រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
ការិយាល័យប្រតិបត្តិ
កិច្ចការថាមពលនិងបរិស្ថាន

ក្រុមប្រឹក្សាសម្របសម្រួលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ យានយន្តអគ្គិសនី

សវនាការសាធារណៈ

ការទទួលស្គាល់ និងធនធាន

រដ្ឋទទួលស្គាល់ថា មានភាពមិនប្រាកដប្រជាខ្លាំងនៅពេលនេះ ហើយបញ្ហាផ្សេងទៀតក្រៅពីការសាកថ្មមពលយានយន្តអគ្គិសនី (EV) អាចជាបញ្ហាអាទិភាពសម្រាប់ប្រជាជន។

ក្រុមប្រឹក្សានេះមានភារកិច្ចរិះរកមធ្យោបាយដែលរដ្ឋអាចកែលម្អបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាកថ្មមពលយានយន្តអគ្គិសនី។ ហេតុដូច្នេះ សវនាការសាធារណៈនេះនឹងផ្តោតលើប្រធានបទនោះ។

យើងសូមណែនាំធនធានដូចខាងក្រោមសម្រាប់ចម្ងល់និងក្តីកង្វល់ទាក់ទងនឹងសកម្មភាពសហព័ន្ធជាពេលបច្ចុប្បន្ន៖

- បុគ្គលិកសហព័ន្ធដែលរងផលប៉ះពាល់ រួមទាំងអតីតយុទ្ធជនដែលរងផលប៉ះពាល់ផងនោះ ត្រូវបានលើកទឹកចិត្តឱ្យចូលទៅកាន់គេហទំព័រនេះ ដើម្បីទទួលបានធនធានបន្ថែម៖ https://www.mass.gov/federal-workers
- ធនធានសម្រាប់ជនអន្តោប្រវេសន៍នៅរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត អាចស្វែងរកបាននៅទីនេះ៖ https://www.mass.gov/info-details/resources-for-immigrants-in-Massachusetts

របៀបវារៈ

ការពិនិត្យឡើងវិញលើកម្មវិធីយានយន្តអគ្គិសនី (EV) របស់រដ្ឋដែលមានស្រាប់

- ការធ្វើបទបង្ហាញ
- សកម្មភាពមតិកែលម្អ

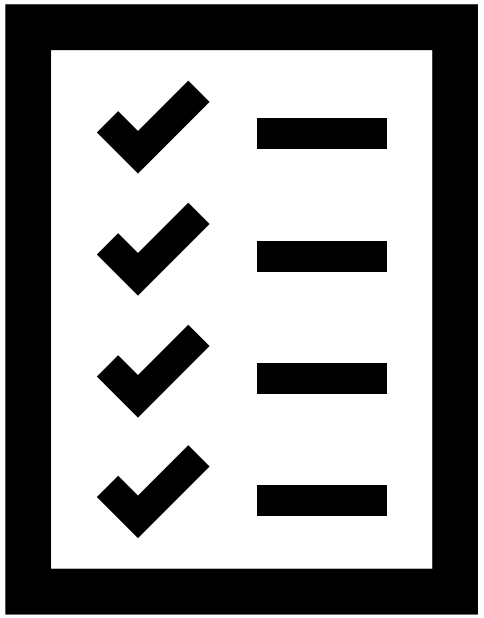
លទ្ធផលវិភាគបច្ចេកទេសដំបូង

- ការធ្វើបទបង្ហាញ
- សកម្មភាពមតិកែលម្អ

ការពិនិត្យឡើងវិញនៃគ្រោងការវាយតម្លៃលើកទីពីរ

- ការធ្វើបទបង្ហាញ
- សកម្មភាពមតិកែលម្អ

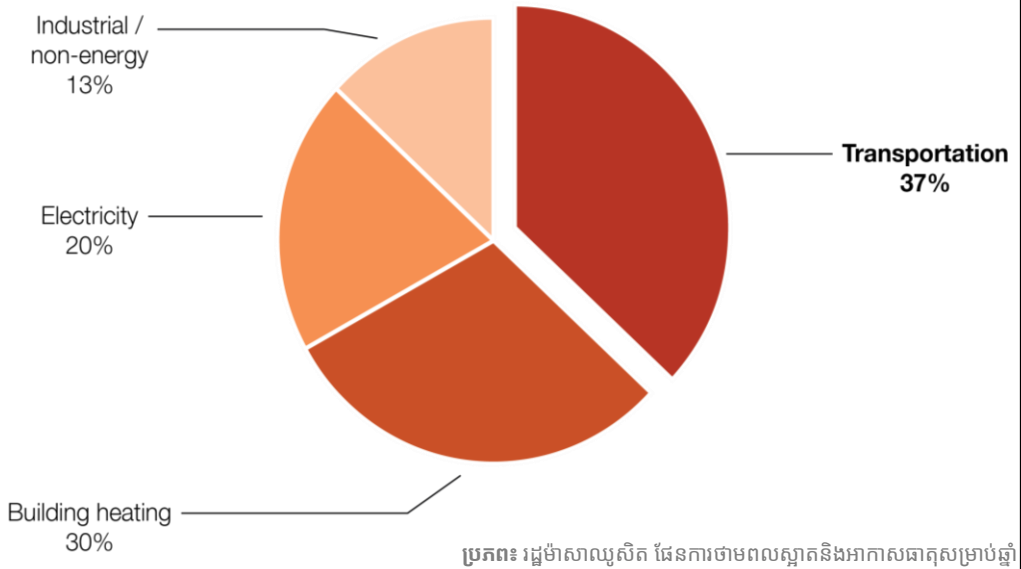
មតិយោបល់សាធារណៈ



ការបំភាយផ្សែងពុលពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទូទាំងរដ្ឋ

- ការកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ធ្វើឱ្យសុខភាពក្នុងមូលដ្ឋានមានភាពល្អប្រសើរ និងកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ
- រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតតម្រូវឱ្យកាត់បន្ថយការបំភាយផ្សែងពុលទូទាំងរដ្ឋស្មើសូន្យត្រឹមឆ្នាំ 2050 (ជំពូក 21N នៃច្បាប់ទូទៅ)
- ផែនការថាមពលស្អាតនិងអាកាសធាតុ (CECP) សម្រាប់ឆ្នាំ 2025/2030 និងផែនការឆ្នាំ 2050 បានដាក់ចេញនូវយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីសម្រេចបាននូវការកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នជាចាំបាច់ពីក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន។
- ដើម្បីសម្រេចបាននូវដែនកំណត់ជាក់លាក់លើការបំភាយផ្សែងពុលក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនឆ្នាំ 2025 រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត បានកំណត់គោលដៅយានយន្តអគ្គិសនី (EV) ចំនួន 200,000 នៅលើផ្លូវ និងស្ថានីយ៍សាកថាមពលសាធារណៈ និងស្ថានីយ៍សាកថាមពលនៅកន្លែងធ្វើការចំនួន 15,000 កន្លែងនៅឆ្នាំ 2025។
- ដើម្បីសម្រេចបាននូវដែនកំណត់ជាក់លាក់ក្នុងផ្នែកដឹកជញ្ជូនឆ្នាំ 2030 រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតកំណត់គោលដៅយានយន្តអគ្គិសនីចំនួន 900,000 នៅលើផ្លូវនៅឆ្នាំ 2030

Figure. — Sources of greenhouse gas emissions across Massachusetts (2020 data)



ប្រភព៖ រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត ផែនការថាមពលស្អាតនិងអាកាសធាតុសម្រាប់ឆ្នាំ 2025 និង 2030 ថ្ងៃទី 30 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2022

សាវតារ

- ក្រុមប្រឹក្សាសម្របសម្រួលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធយានយន្តអគ្គិសនី (EVICC)
  - បានបង្កើតឡើងដោយស្ថាប័ននីតិប្បញ្ញត្តិនៅ[ខែសីហា ឆ្នាំ 2022]
  - បានទទួលភារកិច្ចក្នុងការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីបើកដំណើរការបណ្តាញសាកថ្មមពលយានយន្ត EV ប្រកបដោយសមធម៌ មានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ អាចប្រើប្រាស់ និងអាចទុកចិត្តបាននៅក្នុងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
  - យុទ្ធសាស្ត្រត្រូវបានបង្កើតឡើង និងផ្តល់ជូនដល់ស្ថាប័ននីតិប្បញ្ញត្តិ ដែលជាផ្នែកមួយនៃការវាយតម្លៃផ្លូវការ (ការវាយតម្លៃ) រៀងរាល់ពីរឆ្នាំម្តង។
- [ការវាយតម្លៃលើកទីមួយ] បានប្រគល់ជូននៅថ្ងៃទី 11 ខែសីហា ឆ្នាំ 2023
- ការវាយតម្លៃលើកទីពីរនឹងត្រូវធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី 11 ខែសីហា ឆ្នាំ 2025

សមាជិកក្រុមប្រឹក្សា EVICC

សមាជិក	ទីភ្នាក់ងារ/ស្ថាប័ន
ប្រធាន៖ លេខាធិការជំនួយ Josh Ryor	ការិយាល័យប្រតិបត្តិផ្នែកថាមពលនិងកិច្ចការបរិស្ថាន
សមាជិកសភា Mike Barrett	ប្រធាន គណៈកម្មការចម្រុះទូរគមនាគមន៍ ថាមពល និងសេវាសាធារណៈ
អ្នកតំណាង Mark Cusack	ប្រធាន គណៈកម្មការចម្រុះទូរគមនាគមន៍ ថាមពល និងសេវាសាធារណៈ
ស្នងការ Dave Rodrigues	ផ្នែកស្តង់ដា
Aurora Edington	នាយកដ្ឋានធនធានថាមពល
Hank Webster	នាយកដ្ឋានការពារបរិស្ថាន
Katherine Eshel	អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនឈូងសមុទ្ររដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
Rachel Ackerman	មជ្ឈមណ្ឌលថាមពលស្អាតរដ្ឋម៉ាសាជូសិត
ស្នងការ Staci Rubin	នាយកដ្ឋានសេវាសាធារណៈ
Chris Aiello	នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន
Mark Fine	ការិយាល័យប្រតិបត្តិរដ្ឋបាលនិងហិរញ្ញវត្ថុ
Eric Bourassa	ក្រុមប្រឹក្សាផែនការតំបន់ទីក្រុង
TBD	ការិយាល័យប្រតិបត្តិការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច

កម្មវិធីយានយន្តអគ្គិសនីរដ្ឋ + គំនិតផ្តួចផ្តើម

NEVI៖ តើជាកម្មវិធីអ្វី?

- NEVI គឺជាពាក្យកាត់របស់កម្មវិធីរួមមន្តហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធយានយន្តអគ្គិសនីជាតិ (National Electric Vehicle Infrastructure Formula Program)

- កម្មវិធីនេះត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយច្បាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រដោយគណៈបក្សទាំងពីរ (BIL) ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយលោកប្រធានាធិបតី Biden នៅថ្ងៃទី 14 ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ2021

- NEVI ផ្តល់មូលនិធិដល់រដ្ឋដើម្បីសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ សាកថាមពលរថយន្តអគ្គិសនី (EV)
  - ស្ថានីយ៍ដែលមានចម្ងាយឃ្លាតពីគ្នា 50 ម៉ាយល៍ (ឬតិចជាងនេះ) នៅលើផ្លូវរបៀងស្ថានីយឥន្ធនៈជំនួស (AFCs)
  - ក៏ត្រូវតែមានស្ថានីយ៍មួយកន្លែងនៅក្នុងចម្ងាយ 25 ម៉ាយល៍នៃព្រំដែនរដ្ឋផងដែរ។
  - ស្ថានីយ៍ក្នុងចម្ងាយ 1 ម៉ាយល៍ពីផ្លូវរបៀង AFC
  - អាចសាកថាមពលយានយន្ត EV យ៉ាងតិចចំនួន 4 ក្នុងកម្រិតថាមពល 150kW ក្នុងពេលដំណាលគ្នា។
  - អាចទុកចិត្តបាន៖ ពេលវេលាដំណើរការ 97%

massDOT
Massachusetts Department of Transportation

NEVI៖ តើយើងដំណើរការដល់ណាហើយ?

massDOT
Massachusetts Department of Transportation

NEVI៖ ផែនទីស្ថានភាពកំណាត់ផ្លូវ ថ្ងៃទី 1 ខែមីនា ឆ្នាំ 2025

massDOT
Massachusetts Department of Transportation

កន្លែងឈប់សម្រាកនិងផ្តល់សេវាកម្មរបស់នាយកដ្ឋាន DOT រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត ការសាកថាមពលយានយន្ត EV បច្ចុប្បន្ន

ផ្លូវបង់ប្រាក់នៅរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត៖

- Framingham (លិច) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក Autel
- Natick (កើត) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក Autel
- Charlton (លិច) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក Autel, ឌុយសាកថាមពល 8 ម៉ាក Tesla
- Charlton (កើត) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក Autel, ឌុយសាកថាមពល 8 ម៉ាក Tesla
- Lee (លិច) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក Autel
- Lee (កើត) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក Autel

ផុតផ្លូវបង់ប្រាក់៖

- Barnstable - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក ChargePoint
- Lexington - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក ChargePoint, ឌុយសាកថាមពល 8 ម៉ាក Tesla
- Newton - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក ChargePoint, ឌុយសាកថាមពល 8 ម៉ាក Tesla
- Bridgewater (លិច) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក ChargePoint
- Bridgewater (កើត) - ឌុយសាកថាមពល 2 ម៉ាក ChargePoint

massDOT
Massachusetts Department of Transportation

កន្លែងឈប់សម្រាកនិងផ្តល់សេវាកម្មរបស់នាយកដ្ឋាន DOT រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត៖ ការសាកថាមពលយានយន្ត EV អនាគត

- នាយកដ្ឋាន DOT រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតបានចាប់ផ្តើមដំណើរការធ្វើលទ្ធកម្មសម្រាប់ប្រតិបត្តិករសម្រាប់ទីកន្លែងឈប់សម្រាកនិងផ្តល់សេវាកម្មថ្មីនៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ 2024 ដោយមានការជ្រើសរើសប្រតិបត្តិករថ្មីនៅរដូវផ្តារើក ឆ្នាំ 2025

- ឯកសារលទ្ធកម្មរួមមានលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV ដែលស្វែងរកការបង្កើតស្ថានីយ៍គ្រឿងបរិក្ខារ EVSE ជាបន្តនិងឱ្យបានរឹងមាំតាមរយៈប្រតិបត្តិករទីកន្លែងសម្រាកនិងផ្តល់សេវានៅពេលខាងមុខ។

- ឯកសារបច្ចុប្បន្នរួមមានបទប្បញ្ញត្តិដូចខាងក្រោម៖*
  - ត្រឹមថ្ងៃទី 1 ខែមករា ឆ្នាំ 2026 ស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV ចំនួន 4 សម្រាប់យានជំនិះធុនមធ្យមនិងធុនធ្ងន់ នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ I-90
  - ត្រឹមថ្ងៃទី 1 ខែមករា ឆ្នាំ 2028 រាល់ទីកន្លែងឈប់សម្រាកនិងផ្តល់សេវាកម្មទាំងអស់នឹងមានដុំសាកថាមពលចរន្តជាប់ឆាប់រហ័ស (DCFC) យ៉ាងតិចចំនួនបួន
  - ត្រឹមថ្ងៃទី 1 ខែមករា ឆ្នាំ 2035 នឹងមានស្ថានីយ៍សាកថាមពលគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីធានាថាគ្មានតម្រង់ជួររង់ចាំនៅអំឡុងពេលដែលមិនមែនជាថ្ងៃសម្រាកបុណ្យឡើយ

- នាយកដ្ឋាន DOT រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតនឹងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពព័ត៌មាន EVSE បណ្តោះអាសន្នមួយចំនួននៅឆ្នាំ 2025

*បទប្បញ្ញត្តិបច្ចុប្បន្នអាចមានការកែប្រែនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងប្រតិបត្តិករទីកន្លែងឈប់សម្រាកនិងផ្តល់សេវាកម្មចុងក្រោយ ហើយផ្អែកលើសមត្ថភាពបណ្តាញអគ្គិសនីគ្រប់គ្រាន់។

massDOT
Massachusetts Department of Transportation

កម្មវិធីលើកទឹកចិត្តយានយន្តអគ្គិសនីរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត (MassEVIP)

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្តបុគ្គលិកនិងក្រុមហ៊ុនអាជីវកម្ម(WPF)

- ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់និយោជក និងប្រតិបត្តិករក្រុមយានយន្ត ដើម្បីទទួលបានស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV កម្រិត 2
- កន្លែងធ្វើការត្រូវតែមានបុគ្គលិក 15 នាក់ឡើងទៅនៅក្នុងទីតាំង ហើយយានជំនិះត្រូវតែចតតាមយានដ្ឋាននៅរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត។
- កម្មវិធីរំកិលគ្មានកាលកំណត់ ផ្តល់ទឹកប្រាក់រហូតដល់ $50,000 ក្នុងមួយអាសយដ្ឋាន ឬ 60% នៃថ្លៃចំណាយតាមលក្ខខណ្ឌ

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលនៅទីតាំងអគារស្នាក់នៅចម្រុះ និងនៅតាមទីតាំងគ្រឹះស្ថានអប់រំ (MUDC)

- ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តឱ្យម្ចាស់ទីតាំងអគារស្នាក់នៅចម្រុះទទួលបានស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV កម្រិត 2
- បើកដំណើរការសម្រាប់ទីតាំងអគារស្នាក់ចម្រុះដែលមាន 5 បន្ទប់ឡើងទៅ ឬបរិវេណសាលាដែលមានសិស្ស 15 នាក់ឡើងទៅនៅក្នុងទីតាំង
- កម្មវិធីរំកិលគ្មានកាលកំណត់ ផ្តល់ទឹកប្រាក់រហូតដល់ $50,000 ក្នុងមួយអាសយដ្ឋាន ឬ 60% នៃថ្លៃចំណាយតាមលក្ខខណ្ឌ
- ស្ថានីយ៍សាកថាមពលត្រូវតែអាចចូលប្រើបានសម្រាប់សិស្ស/បុគ្គលិក/អ្នកស្នាក់នៅទាំងអស់។

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលសម្រាប់ប្រើប្រាស់ជាសាធារណៈ (PAC)

- ជួយម្ចាស់អចលនទ្រព្យ និងអ្នកគ្រប់គ្រងដែលមានចំណតសាធារណៈដែលអាចចូលប្រើបាន ឱ្យទទួលបានស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV កម្រិត 2
- កម្មវិធីរំកិលគ្មានកាលកំណត់ ផ្តល់ទឹកប្រាក់រហូតដល់ $50,000 ក្នុងមួយអាសយដ្ឋាន ឬ 80% នៃថ្លៃចំណាយតាមលក្ខខណ្ឌ (រហូតដល់ 100% នៃថ្លៃចំណាយតាមលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ទីតាំងអចលនទ្រព្យរបស់រដ្ឋាភិបាល)
- ស្ថានីយ៍សាកថាមពលត្រូវតែអាចចូលប្រើបានសម្រាប់សាធារណជនបានយ៉ាងតិច 12 ម៉ោង/ថ្ងៃ 7 ថ្ងៃ/សប្តាហ៍

ក្រុមយានយន្តអាជីវកម្ម

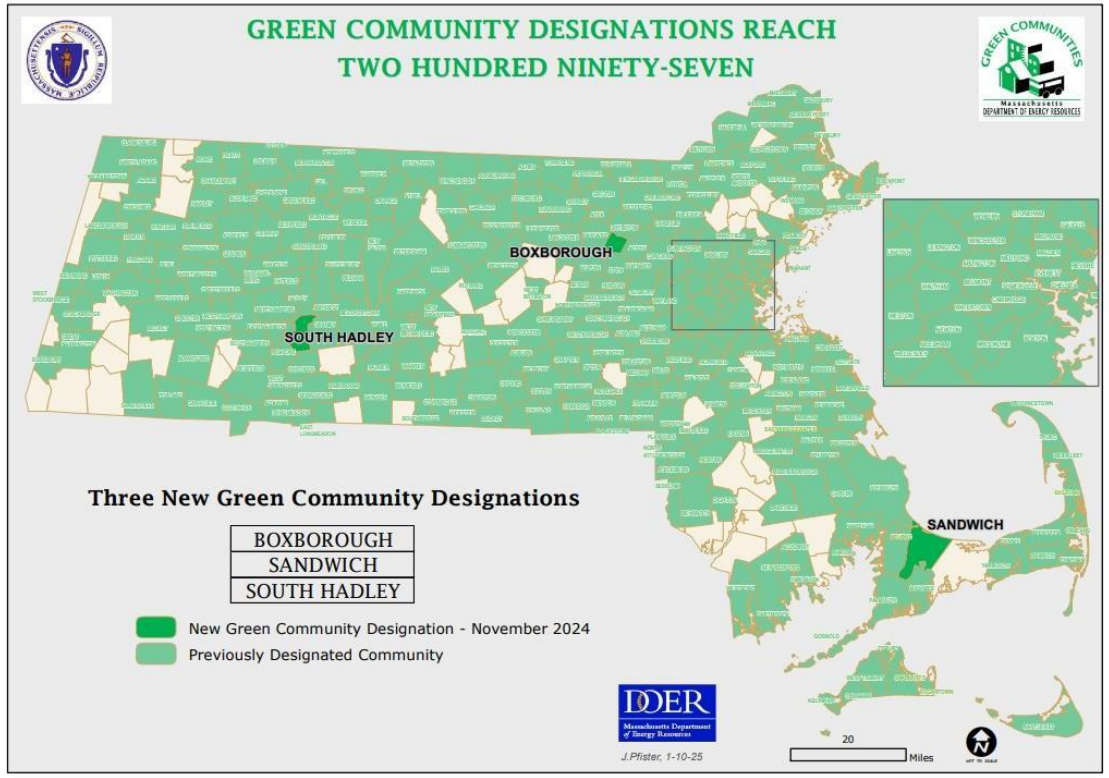
- ជួយទីក្រុង ទីប្រជុំជន ទីភ្នាក់ងាររដ្ឋ និងមហាវិទ្យាល័យ និងសាកលវិទ្យាល័យសាធារណៈនៃរដ្ឋម៉ាសាឈូសិតឱ្យទទួលបានយានយន្ត EV សម្រាប់ក្រុមយានយន្តរបស់ពួកគេ
- កម្មវិធីរំកិលគ្មានកាលកំណត់ សម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី និងយានយន្តហាយព្រីតទាំងអស់ដែលមានទម្ងន់រហូតដល់ 10,000 ផោន
- សម្រាប់ក្រុមយានយន្តរបស់រដ្ឋាភិបាលតែប៉ុណ្ណោះ

ផ្ញើសំណួរមកកាន់ massevip.massdep@mass.gov។

មូលនិធិជំនួយរបស់នាយកដ្ឋានធនធានថាមពល (DOER)

- **[សហគមន៍បៃតង](#) មូលនិធិជំនួយស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV សម្រាប់បណ្តាទីក្រុង**
  - ការដំឡើងស្ថានីយ៍សាកថាមពល EV ដែលអាចប្រើបានជាសាធារណៈ និង/ឬសម្រាប់ក្រុមយានយន្ត
  - អតិបរមា $7,500 ក្នុងមួយស្ថានីយសាកថាមពល
  - ជិត $1.2 លានដែលផ្តល់ដោយសហគមន៍បៃតងសម្រាប់ ស្ថានីយ៍សាកថាមពលដែលគ្រប់គ្រងដោយថ្នាក់ក្រុងចាប់តាំងពីឆ្នាំ 2013

- **មូលនិធិជំនួយពង្រីកការដំឡើងស្ថានីយ៍ EVSE សម្រាប់ក្រុមយានយន្តក្នុង [កម្មវិធីដឹកនាំជាគំរូ (Leading By Example)](#) សម្រាប់អង្គភាពរដ្ឋ**
  - ផ្តល់មូលនិធិជំនួយដល់អង្គភាពរដ្ឋដើម្បីទិញឧបករណ៍សាកថាមពលសម្រាប់ការធ្វើទំនើបកម្ម/ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអគ្គិសនី ការដំឡើងប្រព័ន្ធខ្សែភ្លើងនៅកន្លែងចតយានយន្តបន្ថែម និងជាច្រើនទៀត



កម្មវិធីសេវាសាធារណៈ

- ក្រុមហ៊ុន Eversource ក្រុមហ៊ុន **National Grid** និងក្រុមហ៊ុន **Unitil** ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តដល់ស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV រួមទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានត្រៀមទុក និងដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 និងដុំសាកថាមពល DCFC ក្រោមប្រភេទដូចខាងក្រោម៖
  - លំនៅដ្ឋាន
  - សាធារណជន និងកន្លែងធ្វើការ
  - ទីតាំងអគារស្នាក់នៅចម្រុះ និង
  - អតិថិជនរបស់ក្រុមយានយន្តអាជីវកម្ម
- ក្រុមហ៊ុន Eversource ក្រុមហ៊ុន National Grid និងក្រុមហ៊ុន Unitil ត្រូវបានអនុម័តរួមគ្នាក្នុងការចំណាយទឹកប្រាក់ជិត $400 លានក្នុងរយៈពេល 4 ទៅ 5 ឆ្នាំ។
- ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីតាមទីក្រុង **(Municipal Light Plant,MLP)** ដែលជាកម្មសិទ្ធិសាធារណៈចំនួន 41 កន្លែងរបស់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតមួយចំនួនក៏ផ្តល់ប្រាក់លើកទឹកចិត្តសម្រាប់ស្ថានីយសាកថាមពលយានយន្ត EV ផងដែរ។
- ក្រុមហ៊ុន Eversource ក្រុមហ៊ុន National Grid និងក្រុមហ៊ុនUnitil ដាក់របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំជូនដល់នាយកដ្ឋានសេវាសាធារណៈ (DPU) ហើយបច្ចុប្បន្នមានការផ្លាស់ប្តូរទៅលើកម្មវិធីយានយន្ត EV របស់ពួកគេ និងចំនួនមូលនិធិរបស់ពួកគេដែលកំពុងស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យ (D.P.U. 24-195, 24-196, 24-197)។
- ប្រភេទមួយចំនួននៃការផ្តល់មូលនិធិបានឈានដល់កម្រិតកំណត់។ សូមទាក់ទងទៅផ្នែកសេវាសាធារណៈរបស់អ្នកដើម្បីទទួលបានព័ត៌មានបន្ថែម។
  - Eversource – ប្រភេទពាណិជ្ជកម្ម Eversource – ប្រភេទស្នាក់នៅ
  - National Grid – ប្រភេទពាណិជ្ជកម្ម; National Grid – ប្រភេទស្នាក់នៅ
  - Unitil
  - MLP ទទួលបានសេវាគាំទ្រពី ក្រុមហ៊ុន Energy New England និង/ឬ MMWEC

រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតផ្តល់ជូនការបញ្ចុះតម្លៃសម្រាប់យានយន្តអគ្គិសនី (MOR-EV)

ប៉ារ៉ាម៉ែត្រកម្មវិធី	រថយន្ត MOR-EV	រថយន្តភីកអាប់ MOR-EV និងយានយន្ត ប្រភេទ 2b	យានយន្ត MOR-EV ប្រភេទ 3-8
សិទ្ធិទទួលបានរបស់អ្នកដាក់ពាក្យសុំ	• អ្នករស់នៅរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត ឬអាជីវកម្ម/អង្គការមិនរកប្រាក់ចំណេញនៅក្នុងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត	• ដូចគ្នាទៅនឹងរថយន្តដែរ ប៉ុន្តែរួមបញ្ចូលទាំងអង្គភាពអប់រំ អង្គភាពថ្នាក់មូលដ្ឋាន អង្គភាពកុលសម្ព័ន្ធ អង្គភាពថ្នាក់ក្រុង និងអង្គភាពរដ្ឋាភិបាលរដ្ឋនៅក្នុងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត	• ដូចគ្នាទៅនឹងរថយន្តដែរ ប៉ុន្តែរួមបញ្ចូលទាំងអង្គភាពអប់រំ អង្គភាពថ្នាក់មូលដ្ឋាន អង្គភាពកុលសម្ព័ន្ធ អង្គភាពថ្នាក់ក្រុង និងអង្គភាពរដ្ឋាភិបាលរដ្ឋនៅក្នុងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
សិទ្ធិទទួលបានយានយន្ត	• តម្លៃលក់រាយរបស់ក្រុមហ៊ុនផលិត (MSRP) សរុបគឺ $55 ពាន់ ឬតិចជាងនេះ។	• រថយន្តភីកអាប់ត្រូវមានទម្ងន់ពី 6,000 ទៅ 10,000 ផោន • ប្រភេទតួរថយន្តផ្សេងទៀតត្រូវតែមានទម្ងន់ពី 8,501 ទៅ 10,000 ផោន • តម្លៃ MSRP សរុបគឺ $80 ពាន់ ឬតិចជាងនេះ។	• ត្រូវតែមានទម្ងន់លើសពី 10,000 ផោន • លំដាប់ថ្នាក់តម្លៃ MSRP អតិបរមាផ្អែកលើប្រភេទ
ការបញ្ចុះតម្លៃ រចនាសម្ព័ន្ធ	• កន្លែងលក់ ឬសកម្មភាពក្រោយពេលទិញ	• សកម្មភាពក្រោយពេលទិញ	• ការកក់សក្ខីបត្រជាពីរដំណាក់កាលដំណើរការ
ការផ្តល់ជូនការបញ្ចុះតម្លៃ	• តម្លៃស្តង់ដាផលិតផលថ្មី $3,500 • ប្រើប្រាស់រួច*៖ $3,500 • រថយន្ត MOR-EV+ មុខងារបន្ថែម*៖ $1,500 • ការបញ្ចុះតម្លៃដោយការដោះដូរ $1,000	• ការបញ្ចុះតម្លៃរយន្តភីកអាប់/ប្រភេទ 2b៖ $7,500 • រថយន្ត MOR-EV+ មុខងារបន្ថែម*៖ $1,500	• ការបញ្ចុះតម្លៃប្រភេទ 3-8៖ លំដាប់ថ្នាក់ពី $15,000 to $90,000 • មុខងារបន្ថែមផ្នែកយុត្តិធម៌បរិស្ថាន៖ តម្លៃបញ្ចុះ 10% បន្ថែម

*ការផ្តល់ជូនពិសេសផ្អែកតាមប្រាក់ចំណូល

កម្មវិធីមជ្ឈមណ្ឌលថាមពលស្អាតរដ្ឋម៉ាសាជូសិត (MassCEC)

កម្មវិធីប្រឹក្សាយោបល់ក្រុមយានយន្តអាជីវកម្មរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត

- ផ្តល់សេវាកម្មប្រឹក្សាបច្ចេកទេសដោយឥតគិតថ្លៃដល់៖
  - ក្រុមយានយន្តឯកជន
  - ក្រុមយានយន្តរបស់ស្ថាប័នមិនរកប្រាក់ចំណេញ
  - ក្រុមយានយន្តសាធារណៈនៅក្នុងក្រុមហ៊ុន MLP
- សេវាកម្មរួមមានជាអាទិ៍៖ ការវាយតម្លៃទីតាំងផ្ទាល់សម្រាប់ស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ និង/ឬការផ្ទុកថ្ម ថ្លៃចំណាយសរុបលើការវិភាគកម្មសិទ្ធិ ការគាំទ្រលទ្ធកម្ម
- សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម សូមចូលទៅកាន់ Massfleetadvisor.org, ចុះឈ្មោះសម្រាប់កម្មវិធីនៅទីនេះ
- ក្រុមហ៊ុន Eversource ក្រុមហ៊ុន National Grid និងក្រុមហ៊ុន Unitil មានកម្មវិធីស្រដៀងគ្នានេះសម្រាប់ក្រុមយានយន្តសាធារណៈនៅក្នុងដែនដីរបស់ពួកគេ

កម្មវិធីសាកថាមពលយានយន្ត EV ច្នៃប្រឌិតថ្មី

- MassCEC បានទទួលរង្វាន់ $38 លានពី EVICC ដើម្បីដំណើរការកម្មវិធីច្នៃប្រឌិតថ្មីចំនួន 4៖
  - ស្ថានីយ៍សាកថាមពលតាមដងផ្លូវ
  - ស្ថានីយ៍សាកថាមពលរថយន្តឈ្នួល
  - ស្ថានីយ៍សាកថ្មចល័តសម្រាប់យានយន្តធន់មធ្យមនិងធន់ធ្ងន់
  - ការធ្វើបង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរវាងយានយន្តជាមួយនឹងប្រព័ន្ធផ្សេងទៀត
- សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម សូមចូលទៅកាន់នៅទីនេះ

កម្មវិធីគេហទំព័រអ្នកប្រើប្រាស់យានយន្ត EV នៅមជ្ឈមណ្ឌល MassCEC

វិសាលភាពគ្របដណ្តប់ក្នុងគេហទំព័រ EV

- វិសាលភាពទី 1៖ [អ្នកប្រើប្រាស់សម្រាប់ការស្នាក់នៅ](#) - ការផ្សាយផ្ទាល់នឹងដំណើរការក្នុងពេលឆាប់ៗនេះ៖
- វិសាលភាពទី 2៖ អង្គភាពពាណិជ្ជកម្ម និងអង្គភាពឯកជន
- វិសាលភាពទី 3៖ ឈ្មួញលក់យានយន្ត
- វិសាលភាពទី 4៖ អ្នករស់នៅដែលទទួលសេវាពីក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីសាធារណៈរបស់ក្រុង
- វិសាលភាពទី 5៖ ការគាំទ្រអតិថិជនសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងការស្នាក់នៅ

ខ្លឹមសារដែលមាននៅក្នុងគេហទំព័រ EV

- គេហទំព័រនេះនឹងផ្តល់ព័ត៌មាន ឧបករណ៍ និងធនធានក្នុងប្រធានបទដូចខាងក្រោម៖
  - គំរូយានយន្ត EV ប្រតិបត្តិការ និងភាពអាចស្វែងរកបាន
  - ការដំឡើងស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV និងប្រតិបត្តិការ
  - ប្រាក់លើកទឹកចិត្តយានយន្ត EV និងបរិក្ខារ EVSE របស់រដ្ឋនិងសហព័ន្ធ
- គេហទំព័រនឹងត្រូវបានបកប្រែទៅជាភាសាអេស្ប៉ាញ ចិនកុកង៉ី ចិនកាតាំង ព័រទុយហ្គាល់ និងក្រេអូលហៃទី
- ធនធាននឹងរួមមាន៖
  - សំណួរសួរញឹកញាប់ ផែនទីស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV សាធារណៈ ឯកសារបញ្ជាក់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ វីដេអូព័ត៌មាន ឧបករណ៍ស្វែងរកទីតាំងយានយន្ត អាជីវកម្មជួញដូរដែលចូលរួមក្នុងកម្មវិធី MOR-EV

មតិកែលម្អសាធារណៈ

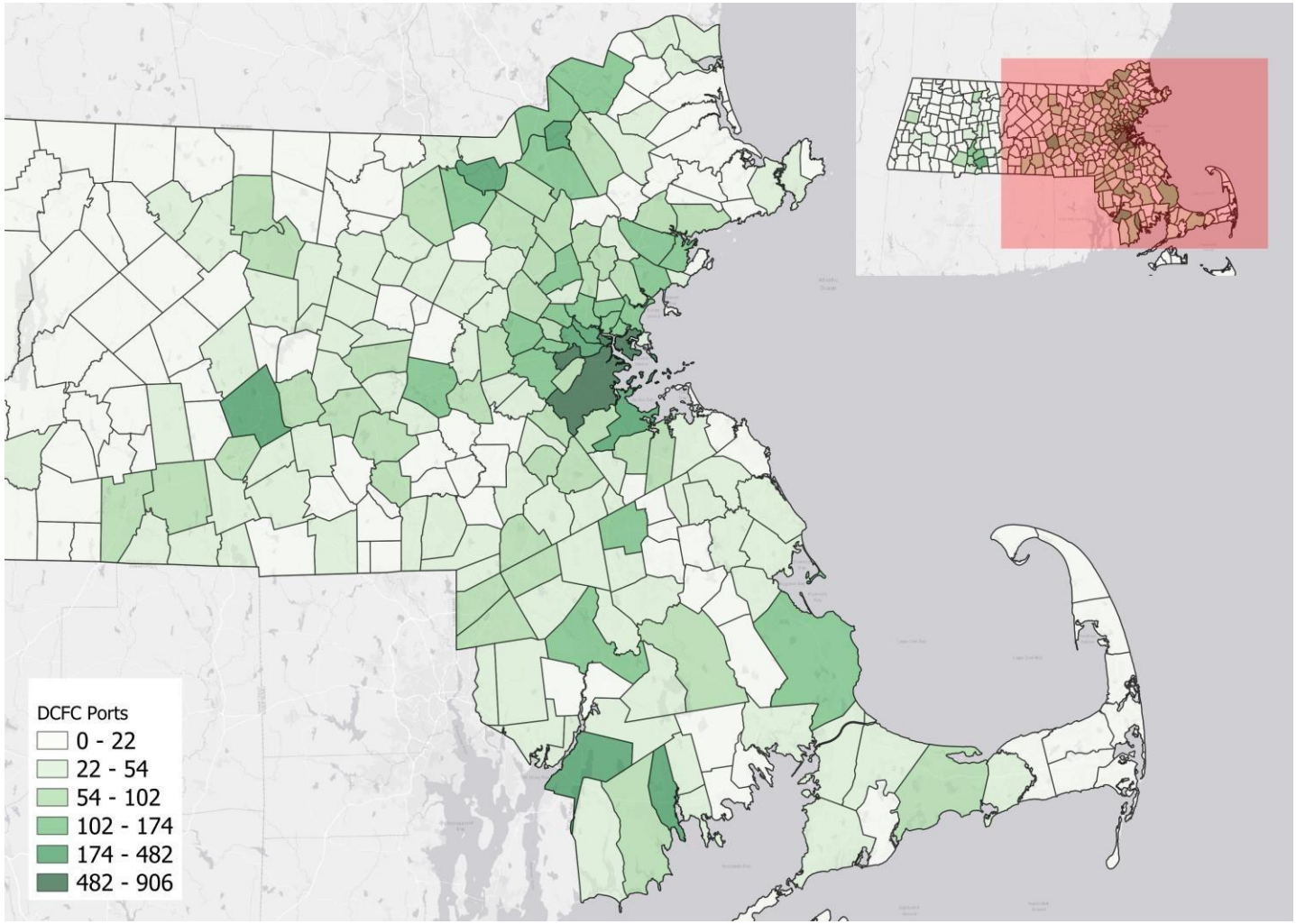
លទ្ធផលវិភាគបច្ចេកទេសដំបូង

ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃការដំឡើងបន្ថែមដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV

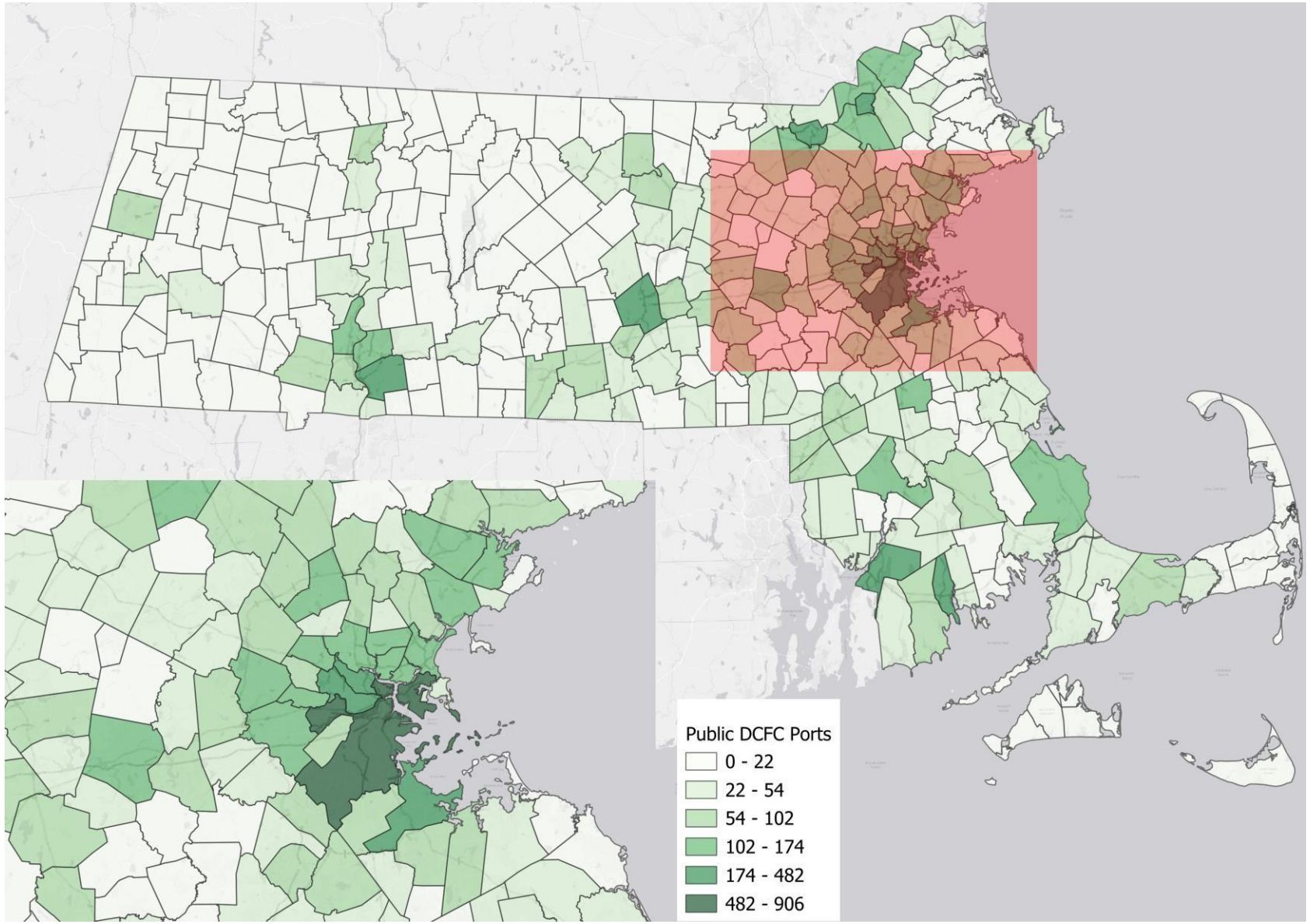
- ការវាយតម្លៃប្រភេទនិងទីតាំងនៃដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV ដែលចាំបាច់ដើម្បីបំពេញតាមគោលដៅរបស់រដ្ឋរហូតដល់ឆ្នាំ 2035
  - ផ្តោតលើអគារស្នាក់នៅចម្រុះគ្រួសារដែលមានចំណតនៅតាមដងផ្លូវ សហគមន៍យុត្តិធម៌បរិស្ថាន (EJ) និងយានយន្ត EV ធុនមធ្យម/ធុនធ្ងន់
  - ប្រៀបធៀបលេខ្ជឿនៃការដំឡើងបន្ថែមមដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV ចាប់តាំងពីការវាយតម្លៃចុងក្រោយធៀបនឹងគោលដៅរបស់រដ្ឋ
- ទីតាំងនិងប្រភេទនៃតម្រូវការដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV ត្រូវបានជូនដំណឹងដោយ៖
  - ទម្រង់និងបរិមាណចរាចរណ៍ដែលបានព្យាករណ៍
  - ទិន្នន័យប្រជាសាស្ត្រ (ចំនួនប្រជាជន ការងារ។ល។)
  - ការលក់យានយន្ត និងការព្យាករណ៍អគ្គិសនីកម្ម
  - លក្ខណៈលំនៅដ្ឋាន (លំនៅដ្ឋានគ្រួសាររស់នៅដាច់តែឯង ធៀបនឹងគ្រួសាររស់នៅក្នុងអគារស្នាក់នៅរួមដែលមានចំណតនៅតាមដងផ្លូវ)
  - ដុំសាកថាមពលដែលមានស្រាប់ និងការចុះបញ្ជីយានយន្ត EV
  - ទីតាំងអាហារដ្ឋាន ហាងទំនិញ និងបន្ទប់ទឹកសម្រាប់ដុំសាកថាមពលសាធារណៈ
  - ទីកន្លែងចំណតដេប៉ូរថយន្តដឹកទំនិញ និងចំណតឈប់សម្រាក
- ព័ត៌មានបន្ថែមអំពីវិធីសាស្ត្រសិក្សាវិភាគនេះគឺមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ
- ផ្នាំងស្លាយខាងក្រោមបង្ហាញពី**លទ្ធផលជាបឋម**

Synapse Energy Economics, Inc.

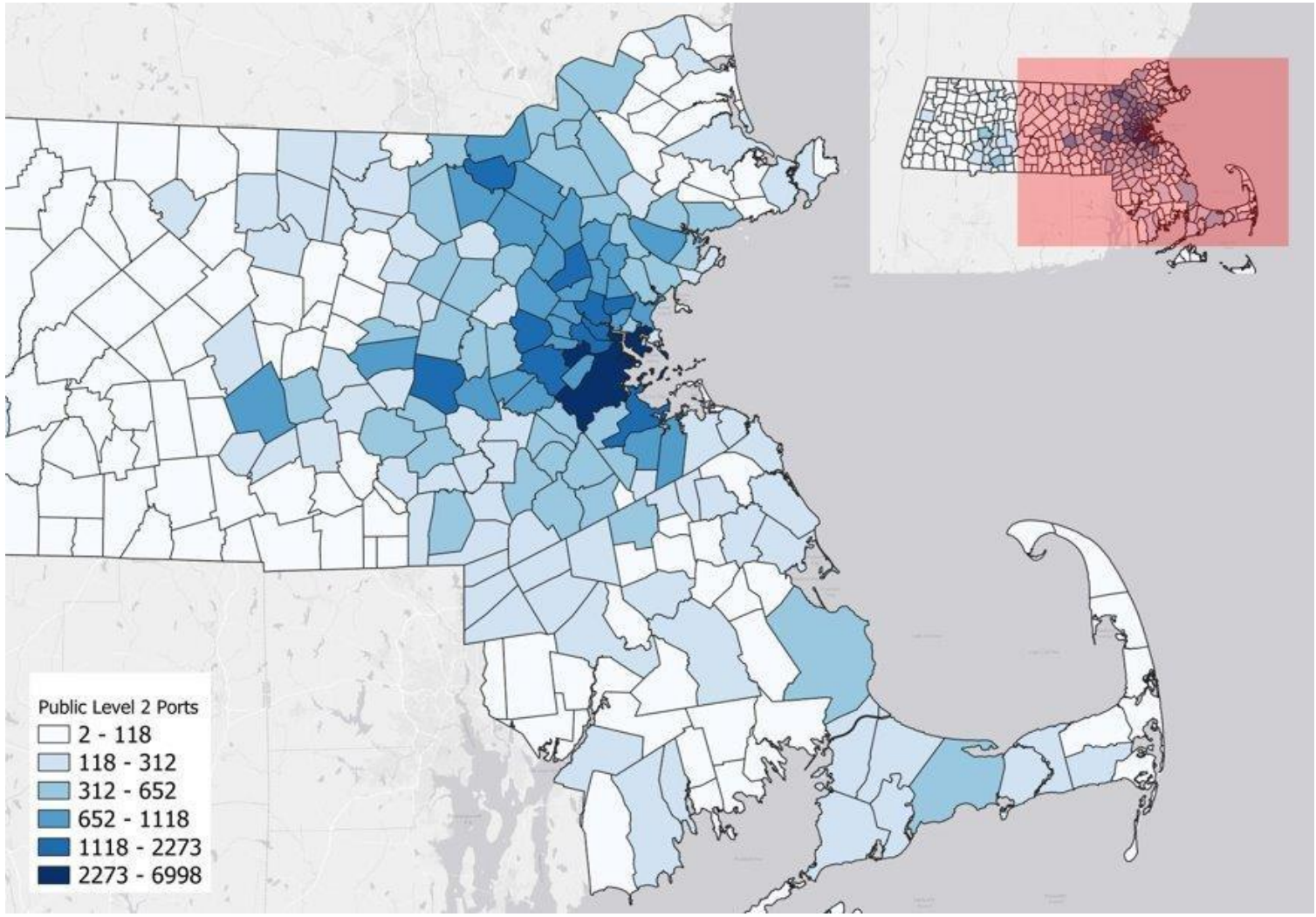
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពល DCFC សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035 (ក្នុងតំបន់)



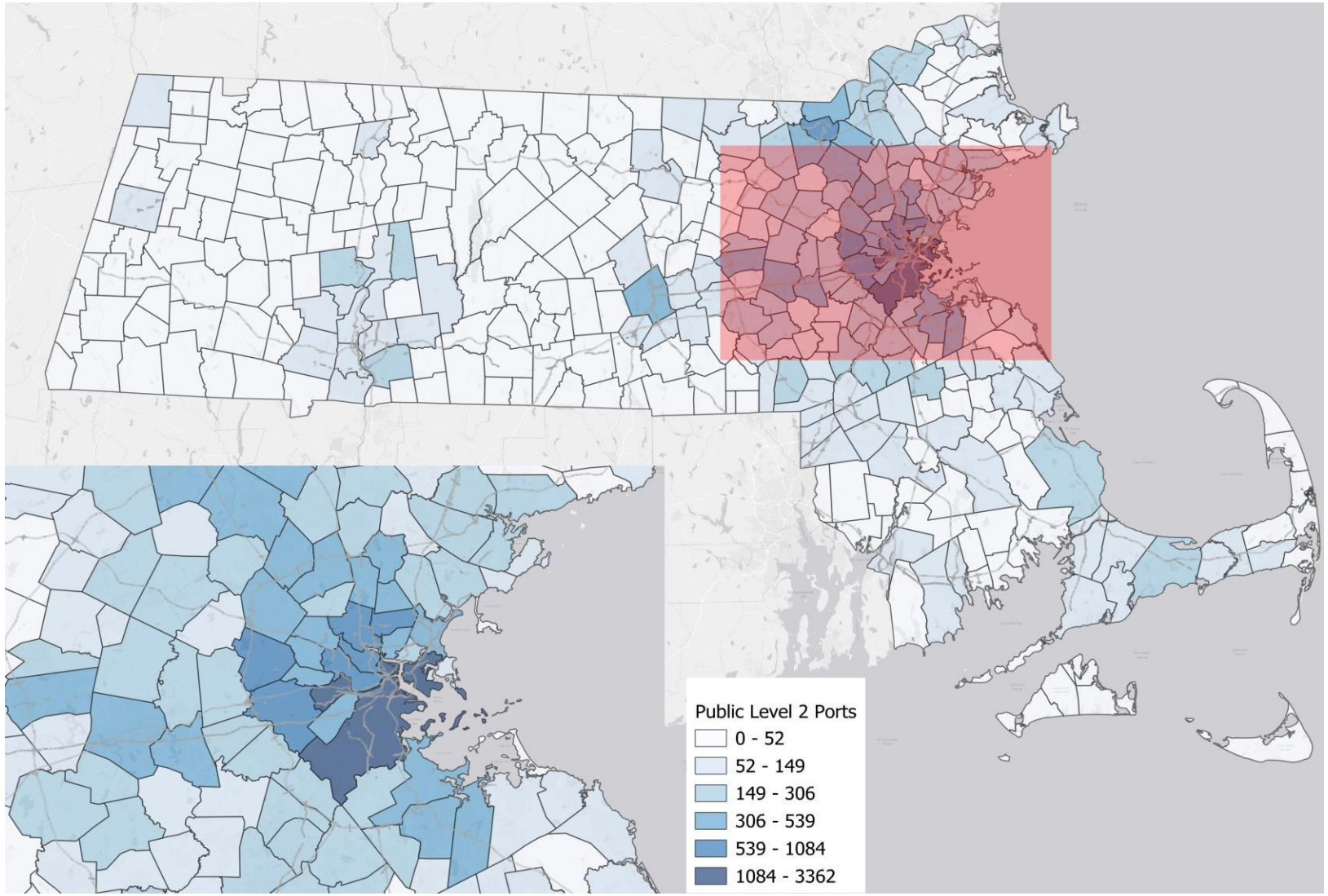
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពល DCFC សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035 (ទូទាំងរដ្ឋ)



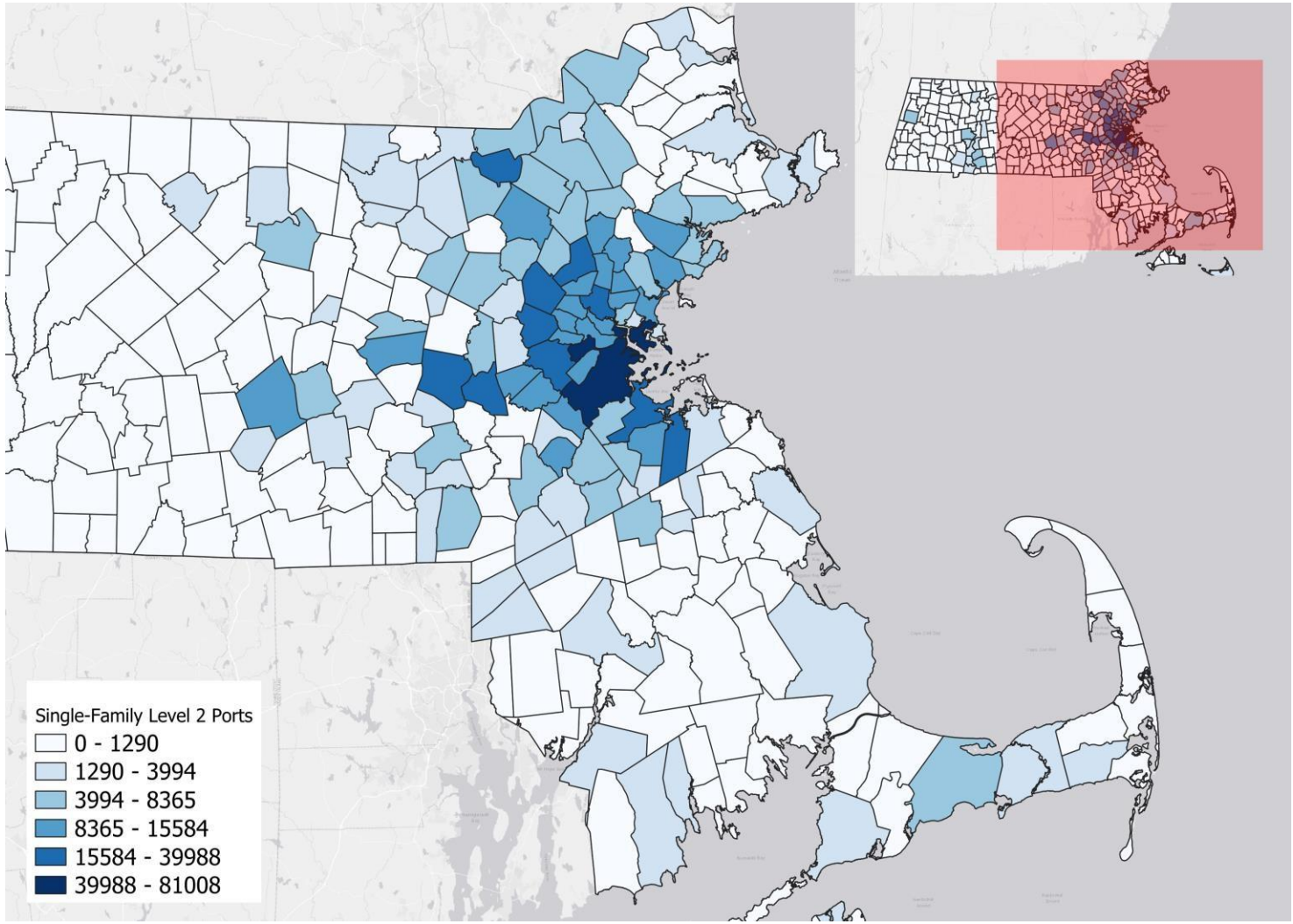
ការព្យាករណ៍ថាមពលកម្រិត 2 សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035 (ក្នុងតំបន់)



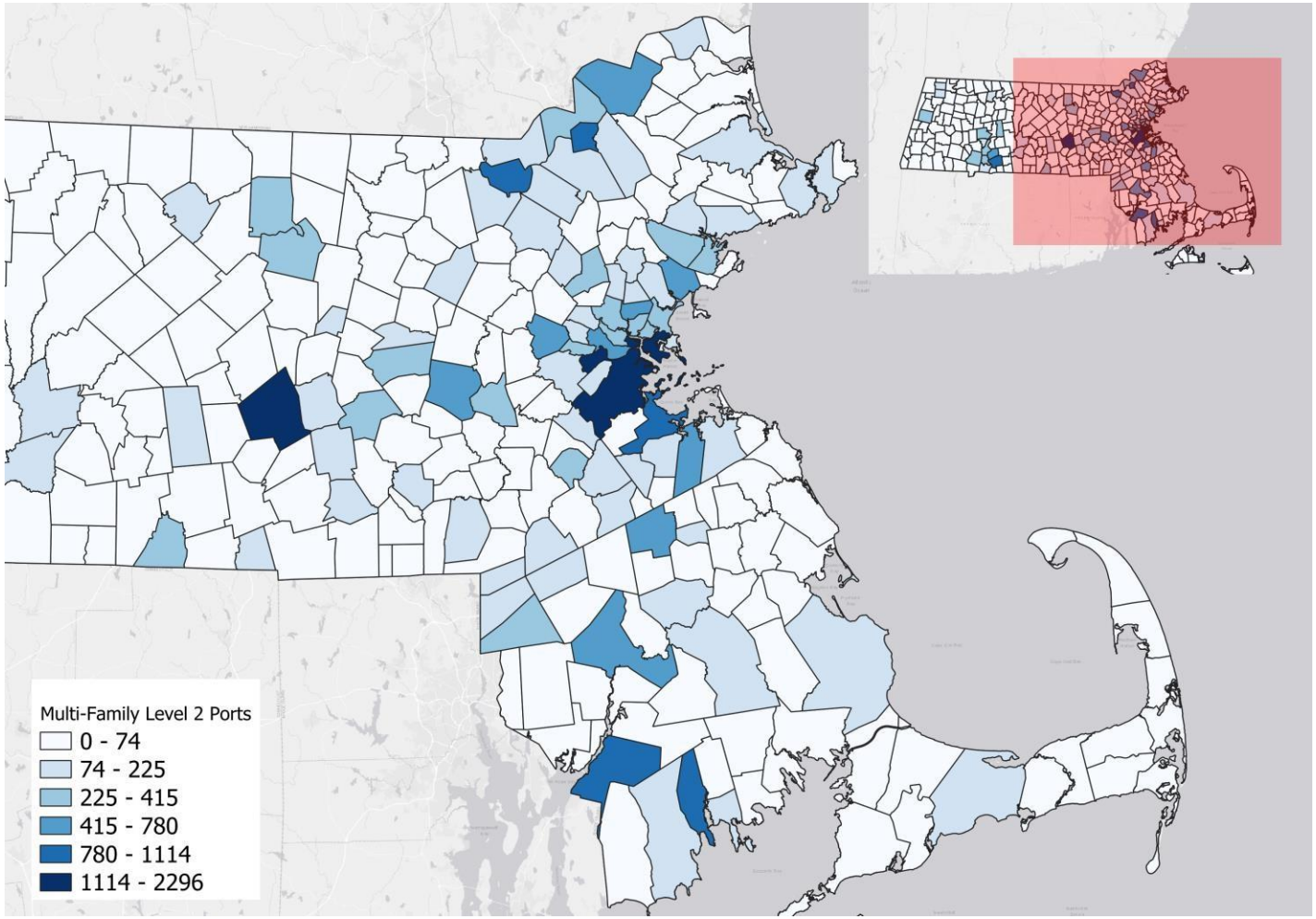
ការព្យាករណ៍ថាមពលកម្រិត 2 សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035 (ទូទាំងរដ្ឋ)



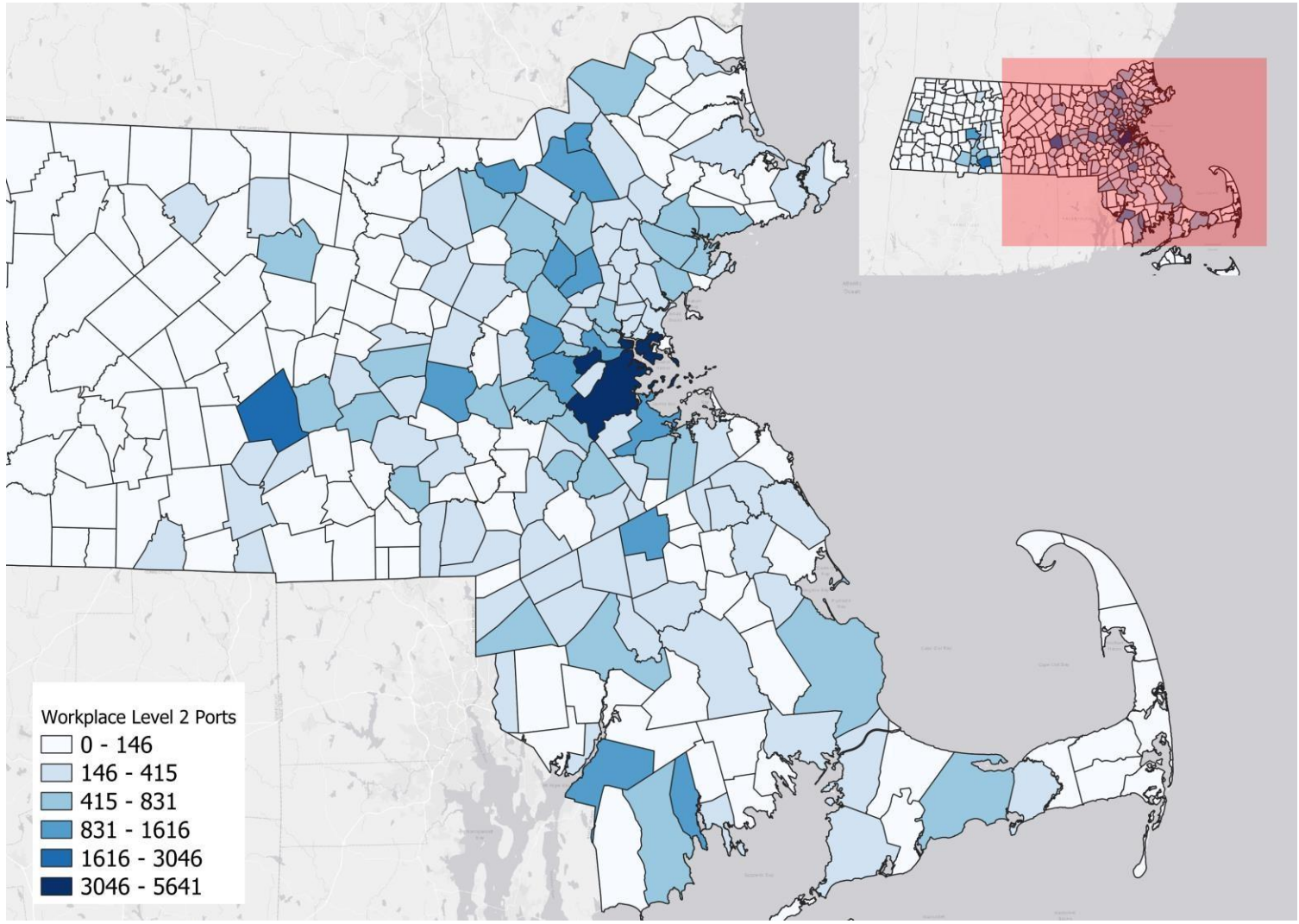
ការព្យាករណ៍ជុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងផ្ទះដាច់តែឯង ឆ្នាំ 2035 (ក្នុងតំបន់)



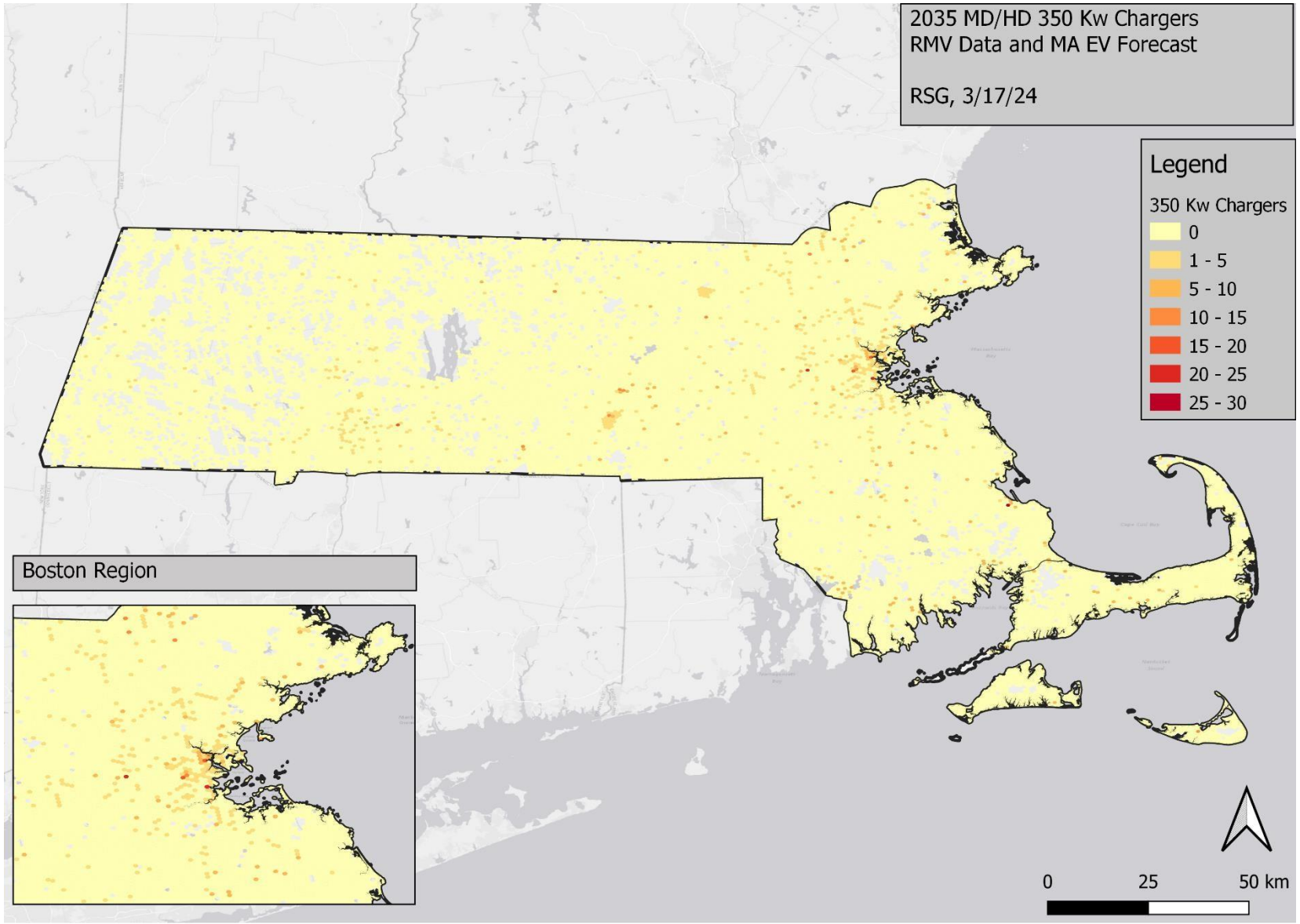
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងអាគារស្នាក់នៅរួម ឆ្នាំ 2035 (ក្នុងតំបន់)



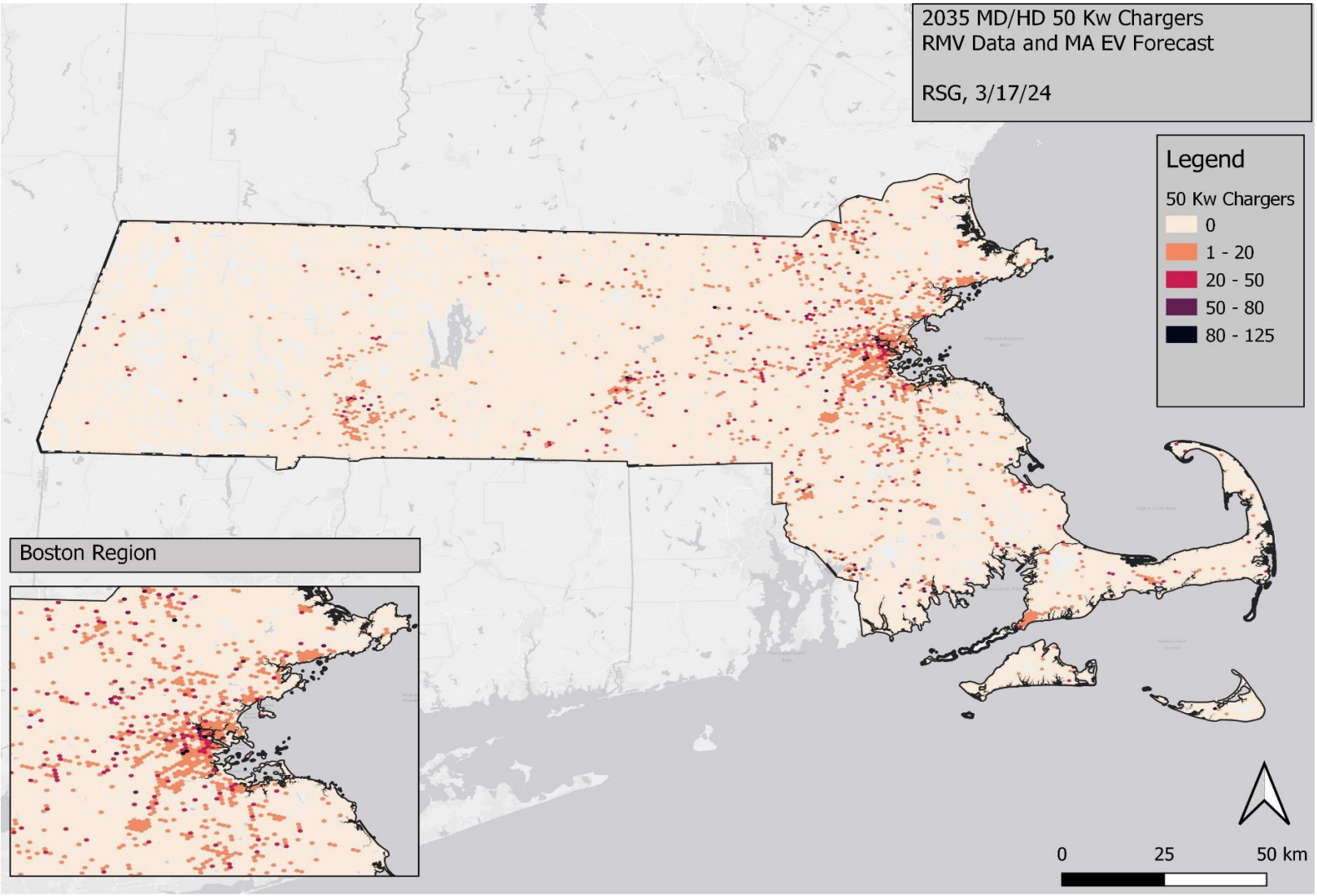
ការព្យាករណ៍ថាមពលកម្រិត 2 នៅកន្លែងធ្វើការ ឆ្នាំ 2035 (ក្នុងតំបន់)



ទីតាំងដុំសាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញ៖ ដុំសាកថាមពល DCFC (ទូទាំងរដ្ឋ)



ទីតាំងដុំសាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញ៖ ថាមពលកម្រិត 2 – ចាប់ផ្តើមដំបូង



មតិកែលម្អសាធារណៈ

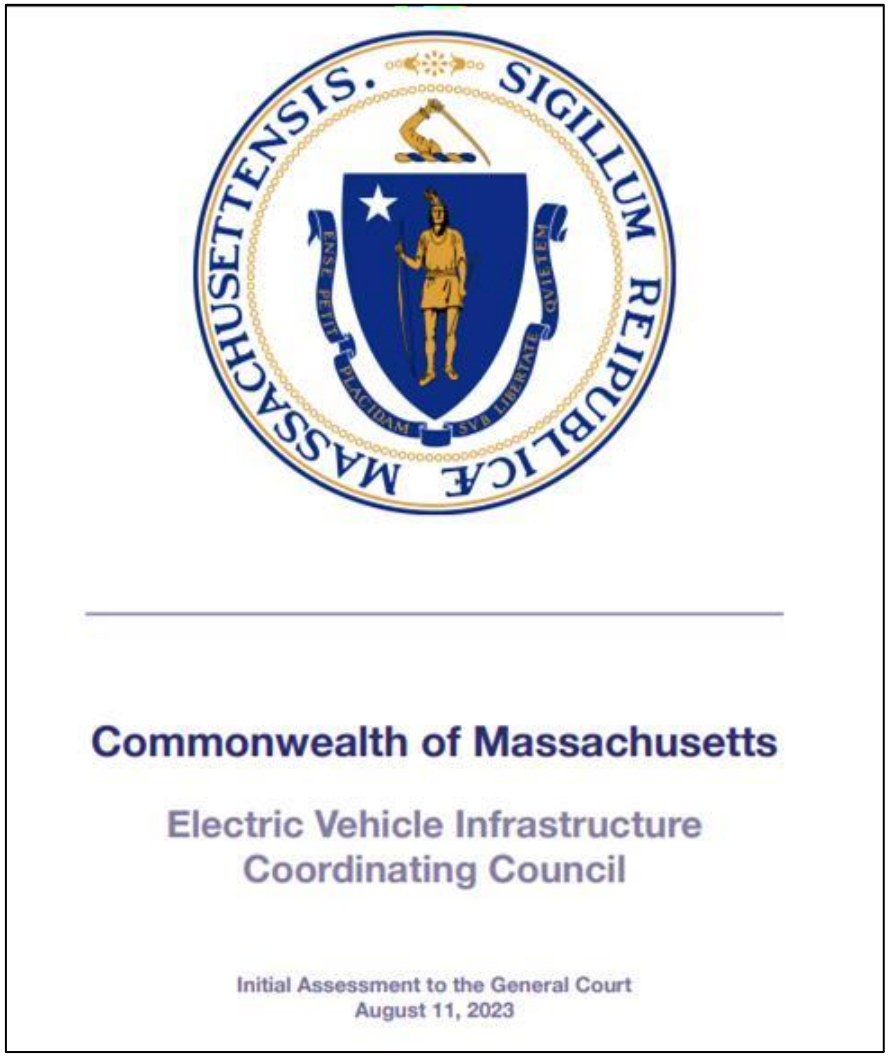
ការពិនិត្យឡើងវិញនៃគ្រោងការវាយតម្លៃ
របស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC លើកទីពីរ

ការវាយតម្លៃរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC លើកទីមួយ

- ចំណុចសំខាន់ៗពីការវាយតម្លៃរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC លើកទីមួយរួមមាន៖
  - ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV បន្ថែមគឺចាំបាច់ក្នុងការបំពេញតាមគោលដៅអាកាសធាតុឆ្នាំ 2030 របស់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
  - បទពិសោធន៍នៃស្ថានីយ៍សាកថាមពលរបស់អតិថិជនត្រូវការការកែលម្អ
  - រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតគួរតែផ្តល់អាទិភាពដល់ការចូលប្រើដុំសាកថាមពលសម្រាប់ “ម្ចាស់យានយន្តដែលគ្មានកន្លែងចត" អ្នកជួល និងសហគមន៍ជនបទ
  - កង្វះសមត្ថភាពបណ្តាញអគ្គិសនីបង្កបញ្ហាប្រឈមក្នុងការដំឡើងបន្ថែមចំនួនដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV តាមចាំបាច់
  - រដ្ឋគួរតែផ្សព្វផ្សាយកម្មវិធីលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV របស់ខ្លួនឱ្យបានប្រសើរជាងមុន និងលទ្ធភាពអាចទទួលបានការសាកថាមពលយានយន្ត EV

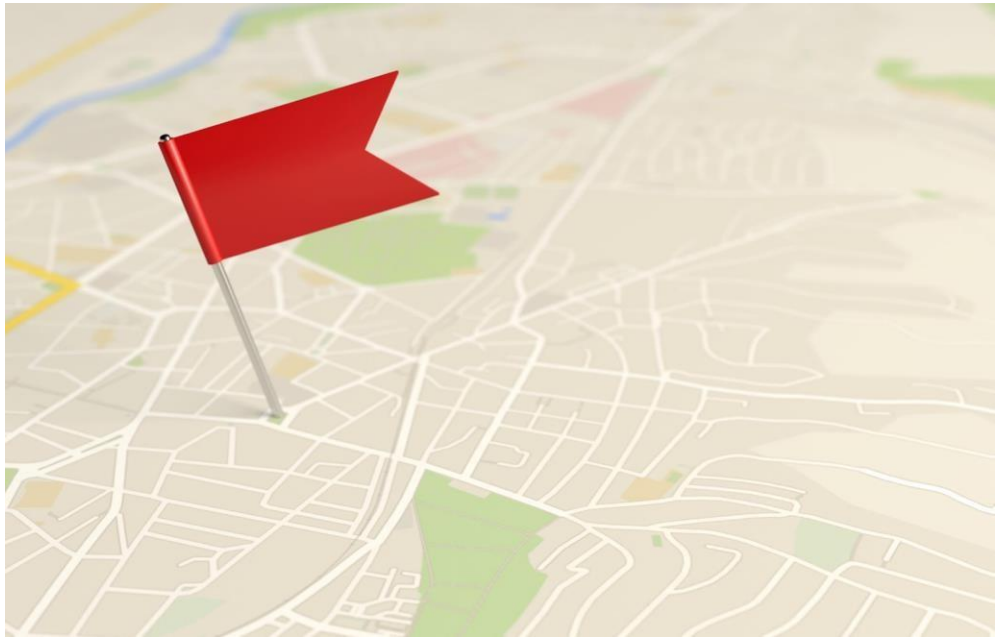
- សកម្មភាពដែលក្រុមប្រឹក្សា EVICC ឬសមាជិកក្រុមប្រឹក្សា EVICC បានធ្វើឡើងដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាចំណុចសំខាន់ទាំងនេះ ត្រូវបានរួមបញ្ចូលនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ

- ការវាយតម្លៃរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC លើកទីពីរនឹងដល់ពេលអនុវត្តនៅថ្ងៃទី 11 ខែសីហា ឆ្នាំ 2025



វត្ថុបំណងវាយតម្លៃលើកទីពីរ

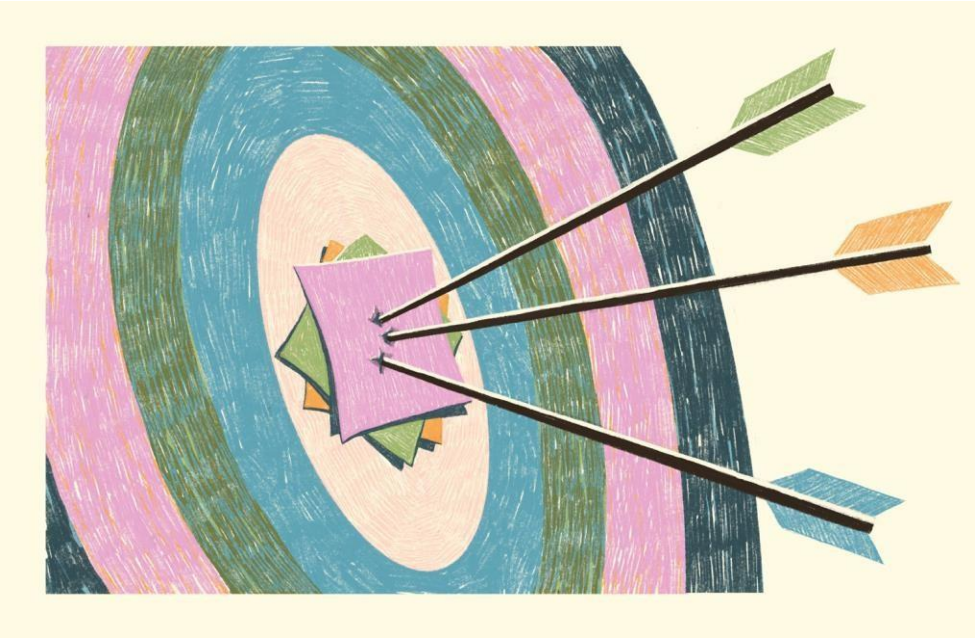
- ការវាយតម្លៃលើកទីពីរនឹងផ្តល់**ផែនទីបង្ហាញផ្លូវច្បាស់លាស់**សម្រាប់វិធីដែលរដ្ឋម៉ាសាឈូសិតគ្រោងនឹងដំឡើងបន្ថែមហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV ដែលចាំបាច់ដើម្បីបំពេញតាមគោលដៅអាកាសធាតុរបស់រដ្ឋ និងវត្ថុបំណងនៃគោលនយោបាយផ្សេងទៀត**រហូតដល់ឆ្នាំ 2035**



- ការវាយតម្លៃលើកទីពីរនឹងពង្រឹងបន្ថែមទៅលើការងារវាយតម្លៃលើកទីមួយ ដើម្បីផ្តល់នូវការវិភាគនិងអនុសាសន៍លម្អិតបន្ថែមទៀត នៅពេលណាទទួលបានពេលវេលា ធនធាន និងទិន្នន័យវិភាគ។

វត្ថុបំណងវាយតម្លៃលើកទីពីរ (ត)

- **ការវាយតម្លៃនឹងផ្តល់ជូនផែនទីបង្ហាញផ្លូវនេះដោយដាក់ចេញយ៉ាងច្បាស់នូវ៖**
  - *ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន*នៃស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV នៅរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត។
  - *គោលដៅសម្រេច*ដែលអាចទទួលបានដើម្បីបំពេញតាមគោលដៅគោលនយោបាយរបស់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត។ និង
  - *អនុសាសន៍របស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC អំពីវិធី*ដើម្បីធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅរកគោលដៅសម្រេចតាមការចង់បាន។



- **អនុសាសន៍នីមួយៗនឹងកំណត់ថា៖**
  - *ទីភ្នាក់ងាររដ្ឋ ឬទីភ្នាក់ងារណាមួយ*ដែលនឹងគាំទ្រ/ដឹកនាំការអនុវត្ត។ និង
  - តួនាទីរបស់រដ្ឋាភិបាលថ្នាក់មូលដ្ឋាន/តំបន់ ក្រុមហ៊ុនឯកជន និងក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គិសនី។

- **ការវាយតម្លៃក៏នឹងគូសបញ្ជាក់ផងដែរនូវ៖**
  - ទំនាក់ទំនងរវាងផែនការថាមពលស្អាត និងអាកាសធាតុ (CECP) របស់រដ្ឋសម្រាប់ឆ្នាំ 2025 និងឆ្នាំ 2030។ និង
  - តួនាទីរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC ក្នុងការសម្របសម្រួលការអនុវត្តអនុសាសន៍។

ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគ្រោងការវាយតម្លៃលើកទីពីរ

1. ខ្លឹមសារសង្ខេប៖ បង្ហាញយ៉ាងច្បាស់នូវផែនការដើម្បីបំពេញតម្រូវការដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV ឆ្នាំ 2030/2035 និងអនុសាសន៍របស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC
2. គោលបំណង និងបរិការណ៍៖ សាវតារបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC សាវតារនៃគោលនយោបាយ និងការអភិវឌ្ឍន៍ការវាយតម្លៃលើកទីពីរ
3. កម្មវិធីនិងគំនិតផ្តួចផ្តើមស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV បច្ចុប្បន្ន
4. ការដំឡើងបន្ថែមដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV
5. ផលប៉ះពាល់លើបណ្តាញថាមពលអគ្គិសនី និងការគ្រប់គ្រងស្ថានីយ៍សាកថាមពល
6. បទពិសោធន៍សាកថាមពលរបស់អ្នកប្រើប្រាស់
7. បច្ចេកវិទ្យាសាកថាមពលយានយន្ត EV និងនវានុវត្តភាពគំរូអាជីវកម្ម
8. សេចក្តីសង្ខេប/សេចក្តីសន្និដ្ឋាន
9. ឧបសម្ព័ន្ធ
   - ដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV ត្រូវការវិធីសាស្ត្រសិក្សាព្យាករណ៍
   - សេចក្តីសង្ខេបមួយទំព័រនៃកម្មវិធីយានយន្ត EV របស់រដ្ឋដែលមានស្រាប់តាមប្រភេទកម្មវិធី
   - សម្ភារៈឯកសារអប់រំសម្រាប់អតិថិជនសាកថាមពលយានយន្ត EV និងម្ចាស់ទីតាំងសាកថាមពលយានយន្ត EV
   - មគ្គុទ្ទេសក៍ណែនាំការកំណត់ទីតាំងសហគមន៍ EJ
   - ស្ថានភាពសង្ខេបនៃអនុសាសន៍ដែលបានមកពីការវាយតម្លៃលើកទីមួយ
   - ព័ត៌មានអំពីកម្មវិធីនិងគំនិតផ្តួចផ្តើមយានយន្ត EV ដែលមិនពាក់ព័ន្ធនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ឧ. យានយន្ត MOR-EV រថយន្តសាលាដែលលើកកម្ពស់ការដឹកជញ្ជូនដោយប្រើថាមពលស្អាត (ACT) គោលនយោបាយយានយន្ត EV សម្រាប់លំនៅដ្ឋានរបស់បុគ្គលិករដ្ឋ។ល។)

មតិកែលម្អសាធារណៈ

មតិយោបល់ទូទៅជាសាធារណៈ

កាលវេលាវាយតម្លៃលើកទីពីរ

- ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ 2025 [គ្រោងការវាយតម្លៃតម្លៃលម្អិត](#) ត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយ
- ខែមីនា និងខែមេសា ឆ្នាំ 2025 សវនាការសាធារណៈ
- ខែឧសភា ឆ្នាំ 2025៖
  - បានបញ្ចប់ការវិភាគលើការវាយតម្លៃ
  - ទីភ្នាក់ងារបំពេញផ្នែកដែលបានចាត់តាំង
- ខែមិថុនា-កក្កដា ឆ្នាំ 2025
  - សមាជិកក្រុមប្រឹក្សា EVICC ពិនិត្យឡើងវិញលើពង្រាងការវាយតម្លៃ
  - បានផ្សព្វផ្សាយពង្រាងការវាយតម្លៃដើម្បីទទួលបានមតិយោបល់ពីសាធារណជន
- ថ្ងៃទី 11 ខែសីហា ឆ្នាំ 2025 បានបញ្ចប់ការវាយតម្លៃរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC លើកទីពីរ
- ខែសីហា ឆ្នាំ 2025៖ សិក្ខាសាលាអនឡាញជាសាធារណៈលើការវាយតម្លៃលើកទីពីរ

បន្តចូលរួម

- ផ្តល់មតិយោបល់លើពង្រាងការវាយតម្លៃរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC
- ចូលរួមក្នុងកិច្ចប្រជុំក្រុមប្រឹក្សា EVICC ប្រចាំខែ
  - នៅថ្ងៃពុធដំបូងនៃខែនីមួយៗ វេលាម៉ោង 1-3/3:20 រសៀល
- ចួលទៅកាន់គេហទំព័រក្រុមប្រឹក្សា EVICC
  - គេហទំព័ររួមមានកាលវិភាគប្រជុំ កំណត់ហេតុប្រជុំកន្លងមក ការវាយតម្លៃដំបូង និងធនធានផ្សេងទៀត។
- ចុះឈ្មោះចូលទៅកាន់បញ្ជីអ៊ីមែលរបស់ក្រុមប្រឹក្សា EVICC

សូមអរគុណ

ឧបសម្ព័ន្ធ

សកម្មភាពនិងចំណុចសំខាន់នៃការវាយតម្លៃលើកដំបូង

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ថានីយ៍សាកថាមពលយានយន្ត EV បន្ថែមគឺចាំបាច់ក្នុងការបំពេញតាមគោលដៅអាកាសធាតុរបស់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
  - រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតមានកម្មវិធីលើកទឹកចិត្ត និងកម្មវិធីផ្សេងទៀត ដើម្បីគាំទ្រដល់ការដំឡើងបន្ថែមដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV
- បទពិសោធន៍នៃស្ថានីយ៍សាកថាមពលរបស់អតិថិជនត្រូវការការកែលម្អ
  - ផ្នែកស្តង់ដារដ្ឋម៉ាសាឈូសិតកំពុងបង្កើតលិខិតបទដ្ឋានដើម្បីត្រួតពិនិត្យ និងធ្វើតេស្តសាកល្បងដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV ដើម្បីពិនិត្យមើលភាពត្រឹមត្រូវ។ ការិយាល័យប្រតិបត្តិកិច្ចការថាមពលនិងបរិស្ថានរបស់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត (EEA) នឹងបង្កើតលិខិតបទដ្ឋានដែលអាចទុកចិត្តបាន
- រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតគួរតែផ្តល់អាទិភាពដល់ការចូលប្រើដុំសាកថាមពលសម្រាប់ “ម្ចាស់យានយន្តដែលគ្មានកន្លែងចត" អ្នកជួល និងសហគមន៍ជនបទ
  - មជ្ឈមណ្ឌលថាមពលស្អាតរដ្ឋម៉ាសាជូសេត (MassCEC) បានបង្កើតកម្មវិធីមួយដើម្បីជួយបណ្តាទីក្រុងនានាក្នុងការសាកថាមពលតាមចិញ្ចើមផ្លូវ
  - ច្បាប់ស្តីពី “សិទ្ធិដំឡើងស្ថានីយ៍សាកថាមពល” ដែលបានអនុម័តសម្រាប់ម្ចាស់អគារខុនដូ (ផ្នែក 85 និង 86 នៃច្បាប់អាកាសធាតុឆ្នាំ 2024)
  - ការិយាល័យយុត្តិធម៌និងសមធម៌បរិស្ថានរបស់ EEA បានបង្កើត មគ្គុទ្ទេសក៍ណែនាំការកំណត់ទីតាំងសម្រាប់សហគមន៍យុត្តិធម៌បរិស្ថាន
- កង្វះសមត្ថភាពបណ្តាញអគ្គិសនីបង្កបញ្ហាប្រឈមក្នុងការដំឡើងបន្ថែមដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV
  - ក្រុមប្រឹក្សា EVICC កំពុងធ្វើការជាមួយអ្នកពិគ្រោះយោបល់ ដើម្បីបញ្ចប់ការវិភាគលើដុំសាកថាមពលឆាប់រហ័សសម្រាប់ទីតាំងអគារស្នាក់នៅរួមនិងការធ្វើដំណើរផ្លូវឆ្ងាយ និងផលប៉ះពាល់នៃបណ្តាញអគ្គិសនីដែលពាក់ព័ន្ធ។
- រដ្ឋគួរតែផ្សព្វផ្សាយកម្មវិធីលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV របស់ខ្លួនឱ្យបានប្រសើរជាងមុន និងលទ្ធភាពអាចទទួលបានការសាកថាមពលយានយន្ត EV
  - MassCEC បានបើកដំណើរការគេហទំព័របណ្តុំព័ត៌មានថ្មី សម្រាប់កម្មវិធីនិងព័ត៌មានយានយន្ត EV របស់រដ្ឋ
  - ឥឡូវនេះ វត្តមាននៃដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV អាចត្រូវ បានផ្សព្វផ្សាយនៅលើផ្លាកសញ្ញាតាមផ្លូវហាយវេរបស់រដ្ឋ

វិធីសាស្ត្រនិងអភិក្រមនៃដំឡើងបន្ថែមដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV

ការវិភាគលើការធ្វើដំណើរ

តម្រូវការធ្វើដំណើររបស់យានជំនិះធុនស្រាល

- គំរូតម្រូវការធ្វើដំណើរទូទាំងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត ប៉ាន់ប្រមាណការធ្វើដំណើរដែលបង្កើតឡើងដោយក្រុមគ្រួសារក្នុងរដ្ឋ ហើយគណនារយៈចម្ងាយសរុបដែលយានយន្តបានធ្វើដំណើរ (VMT) នៅលើបណ្តាញផ្លូវតាមរយៈយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន
- គំរូនេះរួមបញ្ចូលការប៉ាន់ប្រមាណសម្រាប់ឆ្នាំ 2019 និង 2050 ផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មានកំណើនប្រជាជនក្នុងគ្រួសារ
- ការប៉ាន់ស្មានចន្លោះពេលមួយឆ្នាំនៃ VMT (ការប៉ានប្រមាណតាមទំនោរនៅចន្លោះឆ្នាំ 2019 និង 2050) ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកការព្យាករណ៍ចំនួនប្រជាជនតាមផ្ទះតាមទីប្រជុំជនចន្លោះឆ្នាំ 2030 និងឆ្នាំ 2035។

លំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួមដែលមានចំណតតាមដងផ្លូវ

ការប៉ាន់ប្រមាណដុំសាកថាមពលយានយន្ត EV នៅក្នុងតំបន់ដែលមានលំនៅដ្ឋានទីតាំងអគារស្នាក់នៅរួមដែល មានចំណតតាមដងផ្លូវ គឺមានពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគអំពីលទ្ធភាពអាចទទួលបានចំណតយានយន្ត

- លទ្ធភាពអាចទទួលបានការចតយានយន្តដែលមិនស្ថិតនៅតាមដងផ្លូវនៅតាមលំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួម ប៉ះពាល់ដល់លទ្ធភាពរបស់អ្នកស្នាក់នៅក្នុងការប្រើប្រាស់ស្ថានីយ៍សាកថាមពលឯកជន
- តំបន់ទីតាំងអាគារស្នាក់នៅរួមដែលមានដង់ស៊ីតេខ្ពស់ជាមួយនឹងលទ្ធភាពចូលប្រើប្រាស់ស្ថានីយ៍សាកថាមពលតាមផ្ទះមានកម្រិត គឺជាតំបន់គោលដៅសម្រាប់ការសាកថាមពលសាធារណៈ

ការព្យាករណ៍ទីតាំងលំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួមក្នុងឆ្នាំ 2030 និង 2035

- លំនៅដ្ឋានទីតាំងអគារស្នាក់នៅរួមបច្ចុប្បន្នត្រូវបានគូសផែនទីសម្រាប់ក្បាលដីទីតាំងអចលនទ្រព្យទាំងអស់នៅក្នុងរដ្ឋ
- ការព្យាករណ៍ចំនួនប្រជាជន និងគ្រួសារតាមទីក្រុងត្រូវបានប្រើដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណទីតាំងលំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួមថ្មីក្នុងឆ្នាំ 2030 និង 2035

ការព្យាករណ៍ភាពអាចទទួលបានចំណតនៅតាមលំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួម

- ការសិក្សាសារពើភ័ណ្ឌកន្លែងចតយានយន្តក្នុងទីប្រជុំជន ទិន្នន័យស្ទង់មតិ និងការស្រាវជ្រាវផ្សេងទៀត ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីបង្កើតការដាក់ពិន្ទុវាយតម្លៃលទ្ធភាពទទួលបានចំណតយានយន្តដែលមិនស្ថិតនៅតាមដងផ្លូវតាមប្រភេទផ្សេងៗនៃលំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួម (នេះរួមបញ្ចូលកត្តានានាដូចជាដង់ស៊ីតេប្រជាជនក្នុងសង្កាត់ជាដើម)
- ពិន្ទុវាយតម្លៃលទ្ធភាពទទួលបានចំណតយានយន្តដែលមិនស្ថិតនៅតាមដងផ្លូវទាំងនេះ ត្រូវបានអនុវត្តចំពោះការព្យាករណ៍លំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួមក្នុងឆ្នាំ 2030 និង 2035 ដើម្បីបង្កើតទិន្នន័យលទ្ធភាពទទួលបានចំណតយានយន្តនាពេលអនាគត។

ការប៉ាន់ស្មានយានយន្ត EV សាកថាមពលធុនស្រាល

ការប៉ាន់ស្មានយានយន្ត EV សាកថាមពល (យានយន្ត EV ប្រើថ្ម (BEV) និងរថយន្តហាយព្រីតសាកថាមពល (PHEV) សម្រាប់ឆ្នាំ 2030 និង 2035

ការព្យាករណ៍យានយន្ត PEV ថ្នាក់រដ្ឋ

- ផ្អែកលើផែនការថាមពលស្អាត និងអាកាសធាតុរដ្ឋម៉ាសាឈូសិតសម្រាប់ឆ្នាំ 2050 សម្រាប់ការព្យាករណ៍យានយន្ត PEV ថ្នាក់រដ្ឋ។

ការបែងចែកយានយន្ត PEV តាមកម្រិតទីប្រជុំជន

- បានចែកចាយការប៉ាន់ប្រមាណយានយន្ត PEV ទូទាំងរដ្ឋដែលបានព្យាករណ៍តាមបណ្តាទីប្រជុំជននានាដោយផ្អែកលើទិន្នន័យលក់យានយន្ត EV ថ្មីពីឆ្នាំ 2022-2023 ។

ការបែងចែកយានយន្ត PEV តាមកម្រិតចំណែកតំបន់ថាមពលពល

- បានកែសម្រួលការប៉ាន់ប្រមាណយានយន្ត PEV តាមកម្រិតទីប្រជុំជនទៅតាមចំណែកតំបន់ថាមពលដែលមានប្រាំមួយផ្នែកក្នុងរយៈចម្ងាយ 1 គីឡូម៉ែត្រ ផ្អែកលើការលក់រថយន្តសរុប។
- បានប្រើប្រាស់ការព្យាករណ៍លំនៅដ្ឋានតាមកម្រិតចំណែកតំបន់ថាមពល ដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណពីវិធីដែលយានយន្ត PEV អាចត្រូវបានបែងចែករវាងគ្រួសាររស់នៅផ្ទះដាច់តែឯង និងគ្រួសាររស់នៅក្នុងអគារស្នាក់នៅរួម។

តម្រូវការសាកថាមពលសម្រាប់ដុំសាកថាមពលឯកជន និងដុំសាកថាមពលកន្លែងធ្វើការ

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលសម្រាប់គ្រួសាររស់នៅក្នុងផ្ទះដាច់តែឯង និងគ្រួសាររស់នៅក្នុងអគារស្នាក់នៅរួម (ដុំសាកថាមពលកម្រិត 1 និងកម្រិត 2)

- សម្រាប់ផ្ទះសម្រាប់គ្រួសាររស់នៅផ្ទះដាច់ដោយឡែក ដុំសាកថាមពលត្រូវបានបែងចែកតាមសមាមាត្រដោយផ្អែកលើការចុះបញ្ជីយានយន្ត PEV ការព្យាករណ៍លើគ្រួសាររស់នៅក្នុងផ្ទះដាច់តែឯង។
- សម្រាប់លំនៅដ្ឋានអាគារស្នាក់នៅរួម ដុំសាកថាមពលត្រូវបានបែងចែកតាមសមាមាត្រដោយផ្អែកលើចំនួនដែលបានព្យាករណ៍នៃយានយន្ត PEV ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់គ្រួសារនៅក្នុងលំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួម (ជាមួយនឹងទំហំចំណតយានយន្តដែលមិនស្ថិតនៅតាមដងផ្លូវ)។

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលនៅកន្លែងធ្វើការ (កម្រិត 2)៖

- ការបែងចែកដោយផ្អែកលើការព្យាករណ៍នៃចំនួនប៉ាន់ស្មាននៃការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនបុគ្គលិកដែលបើករថយន្តទៅធ្វើការសម្រាប់ចំណែកតំបន់ថាមពលនីមួយៗ (ផ្អែកតាមទីតាំងការងារ)។

តម្រូវការសាកថាមពលសម្រាប់ដុំសាកថាមពលសាធារណៈ

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលសាធារណៈ (កម្រិត 2)

- ការបែងចែកតាមកម្រិតចំណែកតំបន់ថាមពលដោយប្រើកម្មវិធី Caret EVI Planner ដោយផ្តល់អាទិភាពលើតំបន់ដែលមាន៖
  - ដង់ស៊ីតេអាជីវកម្មខ្ពស់ (ទីកន្លែងសម្រាប់រង់ចាំក្នុងពេលសាកថាមពល) ចំណតរថយន្តមិនស្ថិតនៅតាមដងផ្លូវសម្រាប់លំនៅដ្ឋានអគារស្នាក់នៅរួមដែលមានចម្ងាយ 2 ម៉ាយល៍ និងទម្រង់ចរាចរណ៍ដែលបានព្យាករណ៍។
- ដង់ស៊ីតេដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ដែលមានស្រាប់ត្រូវបានពិចារណាដើម្បីបង្ការកុំមានចំនួនដុំសាកច្រើនលើសកំណត់តាមស្ថានីយ៍។

ស្ថានីយ៍សាកថាមពលសាធារណៈ (DCFC)

- តម្រូវការលំនៅដ្ឋានតាមអគារស្នាក់នៅរួម៖
  - ការបែងចែកតាមកម្រិតទីប្រជុំជនដោយផ្អែកលើសមាមាត្រនៃបន្ទប់ស្នាក់នៅរបស់គ្រួសារក្នុងអគារស្នាក់នៅរួមនៅក្នុងទីប្រជុំជននីមួយៗ ការដាក់ដំឡើងដុំសាកតាមកម្រិតផ្នែកតំបន់ដោយផ្តល់អាទិភាពដល់តំបន់គ្រួសាររស់នៅក្នុងទីតាំងអគារស្នាក់នៅរួមដែលមានដង់ស៊ីតេខ្ពស់ ជាមួយនឹងលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ស្ថានីយសាកថាមពលតាមផ្ទះមានកម្រិត និងការស្ថិតនៅជិតកន្លែងដុំសាកថាមពល DCFC ដែលមានស្រាប់។
- តម្រូវការធ្វើដំណើរផ្លូវឆ្ងាយ៖
  - ការបែងចែកដុំសាកថាមពល DCFC តាមកម្រិតទីប្រជុំជនផ្អែកលើការប្រើប្រាស់រួមគ្នានូវផ្លូវហាយវេយ์/ផ្លូវឆ្លងរដ្ឋដែលមានប្រេកង់ធ្វើដំណើរផ្លូវឆ្ងាយខ្ពស់ ដុំសាកថាមពលដែលបានដាក់ដំឡើងក្នុងរយៈចម្ងាយ 1 ម៉ាយល៍ពីផ្លូវចេញចូល ទីតាំងអាទិភាពដែលមានដុំសាកថាមពល DCFC ដែលស្រាប់តិចតួច និងការស្ថិតនៅជិតកន្លែងដុំសាកថាមពល DCFC ដែលមានស្រាប់។

ការប៉ាន់ប្រមាណសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញ

ការព្យាករណ៍លើអគ្គិសនីកម្មនៃក្រុមយានយន្តដឹកទំនិញធុនមធ្យមនិងធុនធ្ងន់

- បច្ចុប្បន្ននេះ មានរថយន្តដឹកទំនិញអគ្គិសនីប្រហែល 400 គ្រឿងដែលកំពុងដំណើរការនៅក្នុងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត
- នេះត្រូវបានគេព្យាករណ៍ថានឹងកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់៖ ប្រហែលចំនួន 25,000 គ្រឿងក្នុងចំណោមក្រុមយានយន្ត ចំនួន 275,000 គ្រឿងនៅឆ្នាំ 2030 និង 75,000 គ្រឿងក្នុងក្រុមយានយន្ត 300,000 គ្រឿងនៅឆ្នាំ 2035
  - ផ្អែកលើផែនការថាមពលស្អាត និងអាកាសធាតុរបស់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិត (CECP)

តម្រូវការស្ថានីយ៍សាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញ

តម្រូវការស្ថានីយ៍សាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញផ្លូវឆ្ងាយ

- ការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តដឹកទំនិញធុនមធ្យមនិងធុនធ្ងន់នៅឆ្នាំ 2030 និង 2035 ត្រូវបានព្យាករណ៍ដោយប្រើប្រាស់គំរូតម្រូវការធ្វើដំណើរទូទាំងរដ្ឋម៉ាសាឈូសិត ដែលជាឧបករណ៍ប្រើសម្រាប់ធ្វើផែនការដឹកជញ្ជូន
- នេះផ្តល់នូវការប៉ាន់ប្រមាណចម្ងាយផ្លូវធ្វើដំណើរតាមរថយន្តដឹកទំនិញនៅលើបណ្តាញផ្លូវក្នុងរដ្ឋ ដែលត្រូវបានប្រើដើម្បីកំណត់ផ្លូវដែលមានតម្រូវការខ្ពស់សម្រាប់ស្ថានីយ៍សាកថាមពល
- ការប៉ាន់ប្រមាណចចម្ងាយផ្លូវយានយន្តធ្វើដំណើរគឺគិតទៅលើការដឹកជញ្ជូនទៅមកតាមរថយន្តដឹកទំនិញផ្លូវឆ្ងាយ និងធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់រដ្ឋម៉ាសាឈូសិតនៅលើបណ្តាញផ្លូវហាយវ៉េយ៍ ក៏ដូចជាការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងស្រុកនៅក្នុងរដ្ឋ
- ទីតាំងសាកថាមពលជាអាទិភាពត្រូវបានកំណត់ដូចជា ចំណតរថយន្តដឹកទំនិញ ស្ថានីយ៍ប្រេងឥន្ធនៈ និងទីតាំងផ្សេងទៀតដែលមានចំណតរថយន្តដឹកទំនិញនៅជិតផ្នែកនៃបណ្តាញផ្លូវហាយវ៉េយ៍ដែលមានចំនួនរថយន្តដឹកទំនិញច្រើន

តម្រូវការស្ថានីយ៍សាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញ

តម្រូវការស្ថានីយ៍សាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញតាមចំណតដេប៉ូ

- ការិយាល័យចុះបញ្ជីទិន្នន័យយានយន្តត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីកំណត់ទីតាំងដេប៉ូចំណតរថយន្តដឹកទំនិញនៅក្នុងរដ្ឋ ម៉ាសាឈូសិត
- ការព្យាករណ៍រថយន្តដឹកទំនិញអគ្គិសនីនៅក្នុងក្រុមរថយន្ត ដឹកទំនិញ ត្រូវបានបែងចែកទៅតាមទីតាំងដេប៉ូចំណតរថយន្ត ដឹកជញ្ជូនទំនិញបច្ចុប្បន្ន ដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណទីតាំងរថយន្តដឹកទំនិញអគ្គិសនីឆ្នាំ 2030 និង 2035
- តម្រូវការដុំសាកថាមពលដែលបានប៉ាន់ប្រមានសម្រាប់រថយន្តអគ្គិសនី ត្រូវបានប្រើដើម្បីបែងចែកដុំសាកថាមពល ទៅតាមទីតាំងដេប៉ូចំណត។

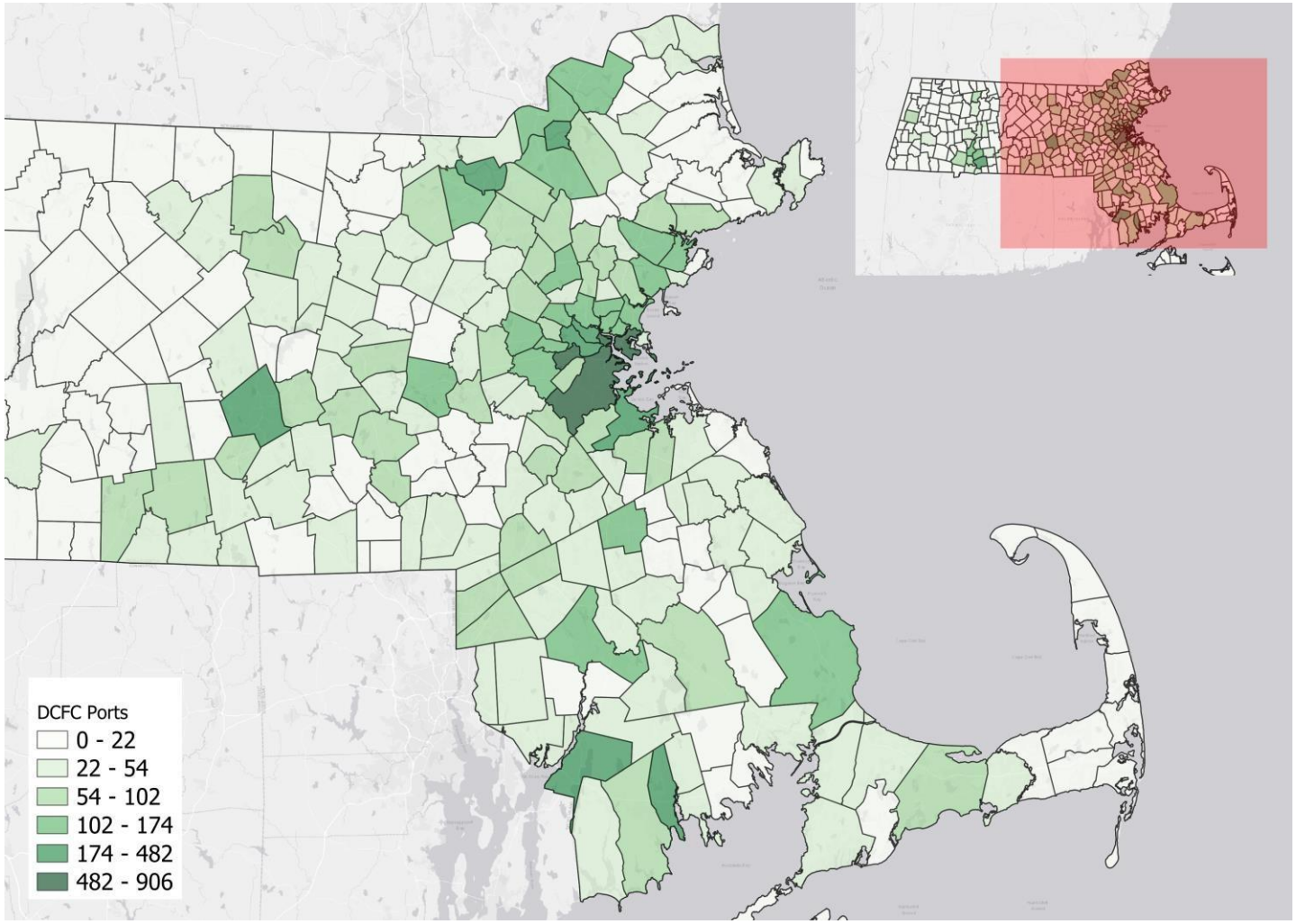
លក្ខខណ្ឌតម្រូវដុំសាកថាមពលថាមតាមដេប៉ូចំណត និងដុំសាកថាមពលយានយន្តធ្វើដំណើររយៈចម្ងាយឆ្ងាយ

- ព័ត៌មានអំពីទីតាំងសាកថាមពលយានយន្តដែលមានស្រាប់ ត្រូវបានប្រើដើម្បីដកដុំសាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានស្រាប់ចេញពីការប៉ាន់ស្មានលើលក្ខខណ្ឌតម្រូវឆ្នាំ 2030 និង 2035
- ទីតាំងដុំសាកថាមពលថ្មីសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញផ្លូវឆ្ងាយ និងដុំសាកថាមពលតាមដេប៉ូចំណតដែលនៅសល់ ត្រូវបានសង្ខេបនៅក្នុងចំណែកតំបន់ថាមពលប្រាំមួយផ្នែកដែលមានរយៈចម្ងាយ 1 គីឡូម៉ែត្រនៅក្នុងរដ្ឋ

លទ្ធផលបឋម

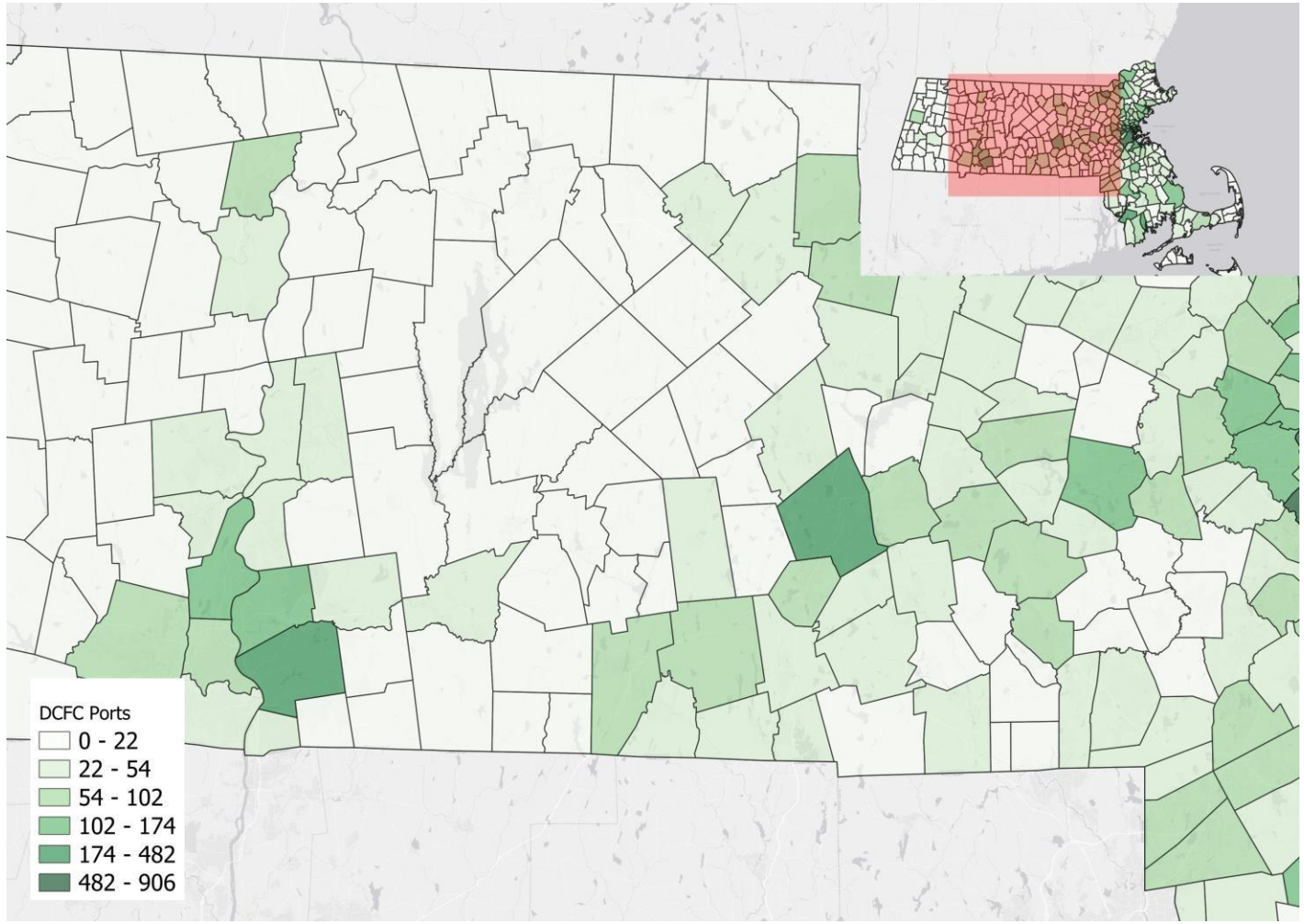
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មពល DCFC សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035

D

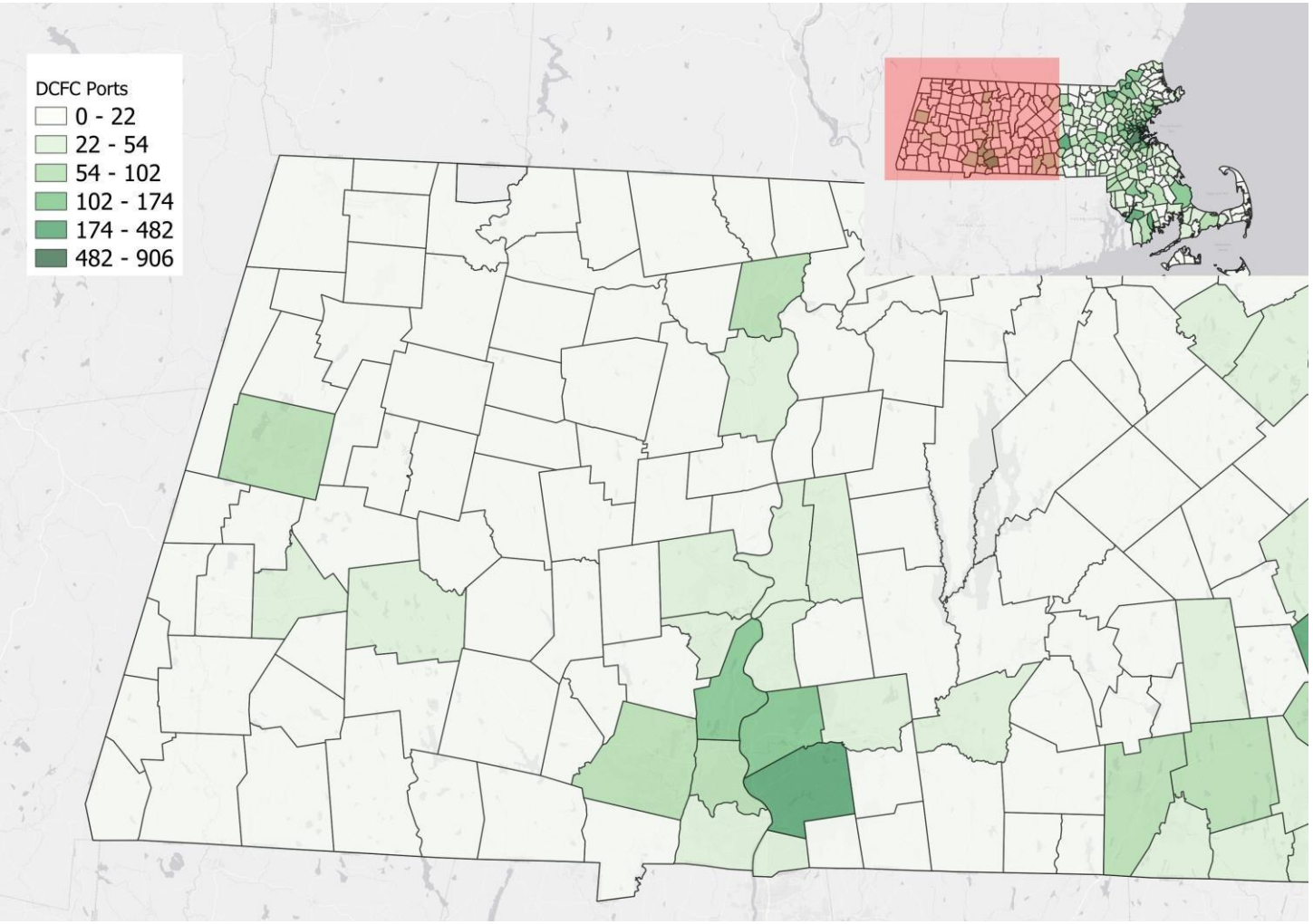


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពល DCFC សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035

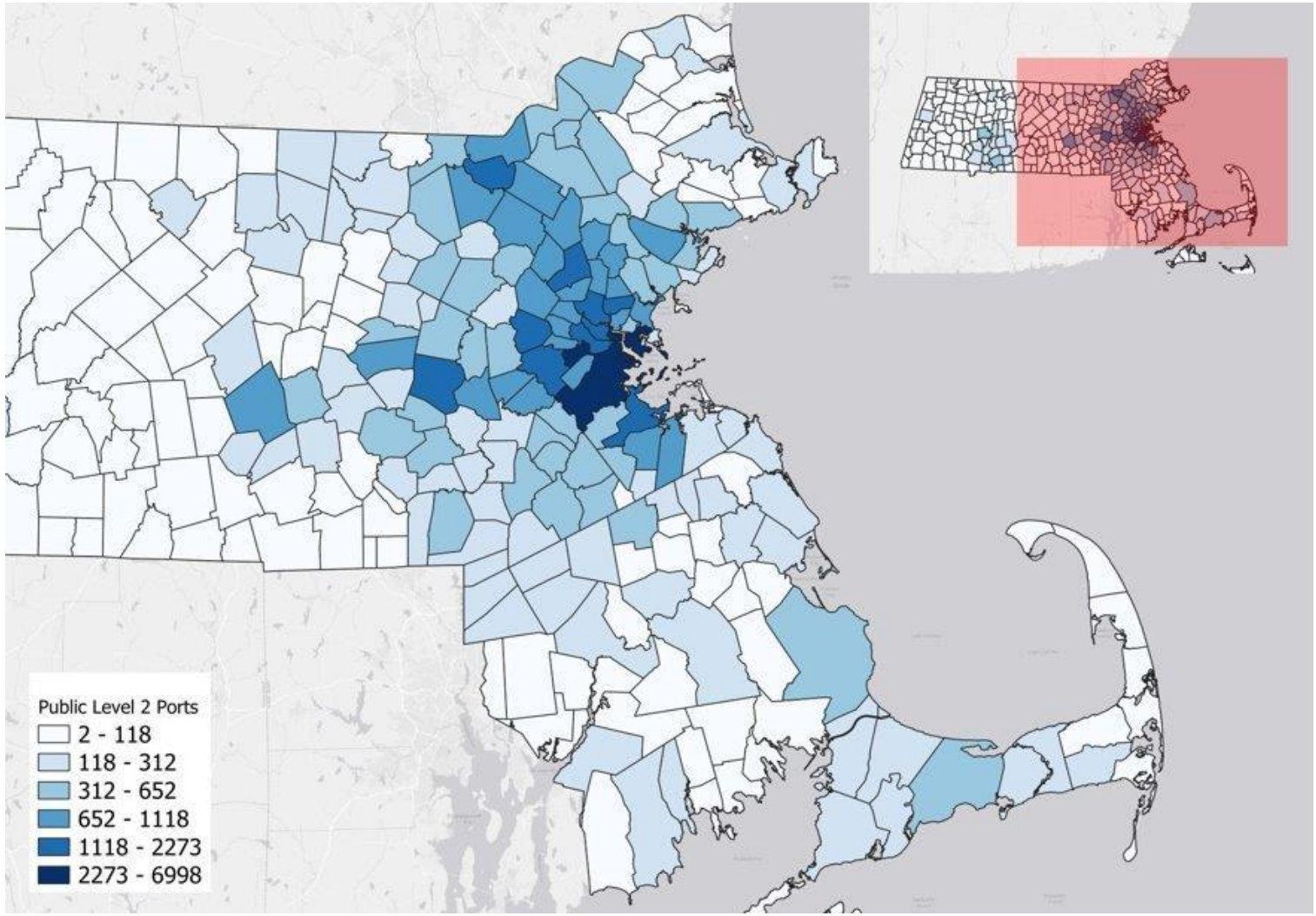
D



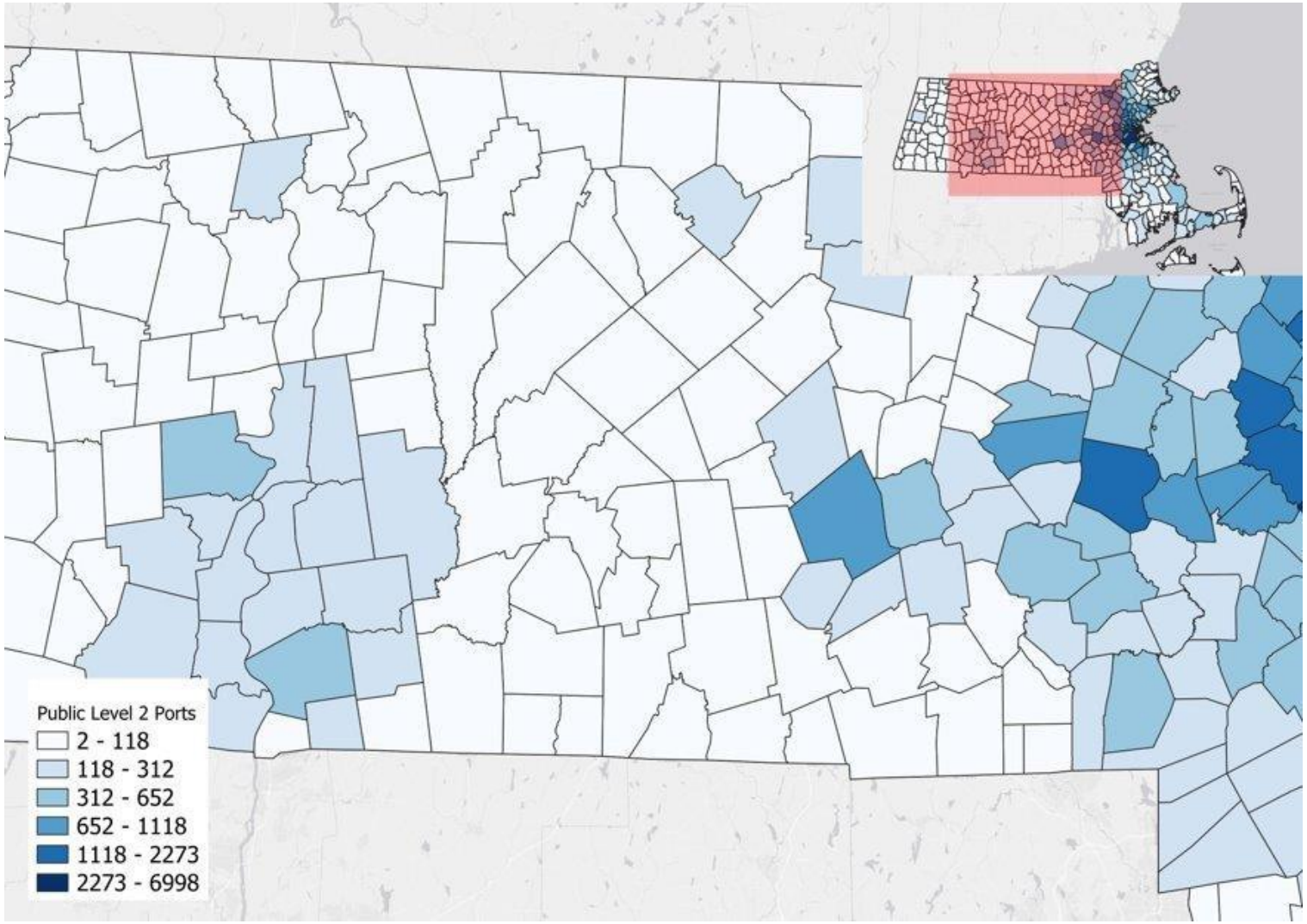
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មពល DCFC សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035



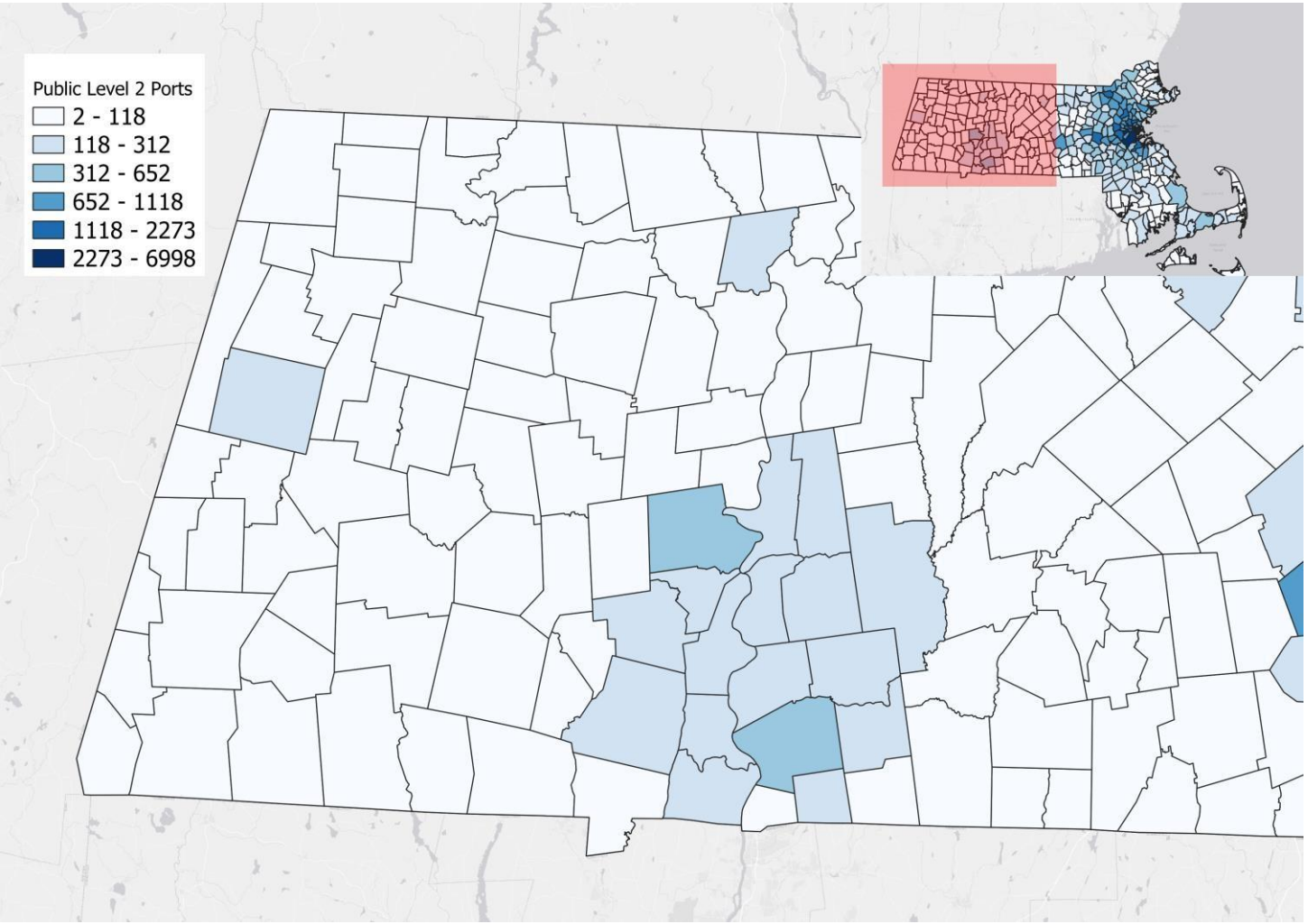
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពលកម្រិត 2 សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035



ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពលកម្រិត 2 សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035

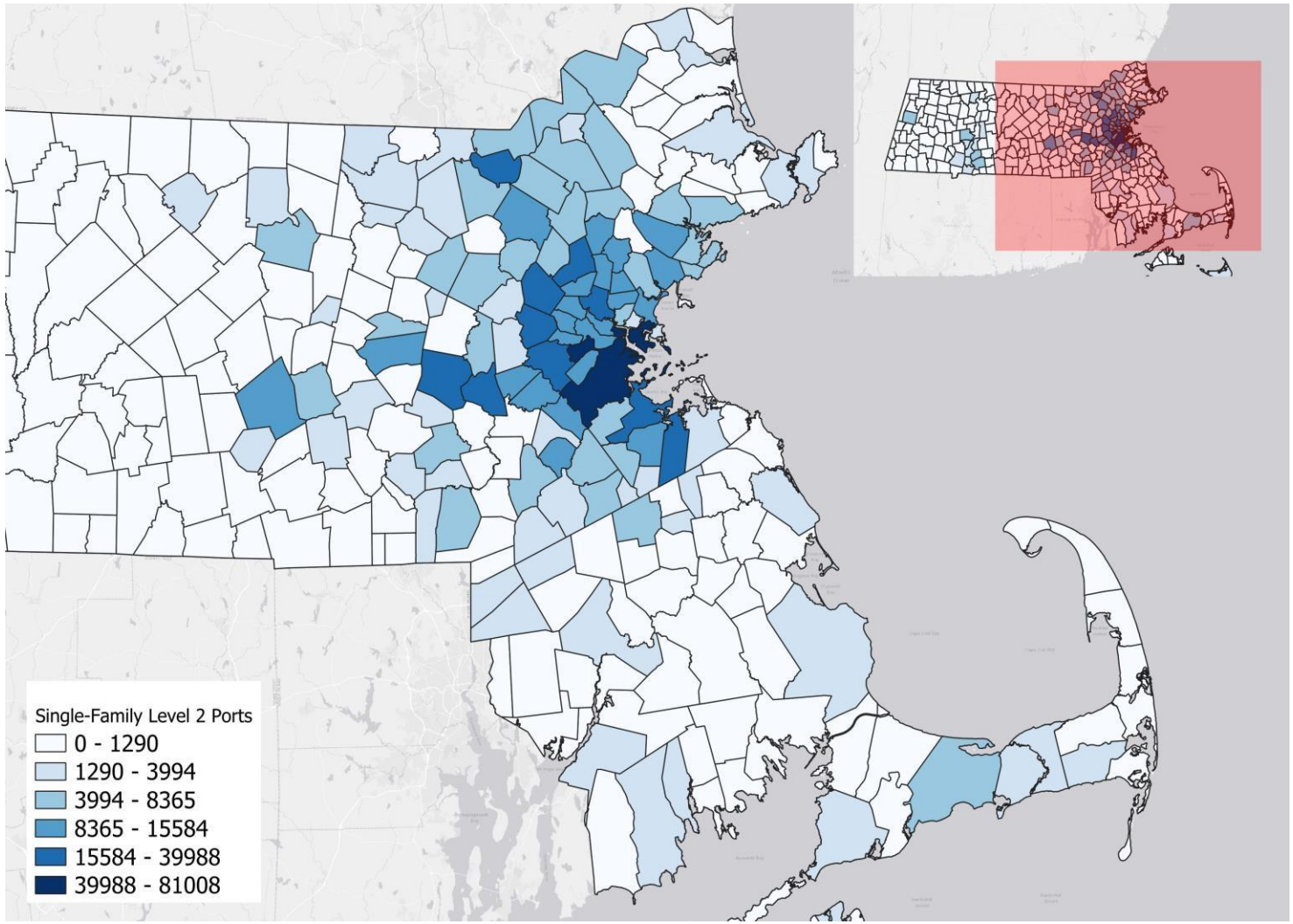


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពលកម្រិត 2 សាធារណៈ ឆ្នាំ 2035

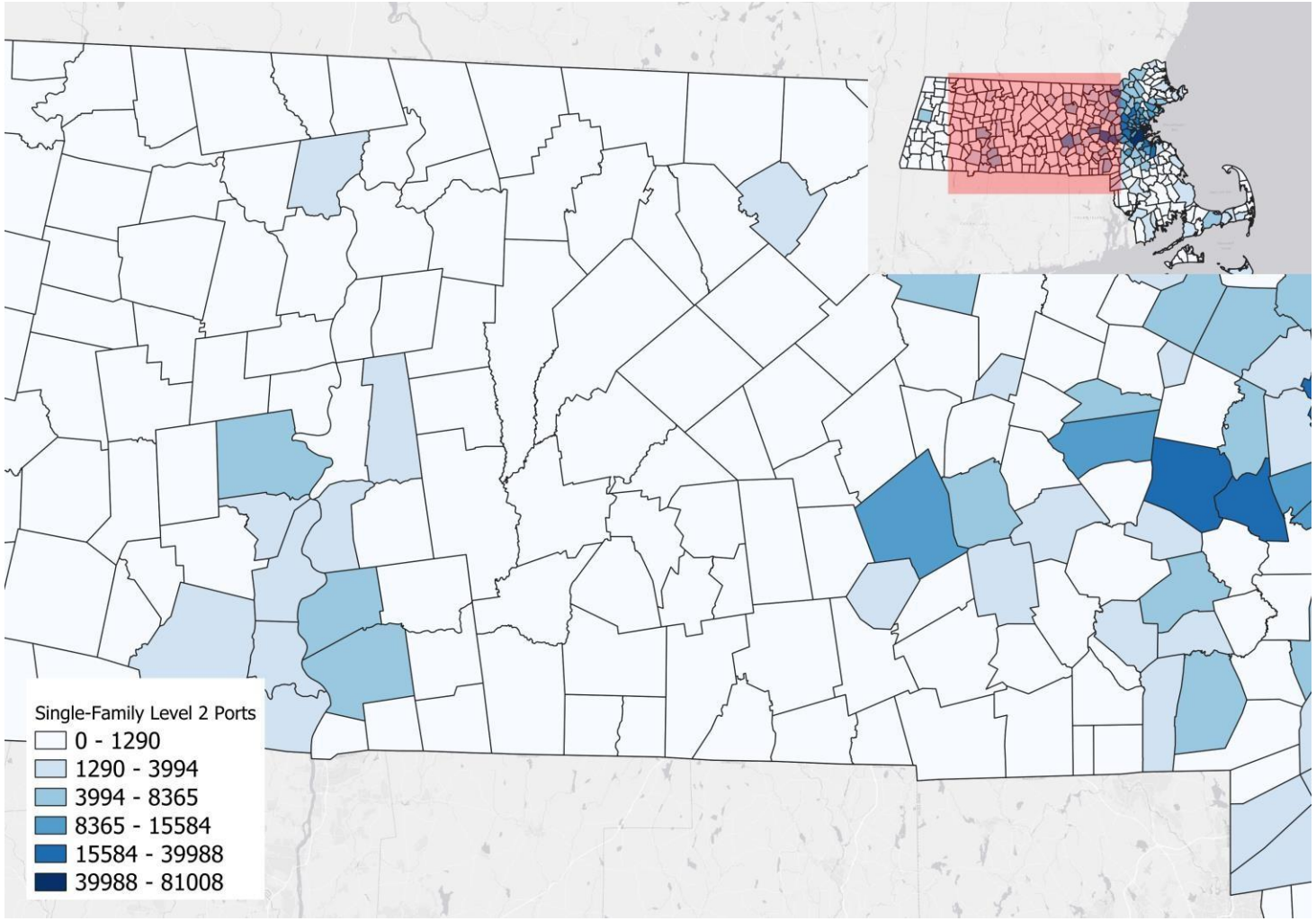


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងផ្ទះដាច់តែឯង ឆ្នាំ 2035

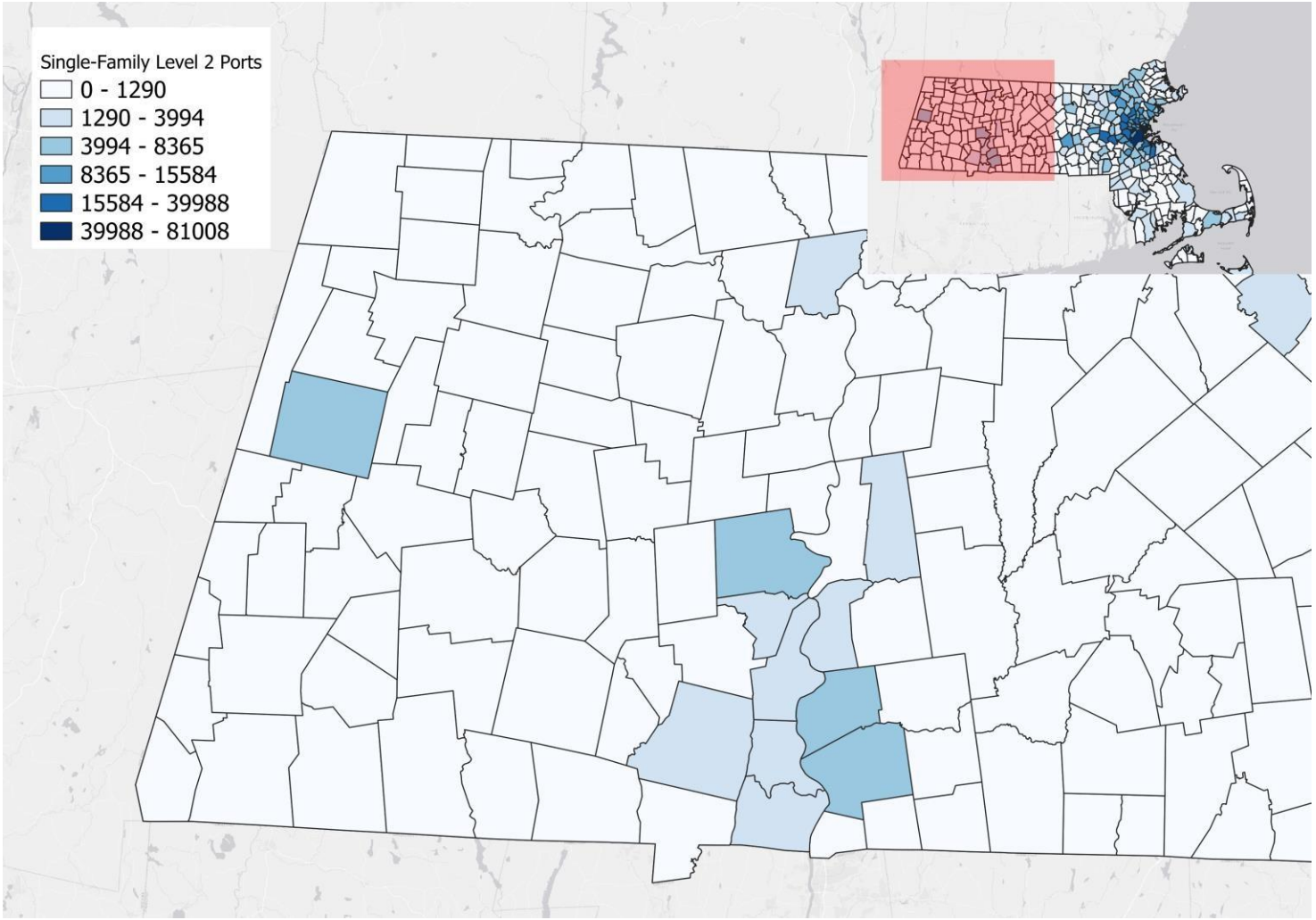
D



ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងផ្ទះដាច់តែឯង ឆ្នាំ 2035

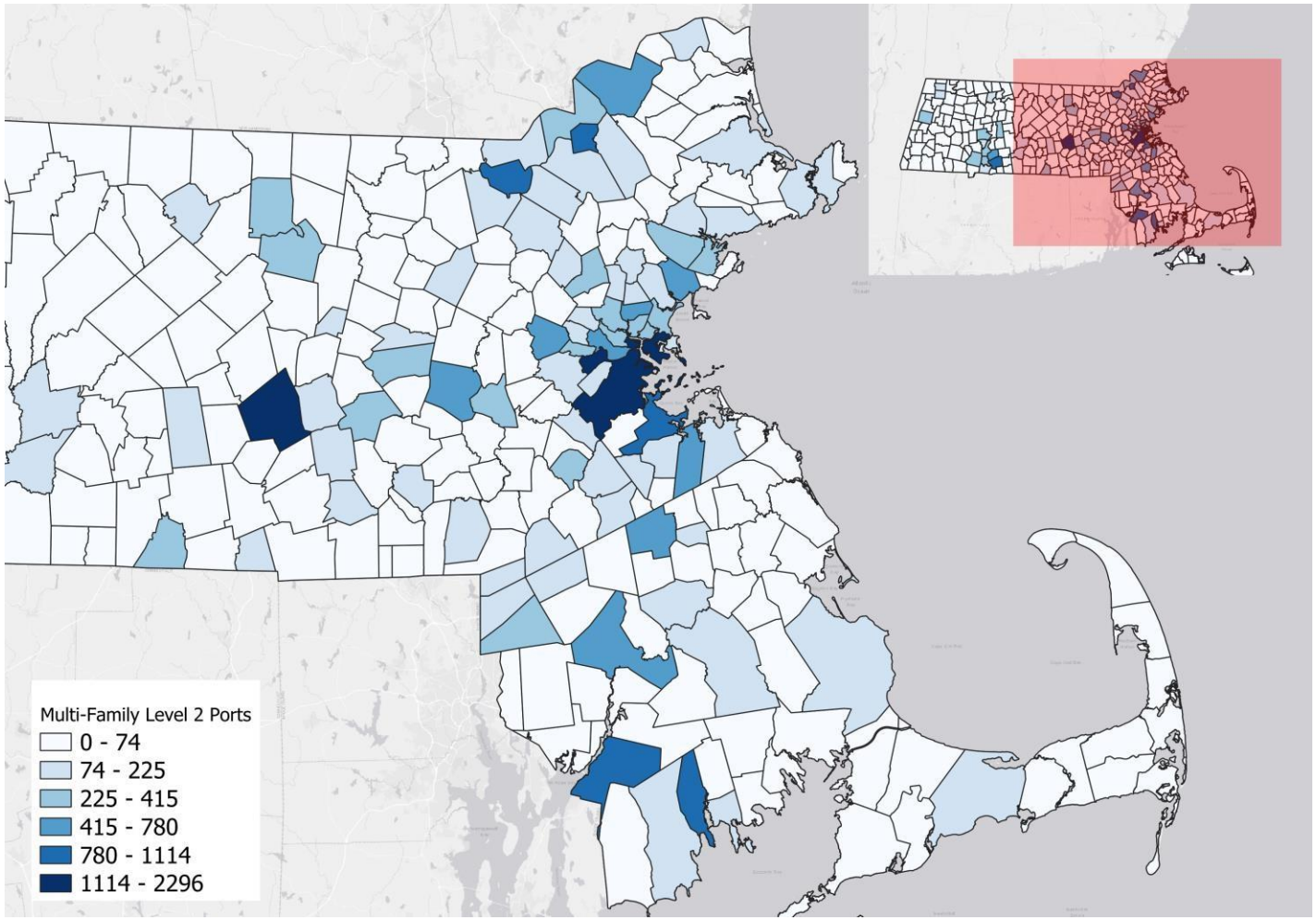


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងផ្ទះដាច់តែឯង ឆ្នាំ 2035



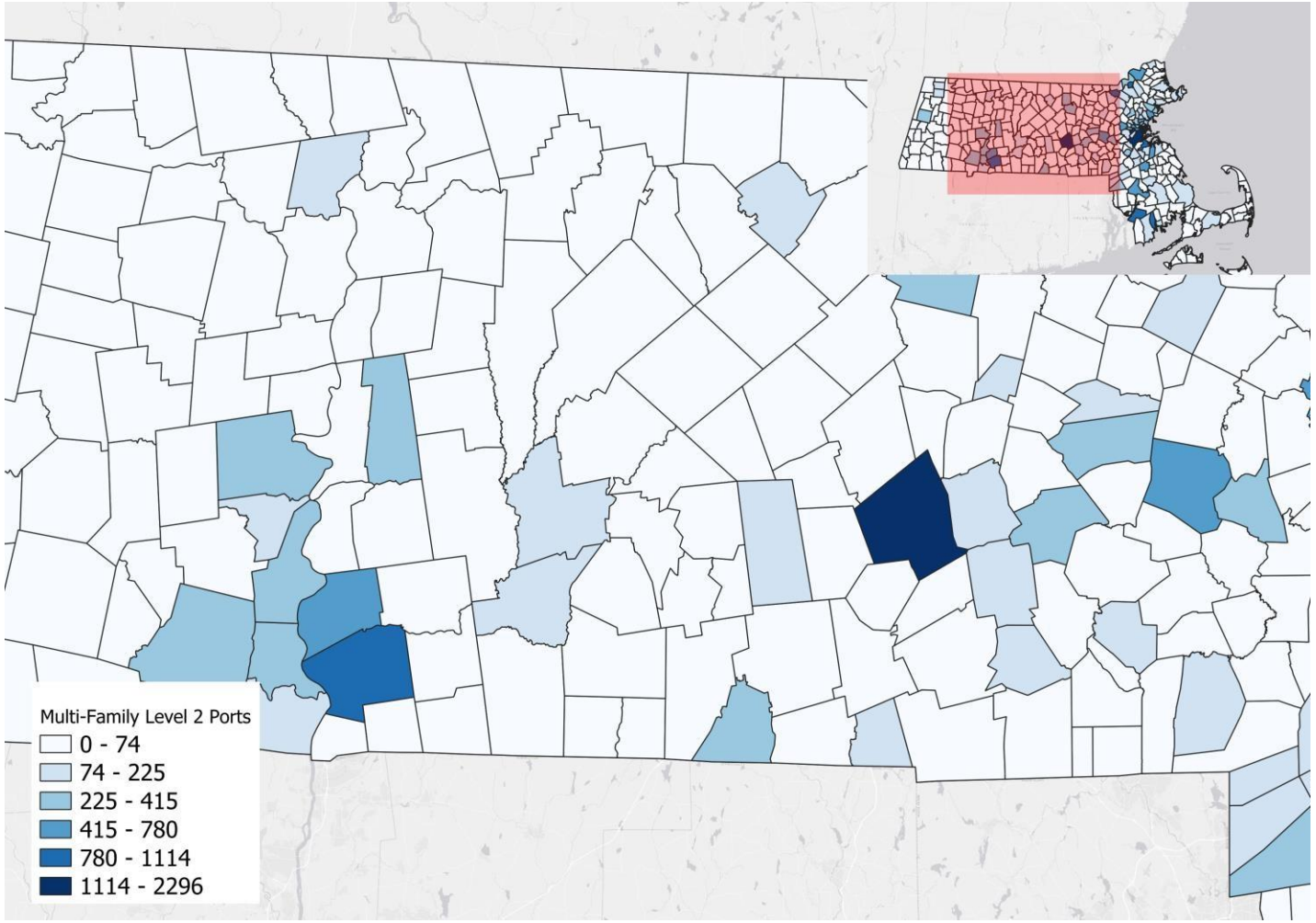
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងអាគារស្នាក់នៅរួម ឆ្នាំ 2035

D

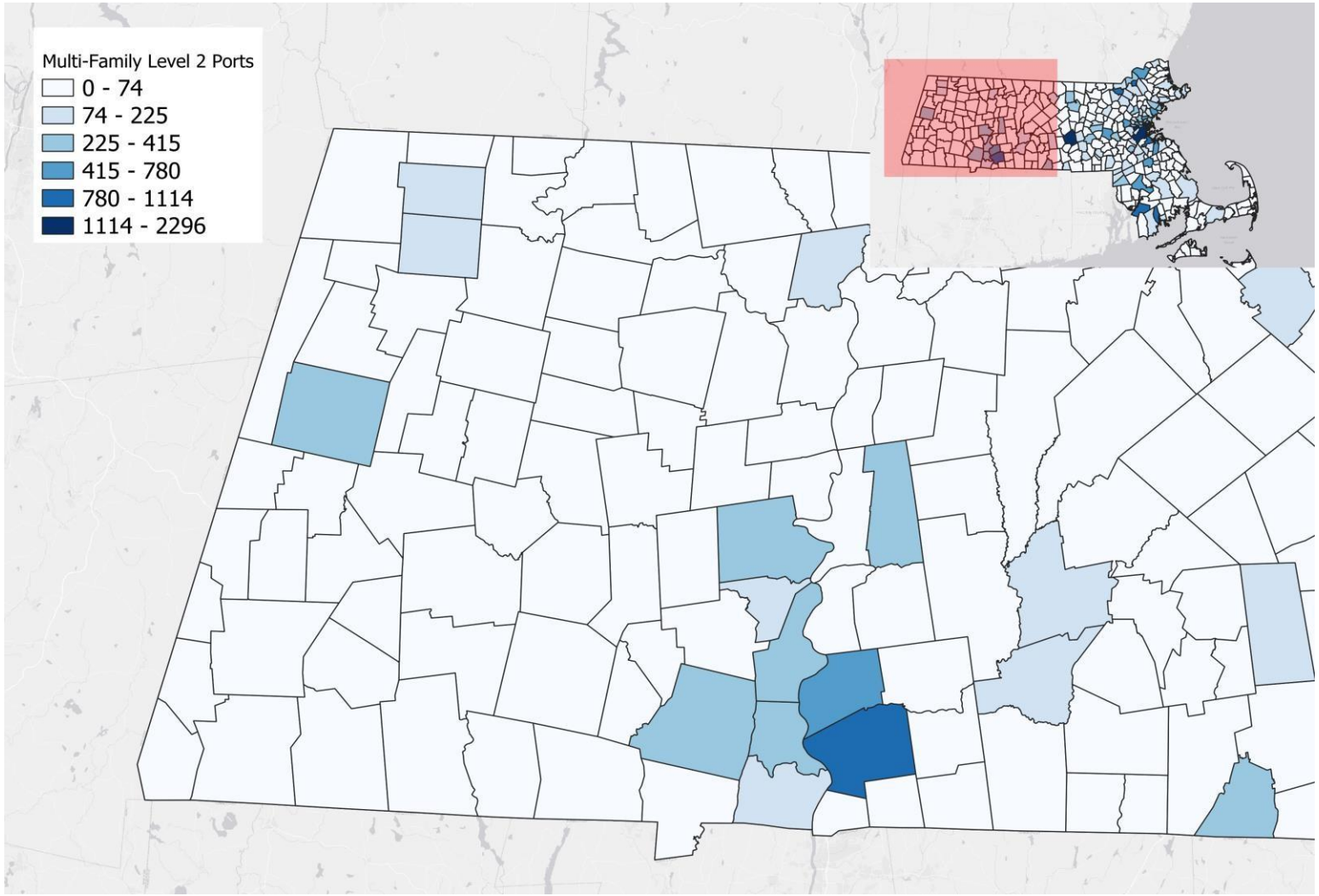


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងអាគារស្នាក់នៅរួម ឆ្នាំ 2035

D

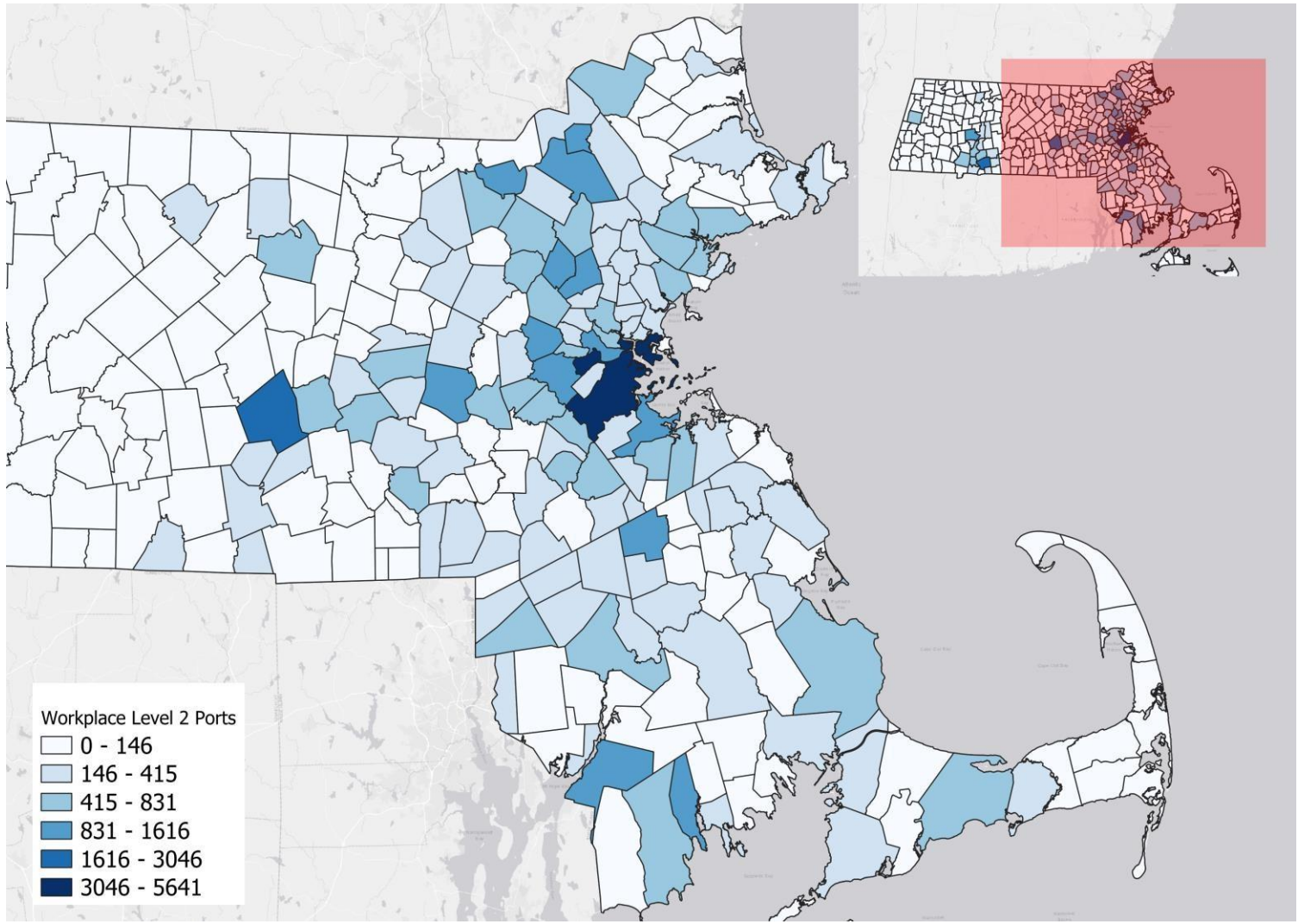


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 ក្នុងគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងអាគារស្នាក់នៅរួម ឆ្នាំ 2035

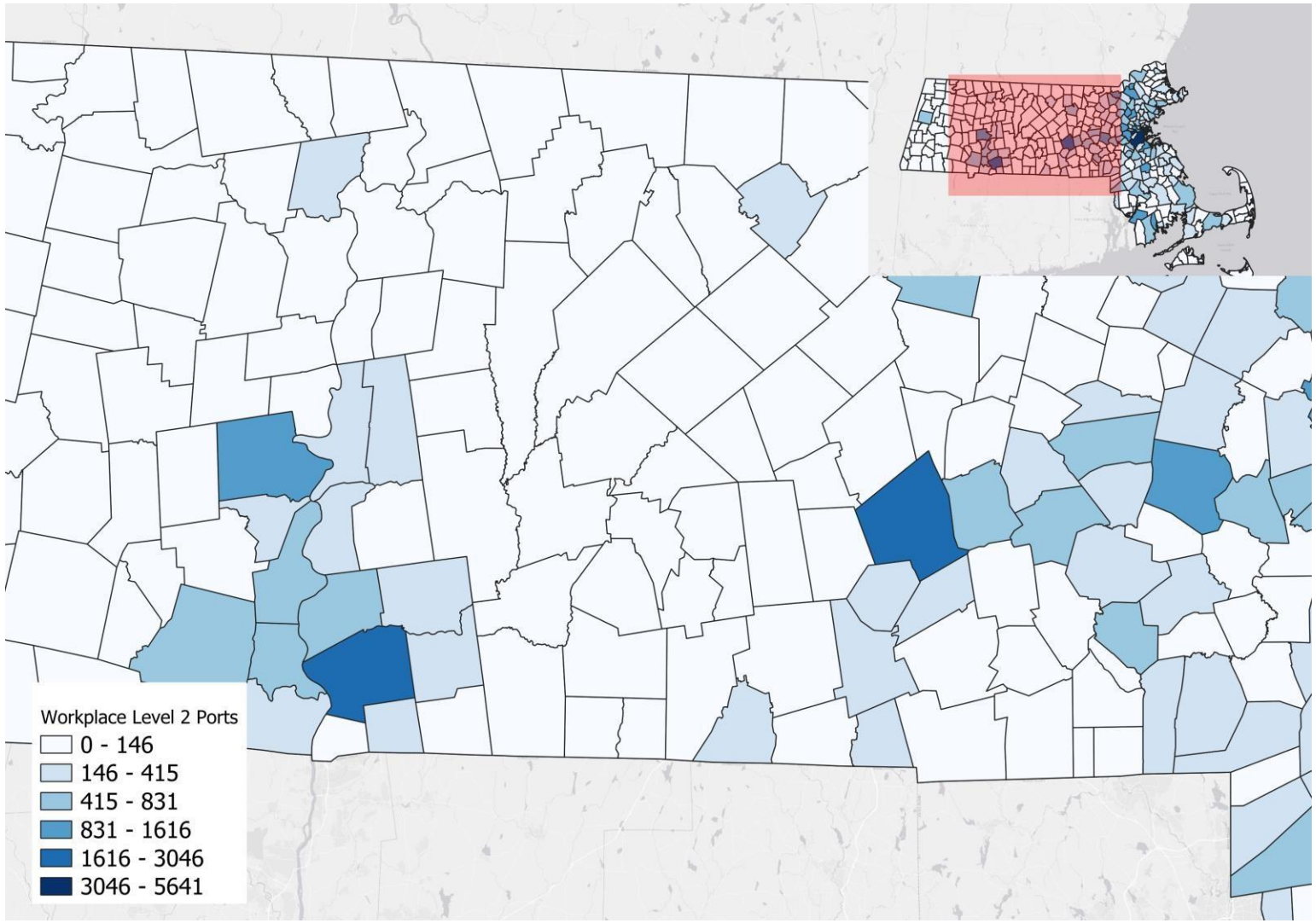


ការព្យាករណ៍ដុំសាកថាមពលកម្រិត 2 នៅកន្លែងធ្វើការ ឆ្នាំ 2035

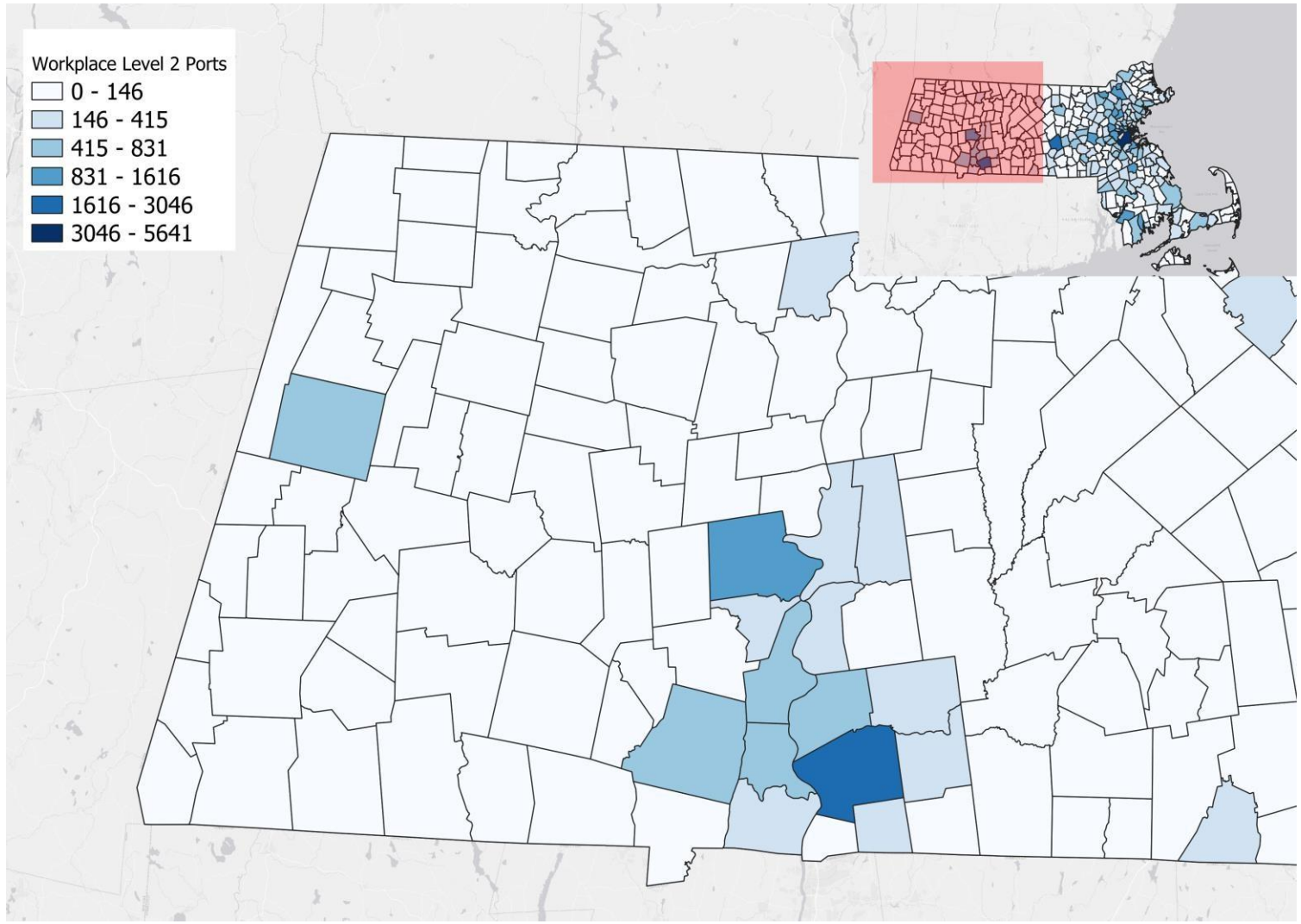
D



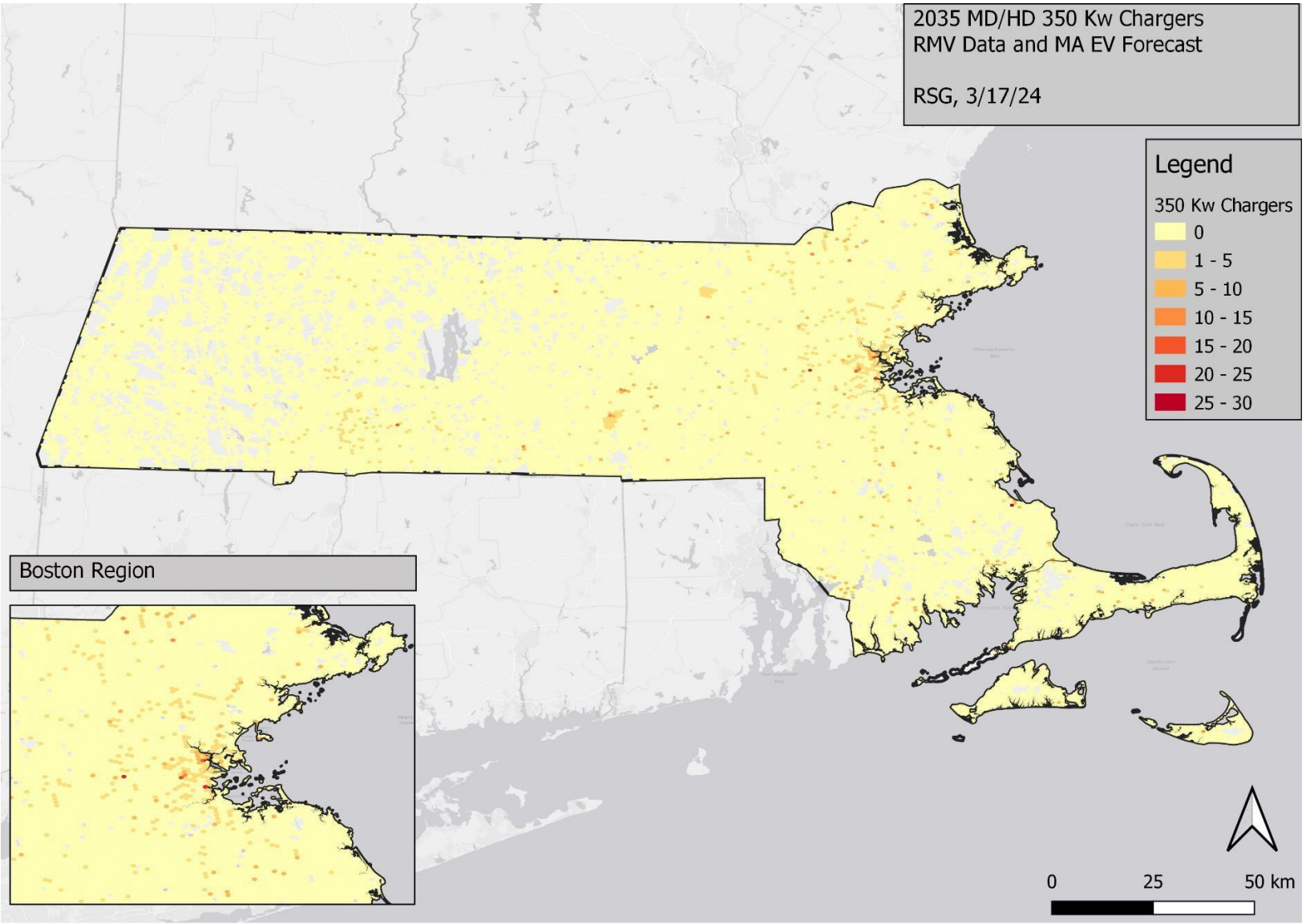
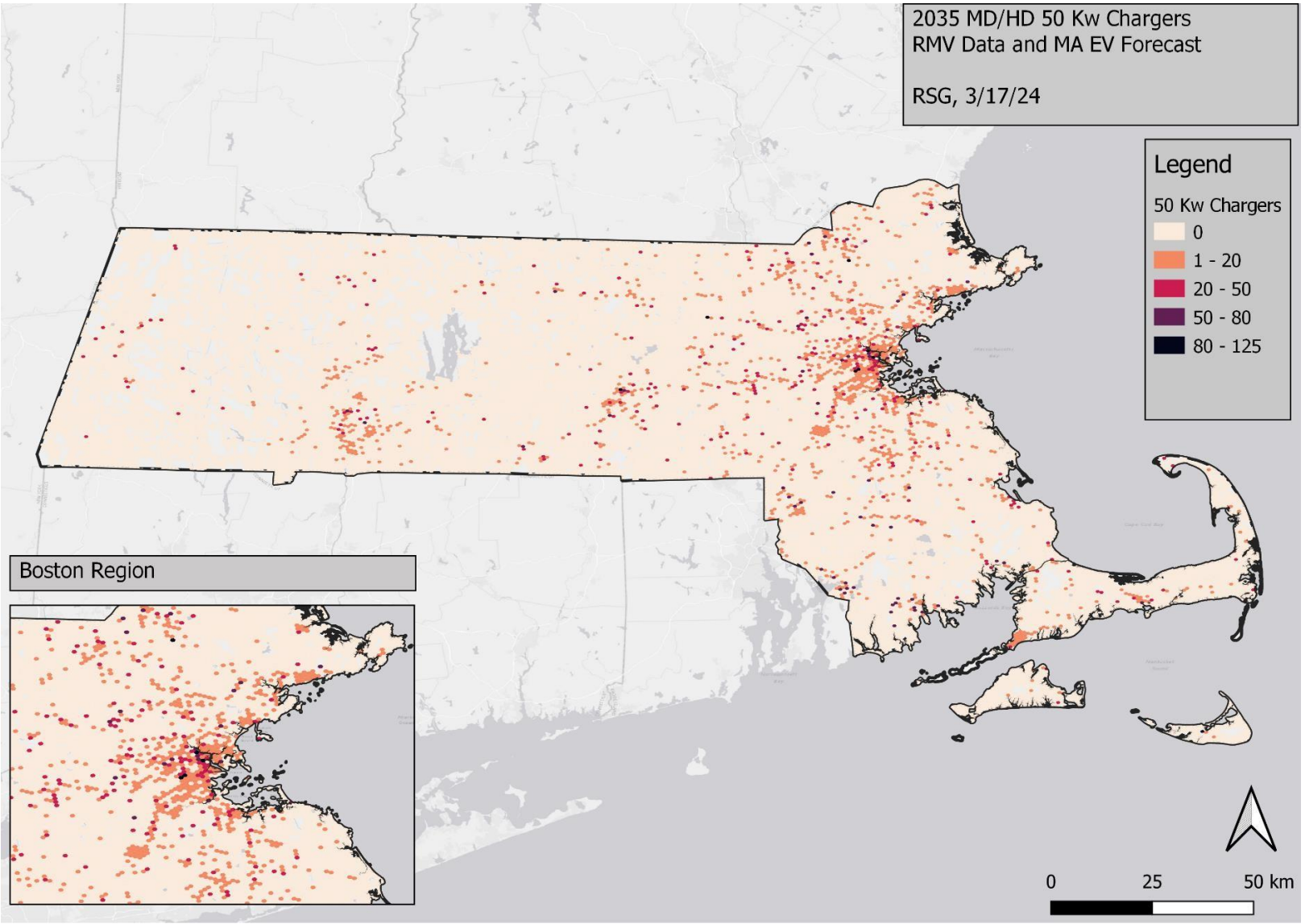
ការព្យាករណ៍ដុំសាកថ្មមពលកម្រិត 2 នៅកន្លែងធ្វើការ ឆ្នាំ 2035



ការព្យាករណ៍ថាមពលកម្រិត 2 នៅកន្លែងធ្វើការ ឆ្នាំ 2035



ទីតាំងដុំសាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញ៖ ដុំសាកថាមពល DCFC



ទីតាំងដុំសាកថាមពលរថយន្តដឹកទំនិញ៖ ដុំសាកថាមពលកម្រិតទី 2