

บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยนี้ทำการศึกษาความเหมาะสมของการนำรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามาใช้งาน เปรียบเทียบกับรถยนต์สามล้อรับจ้างทั่วไปในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านเทคนิคและเศรษฐศาสตร์ รวมไปถึงแนวทางที่เหมาะสมในการนำรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามาให้บริการในพื้นที่ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาต่างๆ ได้ดังนี้

1. การใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าจะมีอัตราสิ้นเปลืองพลังงานน้อยกว่าการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ LPG และ NGV เป็นเชื้อเพลิงในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร โดยพบว่าการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าจะมีอัตราการสิ้นเปลือง 0.58 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ LPG เป็นเชื้อเพลิงจะมีอัตราการสิ้นเปลือง 1.82 บาทต่อกิโลเมตร และการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงจะมีอัตราการสิ้นเปลือง 1.42 บาทต่อกิโลเมตร
2. แบตเตอรี่ที่มีการประจุทุกๆ 80% ของการใช้งาน จะเป็นการยืดระยะเวลาในการใช้แบตเตอรี่ได้มากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการประจุแบตเตอรี่ทุกๆ 40% และ 60% ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับระยะทางในการใช้งานที่เท่ากัน โดยแบตเตอรี่ที่มีการใช้งานทุกๆ 80% จะเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 0.74 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งมีระยะเวลาในการใช้งานได้ประมาณ 375 วัน และแบตเตอรี่ที่มีการใช้งานทุกๆ 40% จะเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 0.72 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งมีระยะเวลาในการใช้งานได้ประมาณ 150 วัน
3. ระยะเวลาในการคืนทุนของการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามีระยะเวลาในการคืนทุนน้อยกว่าการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ LPG และ NGV เป็นเชื้อเพลิง เนื่องจากรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามีราคาสูงกว่ารถยนต์สามล้อรับจ้างที่ใช้ LPG และ NGV เป็นเชื้อเพลิงสูงกว่าเป็นเท่าตัว
4. การจัดตั้งสถานีประจุแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า จะมีการจัดตั้งในบริเวณที่มีการจอดให้บริการรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามากที่สุด เนื่องจากผู้ขับจี้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าสามารถประจุแบตเตอรี่ได้ในขณะที่จอดรอรับผู้โดยสาร เพื่อไม่ให้เป็นการเสียโอกาสในการประจุแบตเตอรี่และไม่จำเป็นต้องเสียเวลาขับรถออกไปนอกเขตการให้บริการ

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. การจัดตั้งสถานีประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า ควรมีการจัดตั้งสถานีให้กระจายอยู่ทั่วไปและมีจำนวนมากเพียงพอต่อผู้ประกอบการ เนื่องจากรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าสามารถวิ่งได้ระยะทางเพียงไม่กี่กิโลเมตร จึงต้องมีการประจุไฟเข้าแบตเตอรี่ใหม่อีกครั้ง และสามารถเข้าถึงการใช้งานได้ง่าย รวมไปถึงมีการบริการด้านอื่นๆ ในสถานีประจุไฟฟ้าอำนวยความสะดวก
2. สถานีประจุไฟฟ้าสำหรับรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้า ควรมีการให้บริการที่หลากหลาย เช่น การเปลี่ยนแบตเตอรี่แทนการประจุไฟ ซึ่งผู้ประกอบการไม่มีความจำเป็นต้องซื้อแบตเตอรี่ใหม่เมื่อแบตเตอรี่มีการเสื่อมสภาพ
3. ภาครัฐควรมีนโยบายสนับสนุนการใช้รถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าสำหรับผู้ประกอบการ เนื่องจากรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้ามีราคาที่ย่อมเยากว่าสูง ซึ่งถือเป็นแนวทางหนึ่งในการเชิญชวนให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์สามล้อรับจ้าง เช่น โครงการรถยนต์สามล้อรับจ้างไฟฟ้าคันแรก เป็นต้น