแสไฟฟ้าพร้อมกันได้สูงสุดที่ 45 แอมป์ ทีนี้ รถไฟฟ้า EV อย่างเช่น MG ZS EV ตัวชาร์จที่ติดตั้งที่บ้านจะใช้กับระบบไฟ 3 เฟสเท่านั้น ดังนั้น ถ้าเราใช้ไฟ 1 เฟส ก็ต้องไปแจ้งการไฟฟ้าขอเปลี่ยนเป็น 3 เฟส ถ้าบ้านเราเป็นไฟ 1 เฟส 15 (45) แอมป์ ซึ่งเราเคยเสียค่าตรวจสอบติดตั้งไปแล้ว 749 บาท การขอเปลี่ยนเป็น 3 เฟส 15 (45) แอมป์ ก็จะไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเลยสักบาท

แต่ทีนี้เมื่อเรามีรถไฟฟ้า ซึ่งต้องชาร์จแบตเตอรี่เราต้องมาคำนวณว่า แอมป์ บ้านเราพอหรือไม่ เช่น MG ZS EV ตัวชาร์จสามารถชาร์จไฟได้ 7 KW แปลว่า ทุก ๆ ชั่วโมงจะต้องชาร์จไฟและใช้แรงดัน (วัตต์) 7,000 วัตต์ หรือคิดเป็นไฟ 7 หน่วย บ้านเราใช้ไฟ 220 โวลต์ เอาวัตต์หารด้วย โวลต์ (วิชาการนิดหนึ่ง) ก็จะได้ค่าแอมป์ $7,000/220 = 31.81$ แอมป์ จะเห็นได้ว่า ถ้าเราไม่ได้ชาร์จรถไฟฟ้าอย่างเดียวแต่เรามีทีวี ตู้เย็น เครื่องซักผ้า หม้อหุงข้าว เปิดแอร์ที่หลาย ๆ เครื่อง 45 แอมป์ อาจจะไม่ว่างนะครับ ยิ่งถ้าวางแผนว่าในอนาคตอาจจะมีรถไฟฟ้ามากกว่า 1 คัน 15 (45) แอมป์ ไม่ว่างแน่นอน เราก็ต้องไปขอไฟ 3 เฟส แบบ 30 (100) แอมป์ ซึ่งก็จะ มีค่าใช้จ่าย $1,605 - 749 = 856$ บาท (จ่ายเพิ่ม)

ทั้งนี้ทั้งนั้นเมื่อขอเปลี่ยนระบบไฟกับการไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว เราต้องมาเปลี่ยนสายไฟที่เดินจากเสาไฟเข้ามาในบ้านด้วยไฟ 3 เฟส ก็จะต้องเดินสายไฟเพิ่มอีก 2 สาย ถ้าเป็น 30 (100) แอมป์ และต้องเปลี่ยนขนาดสายไฟเข้าบ้านใหม่ทั้งหมด ให้เป็นสายไฟที่หนาขึ้นเพื่อรองรับกระแสไฟที่สูงถึง 100 แอมป์ รวมถึงต้องเปลี่ยนระบบเบรกเกอร์ที่บ้านด้วย และสายไฟที่ออกจากเบรกเกอร์มาที่จุดชาร์จก็ต้องเป็นสายไฟที่สามารถรองรับกระแสไฟที่มากตามสเปกด้วย ถ้าซื้อรถ EV มาแล้วเสียบปลั๊กมั่วซั่วไปเรื่อยไฟไหม้บ้านแน่นอนครับ !!!!! คอนเฟิร์ม !!!!! Confirm !!!!!

อีกจุดที่น่าสนใจคือ เรื่อง มิเตอร์ TOU (Time Of Use) ซึ่งมิเตอร์ TOU แบบ 3 เฟส จะมีค่ามิเตอร์อยู่ที่ 5,340 บาท ถ้าเราตั้งใจจะใช้รถไฟฟ้า แนะนำเลยครับว่าให้หาเงินมาอีกสักก้อน มาติดโซลาร์เซลล์ที่บ้านด้วย แล้วไปขอเปลี่ยนมิเตอร์เป็นแบบ TOU ซึ่งมิเตอร์ TOU จะมีวิธีคิดค่าไฟแตกต่างกันตามช่วงเวลา ในช่วง PEAK วันธรรมดา 9.00 – 22.00 น. ค่าไฟจะแพงมาก หน่วยละ 5.79 บาท แต่แลกกับช่วง Off Peak วันธรรมดาหลังเวลา 22.00 – 06.00 น. และวันเสาร์ อาทิตย์ ทั้งวันทั้งคืน ค่าไฟจะเหลือแค่หน่วยละ 2.63 บาท แปลว่าอะไร แปลว่า...ถ้าเราติดโซลาร์เซลล์ในระดับที่พอกับการใช้ไฟในตอนกลางวันของเรา ช่วง 09.00 – 17.00 น. แม้ค่าไฟจะแพงแต่เราก็ไม่ได้ใช้ เพราะเราใช้ไฟจากโซลาร์เซลล์แทน เราจะได้ใช้ค่าไฟแพงแค่ช่วงที่แดดหมดเท่านั้น 17.00 – 22.00 น. ในวันธรรมดา วันละไม่กี่ชั่วโมงเท่านั้น นอกนั้นเราก็เอ็นจอยกับค่าไฟหน่วยละ 2.63 บาท แล้วลองคิดดูว่า หลัง 22.00 น. เราชาร์ตแบตเตอรี่ EV เสียค่าไฟแค่หน่วยละ 2.63 บาท มันจะประหยัดขนาดไหน เช่น MG ZS EV แบตขนาด 44.5 kwh หรือ 44.5 หน่วย ตามสเปก วิ่งได้ 337 กิโลเมตร ถ้าชาร์จเต็มในช่วง Off Peak จะเสียเงินแค่ 117 บาท ตกกิโลละ 34 สตางค์ เท่านั้นเองครับ



อ่านจบแล้วตาขี้ในใจของทุกคนเอนเอียงไปทางไหนบ้างครับ ระหว่างรถยนต์น้ำมันกับรถยนต์ไฟฟ้า นอกเหนือจากความชอบทางอารมณ์ความรู้สึกแล้วยังต้องมองถึงความพร้อมของบ้าน ซึ่งเป็นสถานที่ชาร์จหลักด้วย แต่บางคนอาจจะมองหาจุดชาร์จนอกบ้านอันนี้ก็เป็นอย่างหนึ่งทางเลือกครับ ข้อดีข้อเสียก็มีให้เห็นแล้ว ที่นี้ก็ขึ้นอยู่กับความพร้อม (เรื่องเงิน) ของแต่ละคนแล้วละครับ ☺



นายอัศววัฒน์ ศุภเลิศวานนท์ ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม