

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเปรียบเทียบกับ การใช้ก๊าซ NGV หรือก๊าซLPG ในรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์ ต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเปรียบเทียบกับ การใช้ก๊าซ NGV หรือก๊าซLPG ในรถยนต์รับจ้างโดยการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ประเภท ประเภทที่ 1 สอบถามจากรถแท็กซี่ทั่วไปโดยสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่าง 398 ตัวอย่าง และประเภทที่ 2 สอบถามเชิงลึกจากสหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่โดย สัมภาษณ์เชิงลึก 9 สหกรณ์และ 29 บริษัทรถแท็กซี่ โดยแบบสอบถามรถแท็กซี่ทั่วไปกับแบบสอบถามเชิง ลึกของสหกรณ์และบริษัทรถแท็กซี่นี้ใช้ช่วงเวลาในการสัมภาษณ์ตั้งแต่เดือน มีนาคม – สิงหาคม พ.ศ. 2553 ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS การนำเสนอผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามรถแท็กซี่ส่วนบุคคลของผู้ขับรถรับจ้างในเขต กรุงเทพมหานคร

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของข้อมูลโดยการทดสอบค่าสถิติ Chi-Square

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเชิงลึกสำหรับสหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่

ส่วนที่ 4 การนำผลจากส่วนที่ 1 และส่วนที่ 3 มาวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงเดิมเปรียบเทียบกับ การใช้ก๊าซ NGV หรือก๊าซLPG ระบบเชื้อเพลิงร่วม และโดยวิธีเศรษฐศาสตร์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

1.1 ลักษณะทั่วไป ส่วนบุคคลของผู้ขับรถรับจ้างในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับ การศึกษา และอาชีพ โดยแจกแจงจำนวนและร้อยละ ดังนี้

ตารางที่ 4-1 เพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	395	99.2
หญิง	3	0.8
รวม	398	100

ตารางที่ 4-2 อายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 25 ปี	3	0.75
26- 33 ปี	25	6.28
34 - 41 ปี	99	24.87
42 - 49 ปี	157	39.45
50 - 57 ปี	88	22.11
58 – 65 ปี	22	5.53
มากกว่า 65 ปี	4	1.01
รวม	398	100

ตารางที่ 4-3 สถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	50	12.56
สมรส	319	80.15
หม้าย	9	2.26
หย่าร้าง	16	4.02
ไม่ตอบ	4	1.01
รวม	398	100

ตารางที่ 4-4 การศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	145	36.4
มัธยมศึกษาตอนต้น	103	25.9
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	94	23.6
อนุปริญญา/ปวส.	25	6.3
ปริญญาตรี	22	5.5
ปริญญาโท	1	0.3
ไม่ได้ศึกษา	6	1.5
ไม่ตอบ	2	0.5
รวม	398	100



ตารางที่ 4-5 อาชีพ

การประกอบอาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับจ้างทั่วไป	206	51.76
เกษตรกร/ชาวนา	7	1.76
พนักงานบริษัทเอกชน	5	1.26
ข้าราชการ	2	0.50
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	0.50
อื่น ๆ	155	38.94
ไม่ตอบ	21	5.28
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-1- 4-5 แสดงการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับรถรับจ้างในกรุงเทพมหานครที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่าง สรุปได้ดังนี้

เพศ ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครเป็นเพศชาย มีจำนวน 395 คน คิดเป็นร้อยละ 99.2 และเพศหญิง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ .8 สรุปได้ว่า ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

อายุ ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร อายุต่ำกว่า 25 ปี จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8 อายุ 26- 33 ปี จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 อายุ 34 - 41 ปี จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.9 อายุ 42 - 49 ปี จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 39.4 อายุ 50 - 57 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.1 อายุ 58 – 65 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 อายุ มากกว่า 65 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 สรุปได้ว่า ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีอายุ 42 – 49 ปี รองลงมา คือ อายุ 34 – 41 ปี และอายุ 50 – 57 ปี ตามลำดับ

สถานภาพ ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีสถานภาพ โสด จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.6 สมรส จำนวน 319 คน คิดเป็นร้อยละ 80.2 หม้าย 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.3 หย่าร้าง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ไม่ออกความเห็น จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 สรุปได้ว่า ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ มีสถานภาพสมรส จำนวน 319 คน รองลงมาคือ มีสถานภาพโสด จำนวน 50 คน และ หย่าร้าง จำนวน 16 คน ตามลำดับ

ระดับการศึกษา ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 36.4 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 25.9 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.6 การศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 การศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3 ไม่ได้ศึกษา จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 สรุปได้ว่า ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 145 คน รองลงมา มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นจำนวน 103 คน และมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. 94 คน ตามลำดับ

อาชีพ ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 51.8 ประกอบอาชีพเกษตรกร/ชาวนา จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 ประกอบอาชีพข้าราชการ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 สรุปได้ว่า ผู้ขับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 206 คน รองลง คือประกอบอาชีพเกษตรกร/ชาวนา จำนวน 7 คน และ ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 5 คน ตามลำดับ

1.2 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับรถยนต์

ตารางที่ 4-6. สถานภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่

สถานภาพความเป็นเจ้าของของรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ
เป็นรถเช่ารายวัน	107	26.9
เป็นรถเช่าซื้อกับสถาบันการเงิน	189	47.5
เป็นเจ้าของรถจ่ายเงินสด	100	25.1
ไม่ตอบ	2	0.5
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-6 แสดงข้อมูลสถานภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ พบว่า สถานภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ เป็นรถเช่าซื้อกับสถาบันการเงิน จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมา เป็นรถเช่ารายวัน จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 และเป็นเจ้าของรถ จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-7 ค่าความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่ารถรายวันกับช่วงเวลาในการเช่ารถ

ค่ารถเช่ารายวัน เช่าวันละ	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
400 - 500 บาท	0	0.0	14	41.18	14	45.16	28	26.17
501 - 600 บาท	0	0.0	19	55.88	17	54.84	36	33.64
601 - 700 บาท	15	35.7	1	2.94	0	0.00	16	14.95
701 - 800 บาท	18	42.9	0	0.00	0	0.00	18	16.82
801 - 900 บาท	7	16.7	0	0.00	0	0.00	7	6.54
901 - 1,000 บาท	2	4.8	0	0.00	0	0.00	2	1.87
		39.3		31.8		29.0		100.0
รวม	42	100	34	100	31	100	107	100

จากตารางที่ 4-7 แสดงข้อมูลค่าความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่ารถรายวันกับช่วงเวลาในการเช่ารถพบว่า ผู้เช่ารถรายวันทั้งหมด 107 ราย เป็นผู้เช่ารถเช่าควบกะ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมา เช่ากะเช้า จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8 และ เช่ารถกะบ่าย จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 ตามลำดับ ค่าเฉลี่ย ค่าเช่าควบกะ 790.24 บาทต่อวัน ค่าเช่ากะเช้า 551.18 บาทต่อวัน และค่าเช่ากะบ่าย 531.56 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4-8 แสดงสถานบันการเงินที่มีการเข้าซื้อรถแท็กซี่

สถาบันการเงิน	จำนวน	ร้อยละ
ธนาคาร SME	20	10.58
บจก. ไทยเอช ลิซซิ่ง	15	7.94
บจก. ไทโยต้าลิซซิ่ง(ประเทศไทย)	10	5.29
บจก. ไทโยต้า มุกดาหาร ลิซซิ่ง	1	0.53
บจก. เอเซียลิซซิ่ง	5	2.65
บจก. เอเซียเสริมกิจ	7	3.70
บจก. สินอุตสาหกรรม	9	4.76
บจก.โฮวาอินเตอร์เนชั่นแนล	8	4.23
บจก. ไทยออดีเอส	1	0.53
บงล. ธนกิจ จำกัด	3	1.59
บจก. บางอ้อ ลิซซิ่ง	2	1.06
บจก. มินา ลิซซิ่ง	6	3.17
บจก. เคทีบี ลิซซิ่ง	2	1.06
บจก. ธนวัฒน์ ลิซซิ่ง	3	1.59
บจก. โปรลิซซิ่ง	2	1.06
บจก. วีเคลิซซิ่ง	3	1.59
บงล. ธนชาติ	4	2.12
บจก. วี เจ ลิซซิ่ง	3	1.59
สหกรณ์แท็กซี่ไทย	6	3.17
สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด	2	1.06
สหกรณ์ แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด	2	1.06
สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด	3	1.59
สหกรณ์แท็กซี่ หนองสาหร่าย จำกัด	3	1.59
สหกรณ์ ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	3	1.59
สหกรณ์ บวรณ์แท็กซี่ จำกัด	4	2.12
สหกรณ์ แท็กซี่ภูมิพล จำกัด	6	3.17
บจก. อุดมสุข 48	4	2.12
ไม่แจ้งชื่อสถาบัน	52	27.51
รวม	189	100.00

จากตารางที่ 4-8 แสดงข้อมูลของสถานบันการเงินที่มีการเข้าซื้อรถ ส่วนใหญ่เป็นสถานบันการเงินธนาคาร SME จำนวน 20 คัน คิดเป็นร้อยละ 10.85 รองลงมา เป็น บจก. ไทยเอช ลิซซิ่ง จำนวน 15 คัน

คิดเป็นร้อยละ 7.94 และ บจก.โดยด้าลิสซิง(ประเทศไทย) จำนวน 10 ค้น คิดเป็นร้อยละ 5.29 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-9 จำนวนเงินที่ชำระค่าดาวน์รตแท็กชื้อต่อค้น (รตเชำชื้อ)

เงินดาวน์	จำนวน	ร้อยละ
10,000- 50,000 บาท	2	1.1
50,001-100,000 บาท	10	5.3
100,001-200,000 บาท	78	41.3
200,001-300,000 บาท	75	39.7
300,001-400,000 บาท	11	5.8
400,000 บาทชื้อนไป	1	0.5
ไม่ตอบ	12	6.3
รวม	189	100

จากตารางที่ 4-9 แสดงข้อมูลจำนวนเงินที่ชำระค่าดาวน์รตแท็กชื้อต่อค้น พบว่า รตที่เชำชื้อกับ สถำบันการเงิน 189 ค้น ส่วนใหญ่จ่ายเงินเป็นค่าดาวน์รต ระหว่าง 100,001 – 200,000 บาท จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3 รองลงมำ จ่ายเงินเป็นค่าดาวน์รต 200,001-300,000 บาท จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 39.7 และ จ่ายเงินเป็นค่าดาวน์รต ระหว่าง 300,001-400,000 บาท จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.8 ตามลำดับ ค่าเฉลี่ย อยู่ที 217,740.1 บาท

ตารางที่ 4-10 จำนวนเงินที่ผ่อนชำระค่ารตแท็กชื้อต่อเดือน(รตเชำชื้อ)

ผ่อนเดือนละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 8,000 บาท	1	0.5
8,001-10,000 บาท	11	5.8
10,001-15,000 บาท	54	28.6
15,001-20,000 บาท	99	52.4
20,001-25,000 บาท	10	5.3
มากกว่า 25,001 บาท	2	1.1
ไม่ตอบ	12	6.3
รวม	189	100

จากตารางที่ 4-10 แสดงข้อมูลจำนวนเงินที่ผ่อนชำระค่ารตแท็กชื้อต่อเดือน พบว่า รตที่เชำชื้อกับ สถำบันการเงิน 189 ค้นส่วนใหญ่ ผ่อนชำระต่อเดือนเป็นเงิน ระหว่าง 15,001-20,000 บาท จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 52.4 รองลงมำ ผ่อนชำระต่อเดือนเป็นเงิน ระหว่าง 10,001-15,000 บาท จำนวน 54

คน คิดเป็นร้อยละ 28.6 และผ่อนชำระต่อเดือนเป็นเงิน ระหว่าง 8,001- 10,000 บาท จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 5.8 ตามลำดับค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 16,683.62 บาท

ตารางที่ 4-11 อายุการใช้งานรถแท็กซี่

อายุการใช้งานรถ	จำนวน	ร้อยละ
1 - 3 ปี	12	3.0
3 - 5 ปี	15	3.8
5 - 7 ปี	22	5.5
7 - 9 ปี	15	3.8
9 ปี ขึ้นไป	89	22.4
ไม่ตอบ	245	61.6
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-11 แสดงข้อมูลอายุการใช้งานรถแท็กซี่ พบว่า อายุการใช้งานรถ ส่วนใหญ่ มีอายุใช้งาน 9 ปี ขึ้นไป จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.4 รองลงมามีอายุใช้งาน 5 ปี แต่ไม่ถึง 7 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 และ มีอายุใช้งาน 3 ปี แต่ไม่ถึง 5 ปี กับ 7 ปี แต่ไม่ถึง 9 ปี จำนวน 15 คนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-12 ประเภทรถแท็กซี่และความเป็นสมาชิก

ประเภทรถแท็กซี่และความเป็นสมาชิก	จำนวน	ร้อยละ
รถแท็กซี่ส่วนบุคคล	180	45.2
รถแท็กซี่สหกรณ์	178	44.7
รถแท็กซี่บริษัท	36	9.0
ไม่ตอบ	4	1.0
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-12 แสดงข้อมูลประเภทรถแท็กซี่และความเป็นสมาชิก พบว่า รถแท็กซี่ส่วนใหญ่ เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 45.2 รองลงมาเป็นรถแท็กซี่สหกรณ์ จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 44.7 และ เป็นรถแท็กซี่บริษัท จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-13 ประสิทธิภาพในการขับรถแท็กซี่

ประสิทธิภาพในการขับรถแท็กซี่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 2 ปี	32	8.0
3 - 4 ปี	71	17.8
5 - 6 ปี	73	18.3
7 - 8 ปี	56	14.1
9 - 10 ปี	36	9.0
11 - 12 ปี	38	9.5
มากกว่า 12 ปี	91	22.9
ไม่ตอบ	1	0.3
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-13 แสดงข้อมูลประสิทธิภาพในการขับรถแท็กซี่ พบว่า ส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพขับรถแท็กซี่ มากกว่า 12 ปี จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.9 รองลงมามีประสิทธิภาพ 5 – 6 ปี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 และมีประสิทธิภาพ 3 – 4 ปี จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-14 ระยะทางวิ่งเฉลี่ยต่อกะ

ระยะทางที่วิ่ง รถแท็กซี่ทั้งหมด	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ประมาณ 200 กม.			9	26.5	12	38.7	21	5.3
ประมาณ 300 กม.	85	25.5	25	73.5	19	61.3	129	32.4
ประมาณ 400 กม.	174	52.3					174	43.7
ประมาณ 500 กม.	48	14.4					48	12.1
ประมาณ 600 กม.	24	7.2					24	6.0
ไม่ตอบ	2	0.6					2	0.5
รวม	333	100	34	100	31	100	398	100

จากตารางที่ 4-14 แสดงข้อมูลระยะทางวิ่งเฉลี่ยพบว่าระยะทางวิ่งเฉลี่ยส่วนใหญ่ วิ่งรถเป็นระยะทางประมาณ 400 กิโลเมตร จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.7 รองลงมา วิ่งรถเป็นระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 และ วิ่งรถเป็นระยะทางประมาณ 500

กิโลเมตร จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.1 ตามลำดับ ค่าเฉลี่ยระยะทาง รถแท็กซี่วิ่งควบกะ 403.32 กิโลเมตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยระยะทางรถแท็กซี่วิ่งกะเช้า 273.53 กิโลเมตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยระยะทางรถแท็กซี่วิ่งกะบ่าย 261.29 กิโลเมตรต่อวัน

ตารางที่ 4-15 ยี่ห้อของรถยนต์ที่ขับ

ยี่ห้อรถยนต์ที่ขับอยู่	จำนวน	ร้อยละ
Toyota	353	88.7
Honda	1	0.3
Mitsubisish1	12	3.0
Mazda	5	1.3
รถแวน 2 ตอน	10	2.5
อื่น ๆ	13	3.3
ไม่ตอบ	4	1.0
รวม	398	100.0

จากตารางที่ 4-15 แสดงข้อมูลยี่ห้อรถยนต์ที่ขับ พบว่า ยี่ห้อรถที่ขับส่วนใหญ่เป็นรถยี่ห้อ TOYOTA จำนวน 353 คน คิดเป็นร้อยละ 88.7 รองลงมาเป็นรถยี่ห้อ Mitsubishi จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 และ เป็นรถแวน 2 ตอน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-16 อายุการใช้งานของรถแท็กซี่

อายุการใช้งานของรถ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 1 ปี	12	3.0
1 ปี	14	3.5
2 ปี	24	6.0
3 ปี	39	9.8
4 ปี	61	15.3
5 ปี	109	27.4
มากกว่า 5 ปี	138	34.7
ไม่ตอบ	1	0.3
รวม	398	100.0

จากตารางที่ 4-16 แสดงข้อมูลอายุการใช้งานของรถ พบว่า ยี่ห้อรถที่ขับส่วนใหญ่ อายุรถมากกว่า 5 ปี จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.7 รองลงมาอายุ 5 ปี จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.4 และอายุ 4 ปีจำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-17 ขนาดของกระบอกลูกสูบ

ขนาดของกระบอกลูกสูบ	จำนวน	ร้อยละ
1,500 ซีซี.	7	1.9
1,600 ซีซี.	348	87.4
1,800 ซีซี.	10	2.5
2,000 ซีซี.	24	6.0
อื่น ๆ	5	1.8
ไม่ตอบ	4	0.5
รวม	398	100.0

จากตารางที่ 4-17 แสดงข้อมูลขนาดของกระบอกลูกสูบ พบว่า ส่วนใหญ่รถแท็กซี่มีขนาดกระบอกลูกสูบ 1,600 ซีซี. จำนวน 348 คน คิดเป็นร้อยละ 87.4 รองลงมา มีขนาดกระบอกลูกสูบ 2,000 ซีซี. จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 และมีขนาดกระบอกลูกสูบ1,500 ซีซี. จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

1.3. ประเภทของเครื่องยนต์

ตารางที่ 4-18 ประเภทของเครื่องยนต์ตามสภาพดั้งเดิม

ประเภทของเครื่องยนต์ตามสภาพเดิม	จำนวน	ร้อยละ
เบนซิน	379	95.2
ดีเซล	5	1.3
เบนซิน/NGV	7	1.8
เบนซิน/LPG	7	1.8
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-18 แสดงข้อมูลประเภทของเครื่องยนต์ตามสภาพเดิม พบว่า ส่วนใหญ่ใช้เบนซิน จำนวน 379 คน คิดเป็นร้อยละ 95.2 รองลงมาใช้เบนซิน/NGV จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 และใช้ เบนซิน/LPG จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-19 ประเภทของเครื่องยนต์หลังเปลี่ยนระบบ

ประเภทของเครื่องยนต์ตามสภาพเดิม	จำนวน	ร้อยละ
เดิมก๊าสอย่างเดียว (Dedicated Engine) เป็นเครื่องที่ผลิตมาจากโรงงาน	0	0
เบนซิน/LPG ระบบดูด (Mixer)	112	28.14
เบนซิน/LPG ระบบฉีดร่วม (Multipoint Port)	43	10.8
เบนซิน/NGV ระบบดูด (Mixer)	199	50
เบนซิน/NGV ระบบฉีดร่วม (Multipoint Port)	39	9.8
ดีเซล/LPG ระบบดูด (Mixer)	2	0.5
ดีเซล /LPG ระบบฉีดร่วม (Multipoint Port)	1	0.25
ดีเซล/NGV ระบบดูด (Mixer)	1	0.25
ไม่ตอบ	1	0.25
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-19 แสดงข้อมูลประเภทของเครื่องยนต์หลังเปลี่ยนระบบ พบว่า ส่วนใหญ่เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์ระบบ เบนซิน/NGV ระบบดูด (Mixer) จำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 50 รองมา คือ เบนซิน/LPG ระบบดูด (Mixer) จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.14 และ เบนซิน/LPG ระบบฉีดร่วม (Multipoint Port) จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-20 การตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

การตัดสินใจในการใช้เชื้อเพลิง	จำนวน	ร้อยละ
ตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น	21	5.3
เฉย ๆ	61	15.3
ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ	316	79.4
รวม	398	100

จากตารางที่ 4- 20 แสดงข้อมูลการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง พบว่า ส่วนใหญ่ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ จำนวน 316 คน คิดเป็นร้อยละ 79.4 รองลงมาคือ เฉย ๆ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.3 และตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.3 ตามลำดับ



ตารางที่ 4-21 ประเภทของการติดตั้งระบบก๊าซรวมถึง กรณีติดตั้งเอง

การติดตั้งระบบก๊าซ รวมถึง	จำนวน	ร้อยละ
รถเช่า ไม่ได้ติดตั้งเอง	94	23.6
เงินสด	125	31.4
เงินผ่อน	4	1.0
ติดตั้งมากับตัวรถแล้ว	141	35.4
ติดตั้งฟรี เป็นโครงการของ ปตท.	31	7.8
ไม่ตอบ	3	0.8
รวม	398	100

จากตารางที่ 4- 21 แสดงข้อมูลประเภทของการติดตั้งระบบก๊าซ รวมถึง ส่วนใหญ่ติดตั้งมาพร้อมกับตัวรถ จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.4 รองลงมา คือ ชำระค่าติดตั้งเป็นเงินสด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 และ เป็นรถเช่าที่ติดตั้งเรียบร้อยแล้ว จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-22 ประเภทของการติดตั้งระบบก๊าซ เป็นเงินสด (125 ราย)

ติดตั้งเป็นเงินสด	ดีเซล/ LPG ระบบ ดูด	เบนซิน/ LPG ระบบดูด	ดีเซล /LPG ระบบฉีด รวม	เบนซิน/ LPG ระบบฉีด รวม	ดีเซล/ NGV ระบบ ดูด	เบนซิน/ NGV ระบบดูด	เบนซิน/ NGV ระบบฉีด รวม	จำนวน	ร้อยละ
10,000 - 15,000 บาท	2	18						20	16
15,001 - 20,000 บาท		23						23	18.4
20,001 - 25,000 บาท		20	1	2				23	18.4
25,001 - 30,000 บาท				12		7		19	15.2
30,001 - 35,000 บาท					1	5		6	4.8
35,001 - 40,000 บาท						18		18	14.4
40,001 - 45,000 บาท						7		7	5.6
45,001 - 50,000 บาท							9	9	7.2
รวม	2	61	1	14	1	37	9	125	100

จากตารางที่ 4- 22 แสดงข้อมูลการติดตั้งระบบก๊าซ เป็นเงินสด พบว่า ส่วนใหญ่ชำระค่าติดตั้ง มีราคา 15,001- 20,000 บาท จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 รองลงมาคือ 20,001 – 25,000 บาท จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 และ 10,001 – 15,000 บาท จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการติดตั้งดังนี้

ค่าเฉลี่ย ดีเซล/LPG ระบบดูด = 13,500 บาท ค่าเฉลี่ย เบนซิน/LPG ระบบดูด = 16,459.02 บาท
ค่าเฉลี่ย ดีเซล /LPG ระบบฉีดร่วม = 25,000 บาท ค่าเฉลี่ย เบนซิน/LPG ระบบฉีดร่วม = 29,285.71 บาท
ค่าเฉลี่ย ดีเซล/NGV ระบบดูด = 32,000 บาท ค่าเฉลี่ย เบนซิน/NGV ระบบดูด = 34,513.51 บาท
ค่าเฉลี่ย เบนซิน/NGV ระบบฉีดร่วม = 47,000 บาท

ตารางที่ 4-23 ระยะเวลาที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ (รถใช้ก๊าซมาแล้ว)

ระยะเวลาที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ	จำนวน	ร้อยละ
0-1 ปี	69	17.3
2 ปี	49	12.3
3 ปี	59	14.8
4 ปี	75	18.8
5 ปี	82	20.6
ติดมากับรถ	54	13.6
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-23 แสดงข้อมูลระยะเวลาที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ พบว่าส่วนใหญ่ 5 ปี จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.6 รองลงมา 4 ปี 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.8 และ 3 ปี 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.3

1.4 ข้อมูลก่อนที่รถแท็กซี่จะเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ

ตารางที่ 4-24 ประเภทการใช้น้ำมันของรถคันเดิม

รถคันเดิมใช้น้ำมัน	จำนวน	ร้อยละ
เบนซิน 91	206	51.8
เบนซิน 95	27	6.8
ก๊าซโซฮอล์ 91	124	31.2
ก๊าซโซฮอล์ 95	22	5.5
ดีเซล	5	1.3
ไม่ตอบ	14	3.5
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-24 แสดงข้อมูลการใช้น้ำมันของรถคันเดิม พบว่า ส่วนใหญ่ ใช้น้ำมันเบนซิน 91 จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 51.8 รองลงมาคือ ก๊าซโซฮอล์ 91 จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.2 และ ก๊าซโซฮอล์ 95 จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4- 25 รถคันเดิมมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต่อวัน (ใช้เชื้อเพลิงเดิม)

รถแท็กซี่ทั้งหมด ค่าน้ำมันต่อวัน	ขั้นรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ประมาณ 600 บาท			3	8.8	5	16.1	8	2
601 - 800 บาท			19	55.9	20	64.5	39	9.8
801 - 1000 บาท	99	29.7	12	35.3	6	19.4	117	29.4
1001 - 1200 บาท	174	52.3					174	43.7
1201 - 1400 บาท	39	11.7					39	9.8
1401 - 1600 บาท	10	3					10	2.5
ไม่ตอบ	11	3.3					11	2.8
รวม	333	100	34	100	31	100	398	100

จากตารางที่ 4- 25 แสดงข้อมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อวัน ส่วนใหญ่จ่ายค่าน้ำมันต่อวัน 1,001-1,200 บาท จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.7 รองลงมาคือ 801 – 1,000 บาท จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.4 และ 601-800 บาท จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถแท็กซี่วิ่งควบกะ 1,175.16 บาทต่อวัน รถแท็กซี่วิ่งกะเช้า 852.94 บาทต่อวัน รถแท็กซี่วิ่งกะบ่าย 806.45 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4-26 ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงต่อวัน

รถแท็กซี่ทั้งหมด เติมน้ำมันต่อวัน	ขั้นรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
15-20 ลิตร			15	44.1	15	48.4	30	7.5
21-25 ลิตร	46	13.8	18	52.9	16	51.6	80	20.1
26-30 ลิตร	111	33.3	1	2.9			112	28.1
31-35 ลิตร	132	39.6					132	33.2
36-40 ลิตร	30	9					30	7.5
41-45 ลิตร	3	0.9					3	0.8
ไม่ตอบ	11	3.3					11	2.8
รวม	333	100	34	100	31	100	398	100

จากตารางที่ 4- 26 แสดงข้อมูลปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง พบว่า ส่วนใหญ่เติมน้ำมันเชื้อเพลิง 31 – 35 ลิตร จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 33.2 รองลงมา คือ 26 – 30 ลิตร จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.1 และ 21 – 25 ลิตร จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.1 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถ

แท็กซีวิ่งควบกะ 31.98 ลิตรต่อวัน รถแท็กซีวิ่งกะเช้า 22.94 ลิตรต่อวัน และค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถแท็กซีวิ่งกะบ่าย 22.58 ลิตรต่อวัน

ตารางที่ 4-27 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อเดือน

รถแท็กซีทั้งหมด เติมน้ำมันต่อวัน	ขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ประมาณ 18,000 บาท			3	8.8	5	16.1	8	2
18,001 - 24,000 บาท			19	55.9	20	64.5	39	9.8
24,001 - 30,000 บาท	99	29.7	12	35.3	6	19.4	117	29.4
30,001 - 36,000 บาท	174	52.3					174	43.7
36,001 - 42,000 บาท	39	11.7					39	9.8
42,001 - 48,000 บาท	10	3					10	2.5
ไม่ตอบ	11	3.3					11	2.8
รวม	333	100	34	100	31	100	398	100

จากตารางที่ 4- 27 แสดงข้อมูลค่าน้ำมันต่อเดือน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าน้ำมันต่อเดือน 30,001 – 36,000 บาท จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.7 รองลงมา คือ 24,001 – 30,000 บาท จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.4 และ 18,001 – 24,000 บาท จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถแท็กซีวิ่งควบกะ 35,254.66 บาทต่อเดือน ค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถแท็กซีวิ่งกะเช้า 25,588.24 บาทต่อเดือน และค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถแท็กซีวิ่งกะบ่าย 24,193.55 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 4-28 ค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์เฉลี่ยต่อเดือน(ค่าถ่านน้ำมันเครื่อง, ค่าซ่อมรถ)
เฉพาะเจ้าของรถและเช่าซื้อ 289 ราย

ค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง-เบรก	จำนวน	ร้อยละ
1,001-2,000 บาท	0	0.0
2,001-3,000 บาท	15	3.9
3,001-4,000 บาท	65	16.7
4,001-5,000 บาท	209	53.7
ไม่ตอบ	100	25.7
รวม	389	100.0

จากตารางที่ 4- 28 แสดงข้อมูลค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ส่วนใหญ่ มีค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง-เบรคต่อเดือน 4,001 – 5,000 บาท จำนวน 209 คน คิดเป็นร้อยละ 53.7 รองลงมา คือ 3,001-4,000 บาท จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 และ 2.001-3,000 บาท จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9 ตามลำดับ โดยมีค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง-เบรคต่อเดือนเฉลี่ยที่ 4,729.75บาทต่อเดือน หรือ 56,757 บาทต่อปี

ตารางที่ 4-29 รายได้เฉลี่ยของรถต่อวัน กรณีรถแท็กซี่ใช้น้ำมันเพียงอย่างเดียว(ระบบเดิม)

รายได้/วัน รถแท็กซี่ทั้งหมด	ขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1-1,000 บาท	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
1,001-1,500 บาท	0	0.0	7	20.6	13	41.9	20	5.0
1,501-2,000 บาท	39	11.7	24	70.6	17	54.8	80	20.1
2,001-2,500 บาท	208	62.5	3	8.8	1	3.2	212	53.3
2,501-3,000 บาท	75	22.5	0	0.0	0	0.0	75	18.8
3,001-3,500 บาท	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ไม่ตอบ	11	3.3	0	0.0	0	0.0	11	2.8
รวม	333	100.0	34	100.0	31	100.0	398	100.0

จากตารางที่ 4- 29 แสดงข้อมูลรายได้ต่อวัน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อวันที่ 2,001 –2,500 บาท จำนวน 212 คัน คิดเป็นร้อยละ 53.3 รองลงมา คือ 1,501 – 2,000 บาท จำนวน 80 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.1 และ 2,501 –3,000 บาท จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.8 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยรายได้ของรถต่อวัน ของรถแท็กซี่วิ่งควบกะ 2,432.61 บาทต่อวัน ของรถแท็กซี่วิ่งกะเช้า 1,761.76 บาทต่อวัน และของรถแท็กซี่วิ่งกะบ่าย 1,648.39 บาทต่อวัน

1.5 ข้อมูลหลังจากเปลี่ยนระบบมาใช้ก๊าซ

ตารางที่ 4-30 ลักษณะการเติมเชื้อเพลิง

เติมเชื้อเพลิง	จำนวน	ร้อยละ
เติมก๊าซอย่างเดียว	74	18.6
เติมสลับก๊าซ/น้ำมัน	321	80.7
ไม่ตอบ	3	0.8
รวม	398	100

จากตารางที่ 4- 30 แสดงข้อมูลการเติมเชื้อเพลิง พบว่า ส่วนใหญ่เติมสลับก๊าซ/น้ำมัน จำนวน 321 คน คิดเป็นร้อยละ 80.7 รองลงมา คือ เติมก๊าซอย่างเดียว จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-31 ขนาดถังบรรจุก๊าซ

ขนาดถังบรรจุก๊าซLPG/และNGV	จำนวน	ร้อยละ
ถัง LPG 48 ลิตร เติมได้ 22 Kg. หรือ 40.8 ลิตร	86	21.61
ถัง LPG 58 ลิตร เติมได้ 27 Kg. หรือ 49.3 ลิตร	69	17.34
ถัง LPG 64 ลิตร เติมได้ 30 Kg. หรือ 54.4 ลิตร	3	0.75
ถัง NGV 65 ลิตร เติมได้ 15 Kg. หรือ 18.1 ลิตร	4	1.01
ถัง NGV 74 ลิตร เติมได้ 17 Kg. หรือ 20.8 ลิตร	89	22.36
ถัง NGV 94 ลิตร เติมได้ 25 Kg. หรือ 26.2 ลิตร	141	35.43
ไม่ตอบ	6	1.51
รวม	398	100

จากตารางที่ 4-31 แสดงข้อมูลขนาดถังบรรจุก๊าซ พบว่า ส่วนใหญ่ถัง NGV 94 ลิตร มีจำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.4 รองลงมา คือ ถัง NGV 74 ลิตร มีจำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.36 และ ถัง LPG 48 ลิตร. จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-32 ค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซต่อวันของรถแท็กซี่ที่ใช้แอลพีจี

ค่าก๊าซต่อวัน รถแท็กซี่LPG	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
100 - 200 บาท					1	8.3	1	0.6
201 - 300 บาท			12	85.7	11	91.7	23	14.3
301 - 400 บาท	103	76.3	2	14.3			105	65.2
401 - 500 บาท	24	17.8					24	14.9
501 -600 บาท	5	3.7					5	3.1
ไม่ตอบ	3	2.2					3	1.9
รวม	135	100	14	100	12	100	161	100

จากตารางที่ 4-32 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายเติมก๊าซ LPG พบว่า ส่วนใหญ่ จ่ายค่าก๊าซเป็นเงินวันละ 301 – 400 บาท จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 66.2 รองลงมา คือ 401 – 500 บาท จำนวน 24คน คิดเป็นร้อยละ 14.9 และ 201 – 300 บาท จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 14.3 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซ รถแท็กซี่ LPG วิ่งควบกะ 425.76 บาทต่อวัน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซ รถแท็กซี่ LPG วิ่งกะเช้า 314.29 บาทต่อวัน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซ รถแท็กซี่ LPG วิ่งกะบ่าย 291.67 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4- 33 ปริมาณก๊าซต่อวันของรถแท็กซี่ที่ใช้แอลพีจี

จำนวนลิตรต่อวัน รถแท็กซี่ LPG	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
10 - 20 ลิตร			3	21.4	4	33.3	7	4.3
21 - 30 ลิตร	40	29.6	10	71.4	8	66.7	58	36.0
31 - 40 ลิตร	70	51.9	1	7.1			71	44.1
41 - 50 ลิตร	16	11.9					16	9.9
51 - 60 ลิตร	6	4.4					6	3.7
ไม่ตอบ	3	2.2					3	1.9
รวม	135	100	14	100	12	100	161	100

จากตารางที่ 4-33 แสดงข้อมูลค่าในการเติมก๊าซ พบว่า ส่วนใหญ่ เติมก๊าซวันละ 31 – 40 ลิตร จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 44.1 รองลงมา คือ 21 – 30 ลิตร จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 36 และ 41 – 50 ลิตร จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9 ตามลำดับ โดยมี ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซ รถแท็กซี่ LPG วิ่งควบ

กะ 39.10 ลิตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซ รถ แท็กซี่ LPG วิ่งกะเช้า 28.57 ลิตรต่อวัน และค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซ รถแท็กซี่ LPG วิ่งกะบ่าย 26.67 ลิตรต่อวัน

ตารางที่ 4-34 ระยะทางที่วิ่งรถต่อวันของรถแท็กซี่ที่ใช้ LPG

ระยะทาง รถแท็กซี่LPG	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ประมาณ 200 กม.			3	21.4	4	33.3	7	4.3
ประมาณ 300 กม.	40	29.6	10	71.4	8	66.7	58	36.0
ประมาณ 400 กม.	70	51.9	1	7.1			71	44.1
ประมาณ 500 กม.	16	11.9					16	9.9
ประมาณ 600 กม.	6	4.4					6	3.7
ไม่ตอบ	3	2.2					3	1.9
รวม	135	100	14	100	12	100	161	100

จากตารางที่ 4-34 แสดงข้อมูลค่าในการวิ่งรถ พบว่า ส่วนใหญ่วิ่งระยะทางประมาณวันละ 400 กิโลเมตร จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 44.1 รองลงมา คือ 300 กิโลเมตร จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 36 และ 500กิโลเมตร จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9 ตามลำดับ โดยมี ค่าเฉลี่ยระยะทาง รถแท็กซี่ LPG วิ่งควบกะ 390.91 กิโลเมตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยระยะทางรถแท็กซี่ LPG วิ่งกะเช้า 285.71 กิโลเมตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยระยะทางรถแท็กซี่ LPG วิ่งกะบ่าย 266.67 กิโลเมตรต่อวัน

ตารางที่ 4-35 ค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซต่อเดือนของรถแท็กซี่ LPG (จากการคำนวณ)

ค่าใช้จ่าย รถแท็กซี่ LPG	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
3,000 - 6,000 บาท					1	8.3	1	0.6
6,001 - 9,000 บาท			12	85.7	11	91.7	23	14.3
9,001 - 12,000 บาท	103	76.3	2	14.3			105	65.2
12,001 - 15,000 บาท	24	17.8					24	14.9
15,001 - 18,000 บาท	5	3.7					5	3.1
ไม่ตอบ	3	2.2					3	1.9
รวม	135	100	14	100	12	100	161	100

จากตารางที่ 4-35 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายเติมก๊าซ พบว่า ส่วนใหญ่ จ่ายค่าก๊าซเป็นเงินเดือนละ 9,001-12,000 บาท จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 65.2 รองลงมา คือ 12,001-15,000 บาท จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 14.9 และ 6,001-9,000 บาท จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 14.3 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซรถแท็กซี่ LPG วิ่งควบกะ 12,772.73 บาทต่อเดือน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซรถแท็กซี่ LPG วิ่งกะเช้า 9,428.57 บาทต่อเดือน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซรถแท็กซี่ LPG วิ่งกะบ่าย 8,750 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 4-36 ค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซต่อวันของรถแท็กซี่ NGV

รถแท็กซี่ NGV ค่าก๊าซต่อวัน	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
101 - 200 บาท	38	19.2	14	70	16	84.2	68	28.7
201 - 300 บาท	77	38.9	6	30	3	15.8	86	36.3
301 - 400 บาท	80	40.4					80	33.8
401 - 500 บาท								
501 - 600 บาท								
ไม่ตอบ	3	1.5					3	1.3
รวม	198	100	20	100	19	100	237	100

จากตารางที่ 4-36 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายเติมก๊าซ พบว่า ส่วนใหญ่ จ่ายค่าก๊าซเป็นเงินวันละ 201 – 300 บาท จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 36.3 รองลงมา คือ 301 – 400 บาท จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 36.3 และ 101 – 300 บาท จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 28.7 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซรถแท็กซี่ NGV วิ่งควบกะ 321.54 บาทต่อวัน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะเช้า 230.0 บาทต่อวัน ค่าเฉลี่ยการเติมก๊าซรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะบ่าย 215.79 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4-37 ปริมาณก๊าซต่อวันของรถแท็กซี่ NGV

รถแท็กซี่ NGV เติมก๊าซต่อวัน	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควมกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
11 - 20 KGs.	57	28.8	16	80	17	89.5	90	38
21 - 30 KGs	104	52.5	4	20	2	10.5	110	46.4
31 - 40 KGs	23	11.6					23	9.7
41 - 50 KGs	11	5.6					11	4.6
ไม่ตอบ	3	1.5					3	1.3
รวม	198	100	20	100	19	100	237	100

จากตารางที่ 4-37 แสดงข้อมูลค่าในการเติมก๊าซ พบว่า ส่วนใหญ่ เติมก๊าซวันละ 21 – 30 ลิตร จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 46.4 รองลงมา คือ 11 – 20 ลิตร จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 38 และ 31 – 40 ลิตร จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยก๊าซ NGV ของรถแท็กซี่ NGV วิ่งควมกะ 29.38 กิโลกรัมต่อวันค่าเฉลี่ยก๊าซ NGV ของรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะเช้า 22.0 กิโลกรัมต่อวันค่าเฉลี่ยก๊าซ NGV ของรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะบ่าย 21.05 กิโลกรัมต่อวัน

ตารางที่ 4-38 ระยะทางที่วิ่งรถต่อวันรถแท็กซี่ที่ใช้ NGV

รถแท็กซี่ NGV ระยะทาง	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควมกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
ประมาณ 200 กม.			5	25	6	31.6	11	4.6
ประมาณ 300 กม.	57	28.8	15	75	13	68.4	85	35.9
ประมาณ 400 กม.	104	52.5					104	43.9
ประมาณ 500 กม.	23	11.6					23	9.7
ประมาณ 600 กม.	11	5.6					11	4.6
ไม่ตอบ	3	1.5					3	1.3
รวม	198	100	20	100	19	100	237	100

จากตารางที่ 4-38 แสดงข้อมูลค่าในการวิ่งรถ พบว่า ส่วนใหญ่วิ่งระยะทางประมาณวันละ 400 กิโลเมตร จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 43.9 รองลงมา คือ 300 กิโลเมตร จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 35.9 และ 500กิโลเมตร จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7 ตามลำดับ โดยมี ค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยระยะทาง

รถแท็กซี่ NGV วิ่งควบกะ 393.85 กิโลเมตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยระยะทางรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะเช้า 275.0 กิโลเมตรต่อวัน ค่าเฉลี่ยระยะทางรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะบ่าย 268.42 กิโลเมตรต่อวัน

ตารางที่ 4-39 ค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันต่อเดือนของรถแท็กซี่ NGV(จากการคำนวณ)

รถแท็กซี่ NGV ค่าก๊าซต่อเดือน	ช่วงเวลาขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
3,001 - 6,000 บาท	38	19.2	14	70	16	84.2	68	28.7
6,001 - 9,000 บาท	77	38.9	6	30	3	15.8	86	36.3
9,001 - 12,000 บาท	80	40.4					80	33.8
12,001 - 15,000 บาท								
ไม่ตอบ	3	1.5					3	1.3
รวม	198	100	20	100	19	100	237	100

จากตารางที่ 4-39 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายเติมน้ำมัน พบว่า ส่วนใหญ่ จ่ายค่าก๊าซเป็นเงินเดือนละ 6,001-9,000 บาท จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 36.3 รองลงมา คือ 9,001-12,000 บาท จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 33.8 และ 3,001-6,000 บาท จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 28.7 ตามลำดับ โดยมี ค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมัน รถแท็กซี่ NGV วิ่งควบกะ 9,646.15 บาทต่อเดือน ค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมันรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะเช้า 6,900.0 บาทต่อเดือน ค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมันรถแท็กซี่ NGV วิ่งกะบ่าย 6,473.68 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 4- 40 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับหล่อเลี้ยงสำหรับสารถรถต่อวัน

เติมน้ำมันหล่อเลี้ยงต่อวัน	จำนวน	ร้อยละ
1 - 50 บาท	248	62.31
51 - 100 บาท	55	13.82
101 - 150 บาท	18	4.52
ไม่ตอบ	77	19.35
รวม	398	100

จากตารางที่ 4- 40 แสดงข้อมูลการเติมน้ำมันหล่อเลี้ยงต่อวัน พบว่า ส่วนใหญ่ เติมน้ำมันเป็นเงินวันละ 1- 50 บาท จำนวน 248 บาท คิดเป็นร้อยละ 62.31 รองลงมา คือ 51-100 บาท จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.82 และ 101-150 บาท จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.52 ตามลำดับ โดยมี ค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับหล่อเลี้ยงการสารถรถ 43.61 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4-41 ค่าบำรุงรักษาเครื่องต่อเดือนหลังเปลี่ยนระบบแล้ว
เฉพาะเจ้าของรถ 289 ราย

ค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง-เบรก	จำนวน	ร้อยละ
1,001-2,000 บาท	0	0.0
2,001-3,000 บาท	15	3.9
3,001-4,000 บาท	65	16.7
4,001-5,000 บาท	209	53.7
ไม่ตอบ	100	25.7
รวม	389	100.0

จากตารางที่ 4-41 แสดงข้อมูลค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ส่วนใหญ่ มีค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง-เบรกต่อเดือน 4,001 – 5,000 บาท จำนวน 209 คน คิดเป็นร้อยละ 53.7 รองลงมา คือ 3,001-4,000 บาท จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 และ 2,001-3,000 บาท จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9 ตามลำดับ โดยมีค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง-เบรกต่อเดือนเฉลี่ยที่ 4,729.75บาทต่อเดือน หรือ 56,757 บาทต่อปี

ตารางที่ 4-42 รายได้ต่อเดือนหลังเปลี่ยนระบบแล้ว

รายได้/วัน รถแท็กซี่ทั้งหมด	ขับรถ							
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า	ร้อยละ	กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1-1,000 บาท	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
1,001-1,500 บาท	0	0.0	7	20.6	13	41.9	20	5.0
1,501-2,000 บาท	39	11.7	24	70.6	17	54.8	80	20.1
2,001-2,500 บาท	208	62.5	3	8.8	1	3.2	212	53.3
2,501-3,000 บาท	75	22.5	0	0.0	0	0.0	75	18.8
3,001-3,500 บาท	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ไม่ตอบ	11	3.3	0	0.0	0	0.0	11	2.8
รวม	333	100.0	34	100.0	31	100.0	398	100.0

จากตารางที่ 4-42 แสดงข้อมูลรายได้ต่อวัน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อวันที่ 2,001 – 2,500 บาท จำนวน 212 คัน คิดเป็นร้อยละ 53.3 รองลงมา คือ 1,501 – 2,000 บาท จำนวน 80 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.1 และ 2,501 – 3,000 บาท จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.8 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยรายได้ของรถ

ต่อวัน ของรถแท็กซี่วิ่งควบกะ 2,432.61 บาทต่อวัน ของรถแท็กซี่วิ่งกะเช้า 1,761.76 บาทต่อวัน และของรถแท็กซี่วิ่งกะบ่าย 1,648.39 บาทต่อวัน

คนขับรถแท็กซี่จะขับรถเพื่อต้องการให้รายได้เท่ากันกับ รายได้ก่อนเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง

1.6 การเลือกเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากระบบน้ำมันเป็นระบบก๊าซ เรียงความสำคัญ 10 ลำดับ
ตารางที่ 4-43 ปัจจัยของการเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากเชื้อเพลิงเดิมเป็นระบบเชื้อเพลิงร่วม

เลือกเป็นลำดับ	ประเด็น	จำนวน	ร้อยละ
ลำดับที่ 1	การประหยัดค่าน้ำมัน	363	28.6
ลำดับที่ 2	สามารถสลับการใช้เชื้อเพลิงร่วม 2 ระบบได้	233	18.4
ลำดับที่ 3	ลดค่าการบำรุงรักษา	96	7.6
ลำดับที่ 4	มาตรฐานความปลอดภัยสูง	92	7.3
ลำดับที่ 5	ดูแลรักษาได้ง่าย	92	7.3
ลำดับที่ 6	ลดมลภาวะโลกร้อน	90	7.1
ลำดับที่ 7	อุปกรณ์อะไหล่หาซื้อง่าย เข้าถึงง่าย	82	6.5
ลำดับที่ 8	เพิ่มกำลังสมรรถนะของเครื่องยนต์	77	6.1
ลำดับที่ 9	เป็นพลังงานความสะอาด	76	6.0
ลำดับที่ 10	สนับสนุนนโยบายรัฐ	67	5.3
รวม		1,268	100.0

จากตารางที่ 4-43 แสดงข้อมูลการเลือกเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากระบบน้ำมันเป็นระบบก๊าซ พบว่า ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1 คือ การประหยัดน้ำมัน จำนวน 363 คน คิดเป็นร้อยละ 28.6 รองลงมาคือสามารถสลับการใช้เชื้อเพลิงร่วม 2 ระบบได้ จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 และลดค่าการบำรุงรักษา จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 7.6 ตามลำดับ



1.7 ข้อมูลการเปรียบเทียบเชื้อเพลิงก่อนติดตั้งก๊าซและหลังติดตั้งก๊าซ
ตารางที่ 4-44 การเปรียบเทียบเชื้อเพลิงเดิมดีกว่าระบบติดตั้งก๊าซใหม่

ประเด็น	เชื้อเพลิงเดิม		ไม่แตกต่าง		ระบบก๊าซใหม่		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. มีสถานีจุดเติมน้ำมัน(มากกว่า)	270	67.8	63	15.8	62	15.6	3	0.8
2. การดูแลรักษาเครื่องยนต์ (ง่ายกว่า)	191	48.0	150	37.7	55	13.8	2	0.5
3. กำลังของเครื่องยนต์ อัตราเร่ง (ดีกว่า)	188	47.2	166	41.7	39	9.8	5	1.3
4. ประสิทธิภาพการการเผาไหม้(ดีกว่า)	163	41.0	135	33.9	98	24.6	2	0.5
5. มาตรฐานความปลอดภัยสูง (ดีกว่า)	162	40.7	138	34.7	95	23.9	3	0.8
6. ค่าใช้จ่ายรักษาเครื่องยนต์ (น้อยกว่า)	156	39.2	125	31.4	115	28.9	2	0.5

จากตารางที่ 4-44 แสดงข้อมูลการการเปรียบเทียบเชื้อเพลิงเดิมดีกว่าระบบติดตั้งก๊าซใหม่ พบว่าส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1มีสถานีจุดเติมน้ำมัน(มากกว่า) คือ จำนวน 270 คน คิดเป็นร้อยละ 67.8 รองลงมาคือ การดูแลรักษาเครื่องยนต์ (ง่ายกว่า) จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0 และกำลังของเครื่องยนต์ อัตราเร่ง (ดีกว่า) จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-45 การเปรียบเทียบระบบติดตั้งก๊าซใหม่ดีกว่าเชื้อเพลิงเดิม

ประเด็น	ระบบก๊าซใหม่		ไม่แตกต่าง		เชื้อเพลิงเดิม		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การประหยัดเชื้อเพลิง (มากกว่า)	371	93.2	14	3.5	11	2.8	2	0.5
2. อัตราการสึกหรอของเครื่อง (มากกว่า)	205	51.5	86	21.6	104	26.1	3	0.8
3. เป็นพลังงานความสะอาด (มากกว่า)	174	43.7	100	25.1	120	30.2	4	1

จากตารางที่ 4- 45 แสดงข้อมูลการเปรียบเทียบระบบติดตั้งก๊าซใหม่ดีกว่าเชื้อเพลิงเดิมพบว่าส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1. การประหยัดเชื้อเพลิง (มากกว่า) คือ จำนวน 371 คน คิดเป็นร้อยละ 93.2 รองลงมาคือ อัตราการสึกหรอของเครื่อง (มากกว่า) จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 และเป็นพลังงานความสะอาด (มากกว่า) จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-46 ความไม่แตกต่างของระบบติดตั้งก๊าซใหม่กับเชื้อเพลิงเดิม

ประเด็น	ไม่แตกต่าง		เชื้อเพลิงเดิม		ระบบก๊าซใหม่		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การเสียภาษีรถยนต์ (มากกว่า)	186	46.7	161	40.5	48	12.1	3	0.8
2. อุปกรณ์อะไหล่หาซื้อง่าย เข้าถึงง่าย	165	41.5	118	29.6	111	27.9	4	1

จากตารางที่ 4-46 แสดงข้อมูลความไม่แตกต่างของระบบติดตั้งก๊าซใหม่กับเชื้อเพลิงเดิมพบว่า ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1. การเสียภาษีรถยนต์ (มากกว่า) คือ จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 รองลงมาคือ อุปกรณ์อะไหล่หาซื้อง่าย เข้าถึงง่าย จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 ตามลำดับ

1.8 ข้อมูลเปรียบเทียบความเหมาะสมหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นก๊าซ

ตารางที่ 4-47 ความเหมาะสมหรือไม่เหมาะสมหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นก๊าซ

ประเด็น	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.เครื่องยนต์ที่ใช้ระบบเชื้อเพลิงสองประเภท	384	96.5	12	3	2	0.5
2.ค่าติดตั้งก๊าซ LPGหรือ NGV รวมถึงก๊าซ	228	57.3	166	41.7	4	1
3.ราคาเชื้อเพลิง	372	93.5	24	6	2	0.5
4.ถึงบรรจุก๊าซ	251	63.1	144	36.2	3	0.8
5.ค่าใช้จ่ายการดูแลรักษาเครื่องยนต์	273	68.6	122	30.7	3	0.8
6.มีสถานีและจุดเติมน้ำมัน	191	48	204	51.3	3	0.8

จากตารางที่ 4-47 แสดงข้อมูลของความเหมาะสม หรือไม่เหมาะสมหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นก๊าซพบว่า ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1. เครื่องยนต์ที่ใช้ระบบเชื้อเพลิงสองประเภท คือ จำนวน 384 คน คิดเป็นร้อยละ 96.5 รองลงมาคือ ค่าติดตั้งก๊าซ LPGหรือ NGV รวมถึงก๊าซ จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 57.3 และ ราคาเชื้อเพลิง จำนวน 372 คน คิดเป็นร้อยละ 93.5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ผลวิเคราะห์ข้อมูลโดยการทดสอบค่าสถิติ

การวิเคราะห์โดยวิธีไคสแควร์ (Chi-Square Test) เป็นการหาผลของปัจจัยบุคคลที่มีต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง จะใช้การทดสอบ Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ และผู้วิจัยได้ทำการตั้งสมมติฐานเพื่อทำการทดสอบดังนี้

สมมติฐาน “ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง” จากสมมติฐานหลักสามารถจำแนกออกเป็น 5 สมมติฐานย่อยดังนี้

2.1 สมมติฐานย่อยที่ 1 “เพศมีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง” ในการทดสอบผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานทางสถิติเพื่อทำการทดสอบดังนี้

H_0 = เพศไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

H_1 = เพศมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

การทดสอบสมมติฐานนี้จะใช้การทดสอบ Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 2 ที่ระดับนัยสำคัญ (α) 0.05 โดยจะยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่าค่า α (เท่ากับไม่ Sig.) และปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) น้อยกว่าค่า α (เท่ากับ Sig.)

ตารางที่ 4-48 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับเพศ

การตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น	21	0	21
เฉย ๆ	61	0	61
ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ	313	3	316
รวม	395	3	398

$\chi^2 = 0.784$ $df = 2,$ $P = 0.676$

จากตารางที่ 4-48 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ของการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับเพศพบว่าค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ที่ว่าเพศไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง จึงสรุปได้ว่าเพศไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

2.2 สมมติฐานย่อยที่ 2 “อายุมีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง” ในการทดสอบผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานทางสถิติเพื่อทำการทดสอบดังนี้

- H_0 = อายุไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง
- H_1 = อายุมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

การทดสอบสมมติฐานนี้จะใช้การทดสอบ Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 2 ที่ระดับนัยสำคัญ (α) 0.05 โดยจะยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่าค่า α (เท่ากับไม่ Sig.) และปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) น้อยกว่าค่า α (เท่ากับ Sig.)

ตารางที่ 4-49 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับอายุ

	อายุ							รวม
	ต่ำกว่า 25 ปี	26 - 33 ปี	34 - 41 ปี	42 - 49 ปี	50 - 57 ปี	58 - 65 ปี	มากกว่า 65 ปี	
การตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง								
ตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น	-	1	6	5	7	1	1	21
เฉย ๆ	-	3	15	26	16	1	0	61
ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ	3	21	78	126	65	20	3	316
รวม	3	25	99	157	88	22	4	398

$\chi^2= 10.331, \quad df = 12, \quad P = 0.587$

จากตารางที่ 4-49 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ของการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับอายุพบว่าค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ที่ว่าอายุไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง จึงสรุปได้ว่าอายุไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

2.3 สมมติฐานย่อยที่ 3 "สถานภาพมีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง" ในการทดสอบผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานทางสถิติเพื่อทำการทดสอบดังนี้

H_0 = สถานภาพไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

H_1 = สถานภาพมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

การทดสอบสมมติฐานนี้จะใช้การทดสอบ Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 2 ที่ระดับนัยสำคัญ (α) 0.05 โดยจะยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่าค่า α (เท่ากับไม่ Sig.) และปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) น้อยกว่าค่า α (เท่ากับ Sig.)

ตารางที่ 4-50 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับสถานภาพ

การตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง	สถานภาพ				รวม
	โลด	สมรส	หม้าย	หย่าร้าง	
ตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น	1	19	-	1	21
เฉย ๆ	8	49	-	3	60
ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ	41	251	9	12	313
รวม	50	319	9	16	394

$\chi^2= 3.887, \quad df = 6, \quad P = 0.692$

จากตารางที่ 4-50 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ของการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับสถานภาพพบว่าค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ที่ว่าสถานภาพไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง จึงสรุปได้ว่าสถานภาพไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

2.4 สมมติฐานย่อยที่ 4 “ระดับการศึกษามีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง” ในการทดสอบผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานทางสถิติเพื่อทำการทดสอบดังนี้

- H_0 = ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง
- H_1 = ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

การทดสอบสมมติฐานนี้จะใช้การทดสอบ Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 2 ที่ระดับนัยสำคัญ (α) 0.05 โดยจะยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่าค่า α (เท่ากับไม่ Sig.) และปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) น้อยกว่าค่า α (เท่ากับ Sig.)

ตารางที่ 4-51 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับระดับการศึกษา

การตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง	ระดับการศึกษา							รวม
	มัธยม							
	ศึกษา							
	ไม่ได้ศึกษา	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	อนุปริญญา/ปวส.	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	
ตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น	0	6	5	7	0	2	0	20
เฉย ๆ	1	23	15	13	5	4	0	61
ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ	5	116	83	74	20	16	1	315
รวม	6	145	103	94	25	22	1	396
$\chi^2= 4.693,$ $df = 12,$ $P = 0.967$								

จากตารางที่ 4-51 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ของการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับระดับการศึกษาพบว่าค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ที่ว่าระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง จึงสรุปได้ว่าระดับการศึกษาไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

2.5 สมมติฐานย่อยที่ 5 "อาชีพมีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง" ในการทดสอบผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานทางสถิติเพื่อทำการทดสอบดังนี้

- H_0 = อาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง
- H_1 = อาชีพมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

การทดสอบสมมติฐานนี้จะใช้การทดสอบ Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 2 ที่ระดับนัยสำคัญ (α) 0.05 โดยจะยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่าค่า α (เท่ากับไม่ Sig.) และปฏิเสธสมมติฐานหลัก (H_0) ยอมรับสมมติฐานรอง (H_1) เมื่อค่าความน่าจะเป็น (P) น้อยกว่าค่า α (เท่ากับ Sig.)

ตารางที่ 4-52 ค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับอาชีพ

การตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง	อาชีพ						รวม
	ข้าราชการ	พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัทเอกชน	เกษตรกร ร/ชาวนา	รับจ้าง ทั่วไป	อื่น ๆ	
		จ	น				
ตัดสินใจใช้เพราะความจำเป็น	0	0	0	0	11	8	19
เฉย ๆ	0	0	1	0	32	26	59
ตัดสินใจด้วยความเต็มใจ	2	2	4	7	163	121	299
รวม	2	2	5	7	206	155	377

$\chi^2= 3.382, \quad df = 10, \quad P = 0.971$

จากตารางที่ 4- 52 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ของการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิงกับอาชีพพบว่าค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ที่ว่าอาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง จึงสรุปได้ว่าอาชีพไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

สรุปผลวิเคราะห์ข้อมูลโดยการทดสอบค่าสถิติวิธีไคสแควร์ (Chi-Square)

การหาผลความสัมพันธ์ของปัจจัยบุคคลที่มีต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง สรุปผลได้ดังนี้

ตาราง 4-52-1 ตารางสรุปค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจ

	χ^2	df	P	ที่ระดับนัยสำคัญ (α) 0.05
1.เชื้อเพลิงกับเพศ	0.784	2	0.676	$P>(\alpha)$ ยอมรับ H_0
2.เชื้อเพลิงกับอายุ	10.331	12	0.587	$P>(\alpha)$ ยอมรับ H_0
3.เชื้อเพลิงกับสถานภาพ	3.887	6	0.692	$P>(\alpha)$ ยอมรับ H_0
4.เชื้อเพลิงกับระดับการศึกษา	4.693	12	0.967	$P>(\alpha)$ ยอมรับ H_0
5.เชื้อเพลิงกับอาชีพ	3.382	10	0.971	$P>(\alpha)$ ยอมรับ H_0

จากตาราง 4-52-1 พบว่า เพศไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง โดย $P = 0.676$ โดยค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0)

อายุไม่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง $P = 0.587$ โดยค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0)

สถานภาพไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง $P = 0.692$ โดยค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0)

ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง $P = 0.967$ โดยค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0)

อาชีพไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง $P = 0.971$ โดยค่าความน่าจะเป็น (P) มากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0)

สรุปได้ว่า เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา และอาชีพไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เชื้อเพลิง

ส่วนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเชิงลึกสำหรับสหกรณ์หรือบริษัทจดทะเบียน
(9 สหกรณ์และ 29 บริษัทจดทะเบียน)

3.1 ลักษณะทั่วไป ของสหกรณ์หรือบริษัทจดทะเบียน ได้แก่ ความสัมพันธ์ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา และอาชีพ โดยแจกแจงจำนวนและร้อยละ ดังนี้

ตารางที่ 4-53 ความสัมพันธ์ของผู้ถูกสัมภาษณ์

ความสัมพันธ์ของผู้ถูกสัมภาษณ์	บริษัทจดทะเบียน	ร้อยละ
เจ้าของ	27	71.1
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	11	28.9
รวมทั้งหมด	38	100.0

ตารางที่ 4-54 เพศ

เพศ	บริษัทจดทะเบียน	ร้อยละ
ชาย	24	63.16
หญิง	14	36.84
รวมทั้งหมด	38	100.0

ตารางที่ 4-55 อายุ

อายุ	บริษัทจดทะเบียน	ร้อยละ
26 - 33 ปี	4	10.53
34 - 41 ปี	8	21.05
42 - 49 ปี	8	21.05
50 - 57 ปี	14	36.84
58 - 65 ปี	4	10.53
รวมทั้งหมด	38	100.0

ตารางที่ 4-56 สถานะภาพ

เพศ	บริษัทจดทะเบียน	ร้อยละ
โสด	4	10.6
สมรส	33	86.8
ไม่ตอบ	1	2.6
รวมทั้งหมด	38	100.0

ตารางที่ 4-57 ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	บริษัทแท็กซี่	ร้อยละ
ประถมศึกษา	5	13.16
มัธยมศึกษาตอนต้น	5	13.16
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	10	26.32
อนุปริญญา/ปวส.	7	18.42
ปริญญาตรี	8	21.05
ปริญญาโท	2	5.26
ไม่ตอบ	1	2.63
รวม	38	100

ตารางที่ 4-58 อาชีพ

อาชีพ	บริษัทแท็กซี่	ร้อยละ
เจ้าของกิจการ	26	68.42
ข้าราชการ	1	2.63
พนักงานบริษัทเอกชน	1	2.63
รับจ้างทั่วไป	10	26.32
รวม	38	100

จากตารางที่ 4-53 - 4-58 ลักษณะทั่วไปสำหรับสหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่าง 9 สหกรณ์และ 29 บริษัทรถแท็กซี่ สรุปได้ดังนี้

ความสัมพันธ์ของผู้ถูกสัมภาษณ์ สหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่ เป็นเจ้าของ 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.1 และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.9 สรุปได้ว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นเจ้าของมากกว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เพศ สหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่เป็นเพศชาย มีจำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.16 และเพศหญิงจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 36.84 สรุปได้ว่า สหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

อายุ สหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่ มีอายุ 50 - 57 ปี จำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.84 อายุ 42 -49 ปี จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.05 อายุ 34 - 41 ปี จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.05 อายุ 26-33 จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.53 อายุ 58 – 65 ปี จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.53 สรุปได้ว่า สหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่มีอายุ 50 - 57 ปี รองลงมา คือ อายุ 42 - 49 ปี และ อายุ 34 - 41 ปี ตามลำดับ

สถานภาพ สหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ มีสถานภาพสมรส จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.8 เป็น โสด จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.6 ไม่ออกความเห็น จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.6 สรุปได้ว่า สหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ มีสถานภาพสมรส จำนวน 33 ราย รองลงมาคือ มีสถานภาพโสด จำนวน 4 ราย ตามลำดับ

ระดับการศึกษา สหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.3 การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.05 การศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.4 การศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.16 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.16 การศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.26 ไม่ตอบ จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.63 สรุปได้ว่า สหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ ส่วนใหญ่มี การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 10 ราย รองลงมามี การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 8 ราย และ การศึกษา ระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 7 ราย ตามลำดับ

อาชีพ สหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ เป็นเจ้าของกิจการ จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 68.42 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.32 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.63 ประกอบอาชีพข้าราชการ จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.63 สรุปได้ว่า สหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ ส่วนใหญ่ เป็นเจ้าของกิจการ จำนวน 26 ราย รองลงมาประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 10 ราย และ ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 1 ราย ตามลำดับ

ตารางที่ 4-59 อายุของสหกรณ์หรือบริษัท

อายุของสหกรณ์หรือบริษัท	บริษัทที่ กี่	ร้อยละ
3 - 4 ปี	3	7.89
5 - 6 ปี	4	10.53
7 - 8 ปี	10	26.32
9 - 10 ปี	7	18.42
11 - 12 ปี	4	10.53
มากกว่า 12 ปี	10	26.32
รวม	38	100

จากตารางที่ 4-59 แสดงข้อมูลของอายุของสหกรณ์หรือบริษัทที่ กี่ ส่วนใหญ่มีอายุ 7-8 ปี มี จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.32 และอายุมากกว่า 12 ปี มีจำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.32 และ อายุ 9-10 จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.42 ตามลำดับ

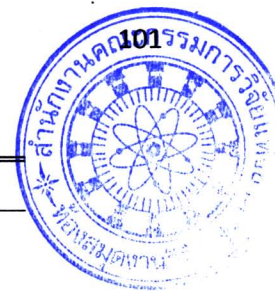
ตารางที่ 4-60 สมาชิกในสังกัดของสหกรณ์แท็กซี่

รายชื่อ	สัมภาษณ์อยู่ในเครือข่าย - สหกรณ์แท็กซี่ 9 ราย	สมาชิกในเครือข่าย	ร้อยละ
1	สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด	45	15.46
2	สหกรณ์แท็กซี่อิสระ จำกัด	20	6.87
3	สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	60	20.62
4	สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	30	10.31
5	สหกรณ์แท็กซี่มหานคร จำกัด	30	10.31
6	สหกรณ์บริการวิสาหกิจชุมชนหนองปรือ	40	13.75
7	สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	2.06
8	สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	30	10.31
9	สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด	30	10.31
รวม		291	100.00

จากตารางที่ 4-60 แสดงข้อมูลสมาชิกในสังกัดของสหกรณ์แท็กซี่ ส่วนใหญ่เป็นสหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัดจำนวน 60 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.62 รองลงมา เป็นสหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัดจำนวน 45 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.46 และ สหกรณ์บริการวิสาหกิจชุมชนหนอง จำนวน 40 คัน คิดเป็นร้อยละ 13.75 ตามลำดับ

ตาราง 4-61 สมาชิกในสังกัดของบริษัทแท็กซี่

รายชื่อ	สัมภาษณ์อยู่ในเครือข่าย - บริษัทแท็กซี่ 29 ราย	สมาชิกในเครือข่าย	ร้อยละ
1	หจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ซีฟฟลาย	100	5.37
2	บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	250	13.43
3	หจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	8.06
4	บจก. สารธาร์เร้นท์	150	8.06
5	บจก. ไทยเอชสินทรัพย์	45	2.42
6	บจก. อินเดอร์เรเชีย	30	1.61
7	บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	20	1.07
8	บจก. บางบอนอินเดอร์กรุ๊ป	28	1.50
9	บจก. ทูมิเตอร์ทราเวลสปอร์ต	400	21.49
10	บจก. ยูไนเต็กราวด์เซอร์วิส	30	1.61
11	บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	1.07
12	บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	1.50



	สัมภาษณ์อยู่ในเครือ - บริษัทแท็กซี่ 29 ราย	สมาชิกในเครือ	ร้อยละ
13	บจก. รวมไทยแท็กซี่	25	1.34
14	หจก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	20	1.07
15	บจก. แท็กซี่มิเตอร์ไลฟ์	40	2.15
16	บจก. ช.พัฒนาแท็กซี่	15	0.81
17	บจก. แท็กซี่มิเตอร์รายสปรต	20	1.07
18	บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	3.06
19	บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	30	1.61
20	บจก. นครหลวงแท็กซี่	50	2.69
21	บจก. แท็กซี่มิเตอร์สปรตเวย์	30	1.61
22	บจก. วี.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	1.61
23	บจก. มูวี่งายส์	110	5.91
24	บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	20	1.07
25	บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	2.15
26	บจก. ทิพย์เมฆเซอร์วิส	30	1.61
27	บจก. สยามจีแท็กซี่	30	1.61
28	หจก. ไชยดีมีชัย	28	1.5
29	บจก. ประกอบการแท็กซี่มิเตอร์	35	1.88
รวม		1861	100

จากตารางที่ 4-61 แสดงข้อมูลสมาชิกในสังกัดของบริษัทแท็กซี่ 29 บริษัท ส่วนใหญ่เป็น บจก. ที่มีมอเตอร์ทรานสปอร์ต จำนวน 400 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.49 รองลงมา เป็น บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่จำกัด จำนวน 250 คัน คิดเป็นร้อยละ 13.43 และ หจก. บรรทัดทองแท็กซี่ จำนวน 150 คัน คิดเป็นร้อยละ 8.06 ตามลำดับ

3.2 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับรถยนต์ของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่

ตารางที่ 4-62 ลักษณะของการซื้อรถ

สหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ของท่านซื้อรถ	บริษัทแท็กซี่	ร้อยละ
เงินสด	0	0.00
เช่าซื้อ	37	97.37
ไม่ตอบ	1	2.63
รวมทั้งหมด	38	100

จากตารางที่ 4-62 แสดงข้อมูลของการซื้อรถของ ของสหกรณ์หรือบริษัท ส่วนใหญ่เป็นการเช่าซื้อ จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 97.37 ไม่ตอบ จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.63 ตามลำดับ

ตารางที่ 4- 63 การวางดาวน์จากการเข้าซื้อของสหกรณ์และบริษัทแท็กซี่ (2,152 คัน)

วางดาวน์จากการเข้าซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
100,000	126	5.86
150,000	120	5.58
160,000	45	2.09
180,000	30	1.39
200,000	607	28.21
220,000	50	2.32
250,000	1,174	54.55
รวม	2,152	100

จากตารางที่ 4-63 แสดงข้อมูลจำนวนเงินที่ชำระค่าดาวน์ของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ 2,152 คัน พบว่าสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ส่วนใหญ่จ่ายเงินเป็นค่าดาวน์รถ 250,000 บาท จำนวน 1,174 คัน คิดเป็นร้อยละ 54.55 รองลงมา จ่ายเงินเป็นค่าดาวน์รถ 200,000 บาท จำนวน 607 คัน คิดเป็นร้อยละ 28.21 และ จ่ายเงินเป็นค่าดาวน์100,000 บาท จำนวน 126 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.86 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยจ่ายเงินเป็นค่าดาวน์รถ 217,983.30 บาท

ตารางที่ 4-64 การผ่อนจากการเข้าซื้อต่อเดือน (ระยะเวลาผ่อน 48 งวด)

ผ่อน เดือนละ	จำนวน	ร้อยละ
13,000	30	1.39
15,000	126	5.86
16,000	966	44.89
17,000	723	33.60
18,000	187	8.69
19,000	40	1.86
20,000	60	2.79
22,000	20	0.93
รวม	2,152	100

จากตารางที่ 4-64 แสดงข้อมูลจำนวนเงินที่ผ่อนต่อเดือนของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ พบว่า สหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ส่วนใหญ่ผ่อนเป็นเงิน 16,000 บาท จำนวน 966 คิดเป็นร้อยละ 44.89 รองลงมา จ่ายเงินเป็นค่าผ่อนรถ 17,000 บาท จำนวน 723 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และจ่ายเงินเป็นเงิน 18,000

บาท และ 22,000 บาท จำนวน 187 คัน คิดเป็นร้อยละ 8.16 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยจ่ายเงินเป็นค่าผ่อน
รถ 16,632.4 บาท

ตารางที่ 4-65 ค่าเช่าของรถแท็กซี่ของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ที่ขับกะเช้า กะเย็น และควบกะ

ค่าเช่ารถ (บาท)	กะเช้า/กะเย็น		ควบกะ		รวมทั้งหมด	
	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนรถ	ร้อยละ
500	490	30.2			490	22.8
530	30	1.8			30	1.4
550	808	49.7			808	37.5
600	235	14.5			235	10.9
620	38	2.3			38	1.8
650	24	1.5	36	6.8	60	2.8
700			66	12.5	66	3.1
750			135	25.6	135	6.3
800			129	24.5	129	6.0
850			35	6.6	35	1.6
900			110	20.9	110	5.1
950			11	2.1	11	0.5
1,000			5	0.9	5	0.2
รวม	1,625	100	527	100	2,152	100

จากตารางที่ 4-65 แสดงข้อมูลของค่าเช่าของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ที่ขับกะเช้า กะเย็น และ
ควบกะพบว่า คนขับรถแท็กซี่ของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ทั้งหมด 2,152 คัน เป็นผู้เช่ารถเช่าควบกะ
จำนวน 527 คัน มีค่าเช่า 750 บาท จำนวน 135 คัน คิดเป็นร้อยละ 25.6 รองลงมาเป็นค่าเช่า 800 บาท
จำนวน 129 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.5 และเป็นค่าเช่า 900 บาท จำนวน 110 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.9
ตามลำดับ

ส่วนค่าเช่าของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ที่ขับกะเช้าหรือกะเย็น มีจำนวน 1,665 คัน มีค่าเช่า 550
บาท จำนวน 808 คัน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาเป็นค่าเช่า 500 บาท จำนวน 490 คัน คิดเป็นร้อยละ
22.8 และเป็นค่าเช่า 600 บาทจำนวน 235 คัน คิดเป็นร้อยละ 10.9 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยค่าเช่าควบ
กะ 793.64 บาท ค่าเช่ากะเช้า หรือกะเย็น 554.90 บาท

ตารางที่ 4-66 ระยะทางของรถของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ที่วิ่งเฉลี่ยต่อวัน

ระยะทางวิ่งเฉลี่ยต่อวัน	จำนวนรถ	ร้อยละ
ประมาณ 300 กม.	391	18.17
ประมาณ 400 กม.	1,370	63.66
ประมาณ 500 กม.	266	12.36
ประมาณ 600 กม.	125	5.81
รวม	2,152	100

จากตารางที่ 4-66 แสดงข้อมูลระยะทางวิ่งเฉลี่ย พบว่าระยะทางวิ่งรถเฉลี่ยส่วนใหญ่ วิ่งรถเป็นระยะทางประมาณ 400 กิโลเมตร จำนวน 1,370 คัน คิดเป็นร้อยละ 63.33 รองลงวิ่งรถเป็นระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร จำนวน 391 คัน คิดเป็นร้อยละ 18.17 และ วิ่งรถเป็นระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร จำนวน 266 คัน คิดเป็นร้อยละ 12.36 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยของระยะทางวิ่งเฉลี่ย 405.81 หรือประมาณ 406 กิโลเมตรต่อวัน

3.3. ประเภทของเครื่องยนต์ ของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่

ตารางที่ 4-67 จำนวนรถแท็กซี่ในสังกัดจำแนกตามระบบเชื้อเพลิงเดิม
(ตอบเป็นกระบอกสูบ 1600 CC ทั้งหมด)

รถในสังกัด จำแนกตามระบบเชื้อเพลิงเดิม							
อายุรถ	จำนวนรถ	รถเบนซิน 91	ร้อยละ	ก๊าซโซฮอลล์ 91	ร้อยละ	ก๊าซโซฮอลล์ 95	ร้อยละ
1 ปี	311	299	14.70	12	13.64	0	0.00
2 ปี	397	364	17.90	23	26.14	10	33.33
3 ปี	385	351	17.26	24	27.27	10	33.33
4 ปี	389	364	17.90	17	19.32	8	26.67
5 ปี	357	343	16.86	12	13.64	2	6.67
6 ปี	230	230	11.31	0	0.00	0	0.00
7 ปี	81	81	3.98	0	0.00	0	0.00
8 ปี	1	1	0.05	0	0.00	0	0.00
9 ปี	1	1	0.05	0	0	0	0.00
รวม	2152	2034	100	88	100	30	100

จากตารางที่ 4-67 แสดงข้อมูลรถแท็กซี่ในสังกัดที่จำแนกตามระบบเชื้อเพลิงเดิม พบว่าใช้เชื้อเพลิงรถเบนซิน91 จำนวน 2,034 คัน มีอายุ 2ปี และ 4ปี มีจำนวน 364 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.90 รองลงมามีอายุ 3ปี จำนวน 351 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.26

ส่วนก๊าซโซฮอลล์91 จำนวน 88 คัน จำแนกเป็น อายุ 3ปี มีจำนวน 24 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.27 รองลงมามีอายุ 2 ปี จำนวน 23 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.14 และมีอายุ 4 ปี จำนวน 17 คัน คิดเป็นร้อยละ 19.32 ตามลำดับ

ส่วนก๊าซโซฮอลล์95 จำนวน 30 คัน จำแนกเป็น อายุ 2ปี และ 3ปี มีจำนวน 10คัน คิดเป็นร้อยละ 33.33 รองลงมามีอายุ 4ปี จำนวน 8 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.67 ตามลำดับ

ตารางที่ 4- 68 จำนวนรถแท็กซี่ในสังกัดจำแนกตามระบบเชื้อเพลิงใหม่
(ตอบเป็นกระบอกลูบ 1600 CC ทั้งหมด)

รถในสังกัด ที่จำแนกตามระบบเชื้อเพลิงใหม่							
อายุรถ	จำนวน รถ	เบนซิน/LPG		เบนซิน/LPG		เบนซิน/NGV	
		ระบบดูด	ร้อยละ	ระบบฉีด	ร้อยละ	ระบบดูด	ร้อยละ
1 ปี	311	96	15.74	4	23.53	211	13.84
2 ปี	397	131	21.48	3	17.65	263	17.25
3 ปี	385	74	12.13	3	17.65	308	20.20
4 ปี	389	95	15.57	3	17.65	291	19.08
5 ปี	357	109	17.87	4	23.53	244	16.00
6 ปี	230	86	14.10	0	0.00	144	9.44
7 ปี	81	18	2.95	0	0.00	63	4.13
8 ปี	1	0	0.00	0	0.00	1	0.07
9 ปี	1	1	0.16	0	0.00	0	0.00
รวม	2152	610	100.00	17	100.00	1525	100.00

จากตารางที่ 4-68 แสดงข้อมูลรถแท็กซี่ในสังกัดที่จำแนกตามระบบเชื้อเพลิงใหม่ พบว่าใช้เชื้อเพลิงรถเบนซิน/NGVระบบดูด จำนวน 1,525 คัน มีอายุ 3 ปี มีจำนวน 308 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.20 รองลงมามีอายุ 4ปี จำนวน 291 คัน คิดเป็นร้อยละ 19.08 และมีอายุ 2 ปี จำนวน 263 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.25

ส่วนเชื้อเพลิงรถเบนซิน/LPG ระบบดูด จำนวน 610 คัน จำแนกเป็น อายุ 2 ปี มีจำนวน 131 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.48 รองลงมามีอายุ 5 ปี จำนวน 109 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.87 และมีอายุ 1 ปี จำนวน 96 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.74

ส่วนเชื้อเพลิงรถเบนซิน/LPG ระบบฉีด จำนวน 17 คัน จำแนกเป็น อายุ 1ปี และ 5ปี มีจำนวน 4คัน คิดเป็นร้อยละ 23.53 รองลงมามีอายุ 2,3,4,ปี จำนวน 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.65 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-69 ระยะเวลาในการตัดสินใจเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง (จ่ายเป็นเงินสดทั้งหมด)

การตัดสินใจเปลี่ยนระบบ	จำนวนรถ	ร้อยละ
ซื้อรถมาแล้วเปลี่ยนระบบใหม่ทันที	2152	100
ไม่ตอบ	0	0

จากตารางที่ 4-69 แสดงระยะเวลาในการตัดสินใจเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง สรุปว่าซื้อรถมาแล้วเปลี่ยนระบบใหม่ทันที

ตารางที่ 4-70 ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเบนซิน/NGV ระบบดูด

ค่าใช้จ่ายการติดตั้ง(บาท)	จำนวนรถ	ร้อยละ
22000	180	11.80
25000	243	15.93
27000	221	14.49
28000	212	13.90
30000	166	10.89
32000	230	15.08
34000	24	1.57
35000	44	2.89
38000	130	8.52
ติดตั้งมากับตัวรถแล้ว	75	4.92
รวม	1525	100.00

จากตารางที่ 4-70 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง เบนซิน/NGV ระบบดูด พบว่าค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง ส่วนใหญ่ติดตั้งเป็นเงิน 25,000 บาท จำนวน 243 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.93 รองลงมาติดตั้งเป็นเงิน 32,000 บาท จำนวน 230 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.08 และติดตั้งเป็นเงิน 27,000 บาท จำนวน 221 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.49 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการติดตั้งเป็นเงิน 32,004.62 บาท

ตารางที่ 4-71 ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเบนซิน/LPG ระบบดูด

ค่าใช้จ่ายการติดตั้ง(บาท)	จำนวนรถ	ร้อยละ
12000	96	15.74
13000	131	21.48
14000	74	12.13
15000	204	33.44
18000	105	17.21
รวม	610	100.00

จากตารางที่ 4-71 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง เบนซิน/LPG ระบบดูด พบว่าค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง ส่วนใหญ่ติดตั้งเป็นเงิน 15,000 บาท จำนวน 204 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.44 รองลงมาติดตั้งเป็นเงิน 13,000 บาท จำนวน 131 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.48 และติดตั้งเป็นเงิน 18,000 บาท จำนวน 105 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.21 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการติดตั้งเป็นเงิน 14,493.44 บาท

ตารางที่ 4- 72 ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบเบนซิน/LPG ระบบฉีด

ค่าใช้จ่ายการติดตั้ง(บาท)	จำนวนรถ	ร้อยละ
28000	17	100
รวม	17	100

จากตารางที่ 4-72 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเบนซิน/LPG ระบบฉีด สรุปค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเป็นเงิน 28,000 บาท

ตารางที่ 4- 73 จำนวนและถังบรรจุก๊าซ LPG และNGV

ขนาดถังบรรจุก๊าซLPG และNGV	จำนวน	ร้อยละ
ถัง LPG 48 ลิตร เต็มได้ 22 Kg. หรือ 40.8 ลิตร	318	14.78
ถัง LPG 58 ลิตร เต็มได้ 27 Kg. หรือ 49.3 ลิตร	309	14.36
ถัง NGV 74 ลิตร เต็มได้ 17 Kg. หรือ 20.8 ลิตร	226	10.50
ถัง NGV 94 ลิตร เต็มได้ 25 Kg. หรือ 26.2 ลิตร	1299	60.36
รวม	2152	100

จากตารางที่ 4-73 แสดงข้อมูลของขนาดถังบรรจุก๊าซ LPG และNGV พบว่าถังส่วนใหญ่ที่ติดตั้งเป็นถัง NGV 94 ลิตร จำนวน 1,299 คัน คิดเป็นร้อยละ 60.36 รองลงมาเป็นถัง LPG 48 ลิตร จำนวน 318 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.78 และเป็นถัง LPG 58 ลิตร จำนวน 309 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.36 ตามลำดับ

3.4 ข้อมูลก่อนที่รถแท็กซี่จะเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ

ตารางที่ 4-74 จำนวนและรายได้เฉลี่ยต่อวันก่อนที่จะเปลี่ยนเป็นระบบก๊าซ

รายได้/วัน รถแท็กซี่ทั้งหมด	ช่วงเวลาขับรถ					
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า/กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1-1,000 บาท	0	0	0	0	0	0
1,001-1,500 บาท	0	0	641	39.4	641	29.8
1,501-2,000 บาท	0	0	984	60.6	984	45.7
2,001-2,500 บาท	474	89.9	0	0	474	22.0
2,501-3,000 บาท	53	10.1	0	0	53	2.5
รวม	527	100.0	1625	100.0	2152	100.0

จากตารางที่ 4-74 แสดงข้อมูลรายได้ต่อวัน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อวันที่ 1,501 –2,000 บาท จำนวน 984 คัน คิดเป็นร้อยละ 45.7 รองลงมา คือ 1,001 – 1,500 บาท จำนวน 641 คัน คิดเป็นร้อยละ 39.4 และ 2,001 – 2,500 บาท จำนวน 474 คัน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยรายได้ของรถต่อวัน ของรถแท็กซี่วิ่งควบกะ 2,430.17 บาทต่อวัน ของรถแท็กซี่วิ่งกะเช้า/บ่าย 1,702.77 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4- 75 จำนวนรถ ระยะทาง ค่าเชื้อเพลิง จำนวนลิตรที่เติม ของรถที่ใช้น้ำมันเบนซิน 91

ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเบนซิน 91 (36.44บาท/ลิตร)										
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่รถวิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)			จำนวนลิตรที่เติม		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี
1.สหนกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ	45	600	18,000	216,000	1,800	54,000	648,000	49.4	1,482	17,784
2.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ไลฟ์	40	600	18,000	216,000	1,800	54,000	648,000	49.4	1,482	17,784
3.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	20	600	18,000	216,000	1,800	54,000	648,000	49.4	1,482	17,784
4.สหนกรณ์แท็กซี่อิสระ	20	500	15,000	180,000	1,800	54,000	648,000	49.4	1,482	17,784
5.บจก. ไทยเอสซิโนทัวรย์	45	500	15,000	180,000	1,500	45,000	540,000	41.2	1,235	14,819
6.บจก. อินเตอร์โรเีย	30	500	15,000	180,000	1,500	45,000	540,000	41.2	1,235	14,819
7.บจก. ยูไนเต็กราวด์เซอร์วิส	30	500	15,000	180,000	1,500	45,000	540,000	41.2	1,235	14,819
8.บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	500	15,000	180,000	1,500	45,000	540,000	41.2	1,235	14,819
9.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	15	500	15,000	180,000	1,500	45,000	540,000	41.2	1,235	14,819
10.สหนกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	60	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
11.สหนกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	30	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
12.สหนกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	30	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
13.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	250	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
14.หจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
15.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	20	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
16.บจก. ทูมิเตอร์ทราเวลสปอร์ต	400	400	12,000	144,000	1,300	39,000	468,000	35.7	1,070	12,843
17.บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
18.บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
19.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	30	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
20.บจก. นครหลวงแท็กซี่	50	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
21.บจก. วี.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
22.บจก. มูวี่งชายส์	110	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
23.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
24.บจก. สยามจีแท็กซี่	30	400	12,000	144,000	1,200	36,000	432,000	32.9	988	11,855
25.หจก. โชคดีมีชัย	28	400	12,000	144,000	1,300	39,000	468,000	35.7	1,070	12,843

ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเบนซิน 91 (36.44บาท/ลิตร)										
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่รถวิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)			จำนวนลิตรที่เติม		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี
26.บจก. ประกอบการแท็กซี่มิเตอร์	35	400	12,000	144,000	1,000	30,000	360,000	27.4	823	9,879
27.สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด	30	300	9,000	108,000	950	28,500	342,000	26.1	782	9,385
28.สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	300	9,000	108,000	900	27,000	324,000	24.7	741	8,891
29.หจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ชัยพลาย	100	300	9,000	108,000	900	27,000	324,000	24.7	741	8,891
30.บจก. สารคารเอ็นท์	150	300	9,000	108,000	900	27,000	324,000	24.7	741	8,891
31.บจก. ร่มไทยแท็กซี่	25	300	9,000	108,000	900	27,000	324,000	24.7	741	8,891
32.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ทรานสปอร์ต	20	300	9,000	108,000	900	27,000	324,000	24.7	741	8,891
33.บจก. แท็กซี่มิเตอร์สปอร์ตเวย์	30	300	9,000	108,000	1,000	30,000	360,000	27.4	823	9,879
34.บจก. ทิพย์เมฆเชอร์วิส	30	300	9,000	108,000	900	27,000	324,000	24.7	741	8,891
ค่าเฉลี่ย	2,034	399.36	11,981	143,770	1,220	36,600	439,200	33.5	1,005	12,060

จากตารางที่ 4- 75 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายของรถของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ที่ใช้น้ำมันเบนซิน 91 มีจำนวน 2,034 คัน หาค่าเฉลี่ยระยะทาง ได้ 399.36 กม.ต่อวันหรือ 143,770 กม.ต่อปี มีการใช้น้ำมัน เบนซิน91 1,220 บาทต่อวัน (439,200 บาทต่อปี) เท่ากับ 33.5 ลิตรต่อวันหรือ 12,060 ลิตรต่อปี

ตารางที่ 4- 76 จำนวนรถ ระยะทาง ค่าเชื้อเพลิง จำนวนลิตรที่เติม ของรถที่ใช้เฉพาะก๊าซโซฮอล์ 91

ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซโซฮอล์ 91 (31.34 บาท/ลิตร)										
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่รถวิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)			จำนวนลิตรที่เติม		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี
1.หจก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	20	600	18,000	216,000	1,500	45,000	648,000	47.9	1,437	17,244
2.ส.บริการวิสาหกิจชุมชน นหนองปรือ	40	500	15,000	180,000	1,200	36,000	432,000	38.3	1,149	13,788
3.บจก. บางบอนอินเตอร์กรุ๊ป	28	500	15,000	180,000	1,200	36,000	432,000	38.3	1,149	13,788
ค่าเฉลี่ย	88	523	15,682	188,184	1,268	38,040	456,480	40.5	1,215	14,580

จากตารางที่ 4-76 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายของรถของสหกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ที่ใช้ ก๊าซโซฮอล์ 91 มีจำนวน 88 คัน หาค่าเฉลี่ยระยะทาง ได้ 523 กม.ต่อวันหรือ 188,184 กม.ต่อปี มีการใช้ก๊าซโซฮอล์91 1,268 บาทต่อวัน (456,480 บาทต่อปี) เท่ากับ 40.5 ลิตรต่อวันหรือ 14,580 ลิตรต่อปี

ตารางที่ 4-77 จำนวนรถ ระยะทาง ค่าเชื้อเพลิง จำนวนลิตรที่เติม ของรถที่ใช้ ก๊าซโซฮอลล์ 95

ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซโซฮอลล์ 95 (32.64 บาท/ลิตร)										
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่รถวิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)			จำนวนลิตรที่เติม		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี
1.สหนกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	15,000	180,000	1,300	39,000	468,000	39.8	1,195	14,338

จากตารางที่ 4-77 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายของรถของสหนกรณ์หรือบริษัทแท็กซี่ ที่ใช้ ก๊าซโซฮอลล์ 95 มีจำนวน 30 คัน หาค่าเฉลี่ยระยะทางได้ 500 กม.ต่อวันหรือ 180,000 กม.ต่อปี มีการใช้ก๊าซโซฮอลล์95 1,300 บาทต่อวัน(468,000 บาทต่อปี) เท่ากับ 39.8 ลิตรต่อวันหรือ 14,338 ลิตรต่อปี

ตารางที่ 4-78 ค่าปรับแต่งเครื่องยนต์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน91 ก๊าซโซฮอลล์ 91และ95 ปีที่ 1-9

รายละเอียด	จำนวน	ระยะทาง	ค่าปรับแต่งรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงน้ำมัน ตั้งแต่ปีที่ 1 -9								
			ปี 1	ปี 2	ปี 3	ปี 4	ปี 5	ปี 6	ปี 7	ปี 8	ปี 9
1.สหนกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ	45	600	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
2.บจก. แท็กซี่มิเตอร์โลพี	40	600	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
3.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	20	600	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
4.นจก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	20	600	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
5.สหนกรณ์แท็กซี่อิสระ	20	500	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
6.บจก. ไทยเอสลินทรัพย์	45	500	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
7.บจก. อินเตอร์เรเซีย	30	500	2,000	2,000	2,000	2,000	15,000	2,000	2,000	2,000	2,000
8.บจก. ยูไนเต็ดกราวด์เซอร์วิส	30	500	5,000	5,000	5,000	25,000	5,000	5,000	5,000	25,000	5,000
9.บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	500	3,000	3,000	3,000	3,000	20,000	3,000	3,000	3,000	3,000
10.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	15	500	2,000	2,000	2,000	25,000	2,000	2,000	2,000	25,000	2,000
11.ส.วิสาทกิจชุมชนหนองปรือ	40	500	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
12.บจก. บางบอนอินเตอร์กรุ๊ป	28	500	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
13.สหนกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
14.สหนกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	60	400	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
15.สหนกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	30	400	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
16.สหนกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	30	400	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	20,000
17.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	250	400	3,000	3,000	15,000	3,000	3,000	15,000	3,000	3,000	15,000
18.นจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
19.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	20	400	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
20.บจก. ทูมิเตอร์ทราเวลสปอร์ต	400	400	10,000	10,000	10,000	25,000	10,000	10,000	10,000	25,000	10,000

ค่าเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรคของรถแท็กซี่ในแต่ละปี											
รายละเอียด	จำนวน	ระยะทาง	ปี 1	ปี 2	ปี 3	ปี 4	ปี 5	ปี 6	ปี 7	ปี 8	ปี 9
6.บจก. ไทยเอชอินทรีพรีย์	45	500	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
7.บจก. อินเตอร์โรเซีย	30	500	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
8.บจก. ยูโนเด็กราวด์เซอร์วิส	30	500	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000	72,000
9.บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	500	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
10.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	15	500	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000
11.ส.วิสาหกิจชุมชน นหนอง	40	500	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
12.บจก. บางบอนอินเตอร์	28	500	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
13.สหกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
14.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่	60	400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400
15.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่	30	400	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
16.สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร	30	400	74,400	74,400	74,400	74,400	74,400	74,400	74,400	74,400	74,400
17.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	250	400	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
18.นจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600
19.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	20	400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400
20.บจก. ทูมิเตอร์ทราาน	400	400	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000
21.บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	400	36,960	36,960	36,960	36,960	36,960	36,960	36,960	36,960	36,960
22.บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	400	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600
23.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอม	30	400	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600
24.บจก. นครหลวงแท็กซี่	50	400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400
25.บจก. วี.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400
26.บจก. มูวี่งชายส์	110	400	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600
27.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
28.บจก. สยามจีแท็กซี่	30	400	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800
29.นจก. โชคดีมีชัย	28	400	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
30.บจก. ประกอบการแท็กซี่	35	400	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
31.สหกรณ์แท็กซี่เจริญเมือง	30	300	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400	38,400
32.สหกรณ์สนมิตรแท็กซี่	6	300	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600	57,600
33.นจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ชีพ	100	300	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
34.บจก. สารคาริเอนท์	150	300	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
35.บจก. รวมไทยแท็กซี่	25	300	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600
36.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ทราาน	20	300	43,200	43,200	43,200	43,200	43,200	43,200	43,200	43,200	43,200
37.บจก. แท็กซี่มิเตอร์สपोर्ट	30	300	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800
38.บจก. ทิพย์เมฆเซอร์วิส	30	300	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
ค่าเฉลี่ย	2,152	406	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8

ค่าเปลี่ยนยางและอื่นๆ ของรถแท็กซี่ในแต่ละปี											
รายละเอียด	จำนวน	ระยะทาง	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
27.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
28.บจก. สยามจีแท็กซี่	30	400	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
29.หจก. โชคดีมีชัย	28	400	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
30.บจก. ประกอบการแท็กซี่มี	35	400	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
31.สหกรณ์แท็กซี่เจริญเมือง	30	300	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800
32.สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	300	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
33.หจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ชีพ	100	300	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
34.บจก. สาธการไรินทร์	150	300	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
35.บจก. รวมไทยแท็กซี่	25	300	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
36.บจก. แท็กซี่มีเตอร์ทราวน	20	300	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600
37.บจก. แท็กซี่มีเตอร์สปอร์ตเว	30	300	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
38.บจก. ทิพย์เมฆเรอริส	30	300	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
ค่าเฉลี่ย	2,152	406	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817

จากตารางที่ 4-80 แสดงข้อมูลค่าเปลี่ยนยางและอื่นๆ ของรถแท็กซี่ที่ใช้น้ำมันเบนซิน91 ก๊าซ
โซฮอล์ 91และ95 ปีที่ 1 -9 พบว่ามีจำนวน 2,152 คัน มีค่าเฉลี่ยระยะทาง 406 กิโลเมตรต่อวัน โดยมี
ค่าเฉลี่ยค่าเปลี่ยนยางและอื่นๆ ปีละ 21,817 บาท เท่ากันทุกปี

3.5 ข้อมูลหลังจากเปลี่ยนระบบมาใช้ก๊าซ
ตารางที่ 4-81 พฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงหลังเปลี่ยนระบบเป็นก๊าซ

เติมเชื้อเพลิง	จำนวนรถ	ร้อยละ
(ระบบ LPG)เติมก๊าซอย่างเดียว	75	3.49
(ระบบ LPG)เติมสลับก๊าซ/น้ำมัน	552	25.65
(ระบบ NGV)เติมสลับก๊าซ/น้ำมัน	1525	70.86
รวม	2152	100.00

จากตารางที่ 4-81 แสดงข้อมูลของพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิง หลังเปลี่ยนระบบเป็นก๊าซ พบว่า
พฤติกรรมส่วนใหญ่ เติมสลับก๊าซ/น้ำมัน (ระบบ NGV) จำนวน 1,525 คัน คิดเป็นร้อยละ 70.86 รองลงมา
เติมสลับก๊าซ/น้ำมัน (ระบบ LPG) จำนวน 552 คัน คิดเป็นร้อยละ 25.65 และเติมก๊าซอย่างเดียว จำนวน
75 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.49 ตามลำดับ



ตารางที่ 4-82 รายได้เฉลี่ยหลังเปลี่ยนเป็นเชื้อเพลิง 2 ระบบ

รายได้/วัน รถแท็กซี่ทั้งหมด	ช่วงเวลาขับรถ					
	ควบกะ	ร้อยละ	กะเช้า/กะบ่าย	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1-1,000 บาท	0	0	0	0	0	0
1,001-1,500 บาท	0	0	641	39.4	641	29.8
1,501-2,000 บาท	0	0	984	60.6	984	45.7
2,001-2,500 บาท	474	89.9	0	0	474	22.0
2,501-3,000 บาท	53	10.1	0	0	53	2.5
รวม	527	100.0	1625	100.0	2152	100.0

จากตารางที่ 4-82 แสดงข้อมูลรายได้ต่อวัน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อวันที่ 1,501 – 2,000 บาท จำนวน 984 คัน คิดเป็นร้อยละ 45.7 รองลงมา คือ 1,001 – 1,500 บาท จำนวน 641 คัน คิดเป็นร้อยละ 39.4 และ 2,001 – 2,500 บาท จำนวน 474 คัน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยรายได้ต่อวันของรถแท็กซี่วิ่งควบกะ 2,430.17 บาทและรถแท็กซี่วิ่งกะเช้า/บ่าย 1,702.77 บาทต่อวัน

ตารางที่ 4-83 ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่องสำหรับรถแท็กซี่ที่ใช้ NGV

ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่อง ของรถแท็กซี่NGV						
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่รถวิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)	
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อเดือน	ต่อปี
1.สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ	45	600	18,000	216,000	1,500	18,000
2.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ไลฟ์	40	600	18,000	216,000	900	10,800
3.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	12	600	18,000	216,000	1,500	18,000
4.หจก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	3	600	18,000	216,000	2,000	24,000
5.ส.บริการวิสาหกิจชุมชน หนองปรือ	40	500	15,000	180,000	500	6,000
6.บจก. บางบอนอินเตอร์กรุ๊ป	28	500	15,000	180,000	500	6,000
7.สหกรณ์แท็กซี่อิสระ	20	500	15,000	180,000	1,000	12,000
8.บจก. ไทยเอสเอ็นทรัพย์	45	500	15,000	180,000	1,000	12,000

ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่อง ของรถแท็กซี่NGV						
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่วิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)	
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อเดือน	ต่อปี
9.บจก. อินเตอร์เรเชีย	30	500	15,000	180,000	1,000	12,000
10.บจก. ยูไนเต็ดควอเตอร์เซอร์วิส	30	500	15,000	180,000	1,000	12,000
11.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	4	500	15,000	180,000	3,000	36,000
12.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	35	400	12,000	144,000	800	9,600
13.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	20	400	12,000	144,000	1,000	12,000
14.สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	30	400	12,000	144,000	600	7,200
15.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	210	400	12,000	144,000	1,000	12,000
16.หจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	12,000	144,000	1,000	12,000
17.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	4	400	12,000	144,000	1,500	18,000
18.บจก. ทูมิเตอร์ทราเวลสปอร์ต	300	400	12,000	144,000	1,500	18,000
19.บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	400	12,000	144,000	1,500	18,000
20.บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	400	12,000	144,000	1,500	18,000
21.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	20	400	12,000	144,000	1,000	12,000
22.บจก. นครหลวงแท็กซี่	5	400	12,000	144,000	2,000	24,000
23.บจก. วี.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	400	12,000	144,000	1,500	18,000
24.บจก. มูวี่งชายส์	90	400	12,000	144,000	1,000	12,000
25.บจก. สยามจีแท็กซี่	24	400	12,000	144,000	2,000	24,000
26.หจก. โชคดีมีชัย	28	400	12,000	144,000	2,000	24,000
27.บจก. ประกอบการแท็กซี่มิเตอร์	35	400	12,000	144,000	1,500	18,000
28.หจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.พัฟฟลาย	100	300	9,000	108,000	1,000	12,000
29.บจก. สารธาร์เร็นท์	70	300	9,000	108,000	1,500	18,000
ค่าเฉลี่ย	1525	415	12,450	149,400	1,195	14,340

จากตารางที่ 4-83 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่อง ของรถแท็กซี่NGV พบว่า มีจำนวน 1,525 คัน หาค่าเฉลี่ยระยะทาง 415 กิโลเมตรต่อวันหรือ 149,400 กิโลเมตรต่อปี ใช้น้ำมันในการสตาร์เครื่อง 1,195 บาทต่อเดือน หรือ 14,340 บาทต่อปี

ตารางที่ 4-84 ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่องสำหรับรถแท็กซี่ที่ใช้ LPG

ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่อง ของรถแท็กซี่ LPG						
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่รถวิ่ง (กิโลเมตร)		ค่าน้ำมัน(บาท)		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อเดือน	ต่อปี
1.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	8	600	18,000	216,000	1,500	18,000
2.บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	500	15,000	180,000	500	6,000
3.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	11	500	15,000	180,000	3,000	36,000
4.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	25	400	12,000	144,000	800	9,600
5.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	10	400	12,000	144,000	1,000	12,000
6.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	40	400	12,000	144,000	1,000	12,000
7.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	16	400	12,000	144,000	1,500	18,000
8.บจก. ทูมิเตอร์ทรานสปอร์ต	100	400	12,000	144,000	1,500	18,000
9.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	10	400	12,000	144,000	1,000	12,000
10.บจก. นครหลวงแท็กซี่	45	400	12,000	144,000	2,000	24,000
11.บจก. มูวี่งชายส์	20	400	12,000	144,000	1,000	12,000
12.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	12,000	144,000	1,000	12,000
13.บจก. สยามจีแท็กซี่	6	400	12,000	144,000	2,000	24,000
14.สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่	30	300	9,000	108,000	1,000	12,000
15.สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	300	9,000	108,000	1,000	12,000
16.บจก. สารวคาร์เร้นท์	80	300	9,000	108,000	1,500	18,000
18.บจก. แท็กซี่มิเตอร์สปอร์ตเวย์	30	300	9,000	108,000	1,000	12,000
19.บจก. สวนหลวงเซ็นจินีรี่	17	600	18,000	216,000	2,000	24,000
20.สหกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	15,000	180,000	1,000	12,000
ไม่เติมน้ำมัน	75	300	9,000	108,000	-	-
ค่าเฉลี่ย	627	384	11,520	138,240	1,156	13,872

จากตารางที่ 4-84 แสดงข้อมูลค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่องของรถแท็กซี่LPG พบว่า มีจำนวน 627 คัน ค่าเฉลี่ยระยะทาง 384 กิโลเมตรต่อวันหรือ 138,240 กิโลเมตรต่อปี ใช้น้ำมันในการสตาร์เครื่องเฉลี่ย 1,156 บาทต่อเดือน หรือ 13,872 บาทต่อปี

ตารางที่ 4-85 จำนวนรถแท็กซี่และค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมัน NGV

รายละเอียด	จำนวน	ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง NGV (ราคามัน 8.5 บาท/Kgs)								
		ระยะที่วิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)			จำนวนกิโลกรัมที่เติม		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี
1.สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ	45	600	18,000	216,000	500	15,000	180,000	58.8	1,764.7	21,176.5
2.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ไลฟ์	40	600	18,000	216,000	500	15,000	180,000	58.8	1,764.7	21,176.5
3.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	12	600	18,000	216,000	500	15,000	180,000	58.8	1,764.7	21,176.5
4.สหกรณ์แท็กซี่อิสระ	20	500	15,000	180,000	450	13,500	162,000	52.9	1,588.2	19,058.8
5.บจก. ไทยเอชเอสทัวร์	45	500	15,000	180,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
6.บจก. อินเตอร์เวีย	30	500	15,000	180,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
7.บจก. ยูไนเต็ดกราวด์เซอร์วิส	30	500	15,000	180,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
8.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	4	500	15,000	180,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
9.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	35	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
10.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	20	400	12,000	144,000	300	9,000	108,000	35.3	1,058.8	12,705.9
11.สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	30	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
12.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	210	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
13.หจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
14.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	4	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
15.บจก. ทูมิเตอร์ทราเวลสปอร์ต	300	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
16.บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
17.บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
18.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	20	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
19.บจก. นครหลวงแท็กซี่	5	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
20.บจก. วี.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
21.บจก. มูวี่ชายส์	90	400	12,000	144,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
22.บจก. สยามจีแท็กซี่	24	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
23.หจก. โชคดีมีชัย	28	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
24.บจก. ประกอบการแท็กซี่มิเตอร์	35	400	12,000	144,000	350	10,500	126,000	41.2	1,235.3	14,823.5
25.หจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ชีพพลาย	100	300	9,000	108,000	250	7,500	90,000	29.4	882.4	10,588.2
26.บจก. สารธาร์เร็นท์	70	300	9,000	108,000	250	7,500	90,000	29.4	882.4	10,588.2
27.หจก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	3	600	18,000	216,000	500	15,000	180,000	58.8	1,764.7	21,169
28.ส.วิสาหกิจชุมชนหนองปรือ	40	500	15,000	180,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
29.บจก. บางบอนอินเตอร์กรุ๊ป	28	500	15,000	180,000	400	12,000	144,000	47.1	1,411.8	16,941.2
ค่าเฉลี่ย	1525	415	12,450	149,400	358	10,740	128,880	42.1	1,263.5	15,162.4

จากตารางที่ 4-85 แสดงข้อมูลจำนวนรถแท็กซี่และค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซ NGV พบว่า มีจำนวน 1,525 คัน ค่าเฉลี่ยระยะทาง 415 กิโลเมตรต่อวันหรือ 149,400 กิโลเมตรต่อปี เติมน้ำมัน NGV 358 บาทต่อวัน หรือ 128,880 บาทต่อปี หรือเติมน้ำมันNGV 42.1 กิโลกรัมต่อวันหรือ 15,162.4 กิโลกรัมต่อปี

ตารางที่ 4-86 จำนวนรถแท็กซี่และค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซ LPG

ค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง LPG (ราคาปั้ม 11.3 บาท/ลิตร)										
รายละเอียด	จำนวน	ระยะที่วิ่ง (กิโลเมตร)			ค่าน้ำมัน(บาท)			จำนวนลิตรที่เติม		
		ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี	ต่อวัน	ต่อเดือน	ต่อปี
1.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	8	600	18,000	216,000	700	21,000	252,000	61.9	1,858.4	22,300.9
2.บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	500	15,000	180,000	600	18,000	216,000	53.1	1,592.9	19,115.0
3.บจก. ช.พัฒนาแท็กซี่	11	500	15,000	180,000	650	19,500	234,000	57.5	1,725.7	20,708.0
4.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	25	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
5.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	10	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
6.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	40	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
7.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	16	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
8.บจก. ทูมิเตอร์ทรานสปอร์ต	100	400	12,000	144,000	450	13,500	162,000	39.8	1,194.7	14,336.3
9.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	10	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
10.บจก. นครหลวงแท็กซี่	45	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
11.บจก. มูวี่ชายส์	20	400	12,000	144,000	600	18,000	216,000	53.1	1,592.9	19,115.0
12.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
13.บจก. สยามจีแท็กซี่	6	400	12,000	144,000	500	15,000	180,000	44.2	1,327.4	15,929.2
14.สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด	30	300	9,000	108,000	400	12,000	14,400	35.4	1,061.9	12,743.4
15.สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	300	9,000	108,000	350	10,500	126,000	31.0	929.2	11,150.4
16.บจก. สารคาริเ็นท์	80	300	9,000	108,000	350	10,500	126,000	31.0	929.2	11,150.4
17.บจก. แท็กซี่มิเตอร์สปอร์ตเวย์	30	300	9,000	108,000	350	10,500	126,000	31.0	929.2	11,150.4
18.บจก. รวมไทยแท็กซี่	25	300	9,000	108,000	400	12,000	14,400	35.4	1,061.9	12,743.4
19.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ทรานสปอร์ต	20	300	9,000	108,000	400	12,000	14,400	35.4	1,061.9	12,743.4
20.บจก. ทิพย์เมฆเชอวิส	30	300	9,000	108,000	400	12,000	14,400	35.4	1,061.9	12,743.4
21.ทก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	17	600	18,000	216,000	700	21,000	252,000	61.9	1,858.4	22,300.9
22.สหกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	15,000	180,000	600	18,000	216,000	53.1	1,592.9	19,115.0
ค่าเฉลี่ย	627	384	11,520	138,240	471	14,130	169,560	41.6	1,248	14,976.0

จากตารางที่ 4-86 แสดงข้อมูลจำนวนรถแท็กซี่และค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซ LPG พบว่า มีจำนวน627 คัน ค่าเฉลี่ยระยะทาง 384 กิโลเมตรต่อวันหรือ 138,240 กิโลเมตรต่อปี เติมน้ำมันLPG 471 บาทต่อวัน หรือ 169,560 บาท ต่อปี หรือเติมน้ำมัน LPG 41.6 ลิตรต่อวันหรือ 14,976 ลิตรต่อปี

ตารางที่ 4-87 ค่าปรับแต่งรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซ NGV ปีที่ 1 -9

ค่าปรับแต่งรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง NGV ต่อปี											
รายละเอียด	จำนวน	ระยะทาง	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
1.สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ	45	600	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
2.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ไลฟ์	40	600	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
3.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	12	600	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
4.สหกรณ์แท็กซี่อิสระ	20	500	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
5.บจก. ไทยเฮลสิ่นทรัพย์	45	500	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
6.บจก. อินเตอร์เรีย	30	500	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
7.บจก. ยูไนเต็กราวด์เซอร์วิส	30	500	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
8.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	4	500	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
9.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	35	400	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
10.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	20	400	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
11.สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	30	400	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
12.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	210	400	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
13.หจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
14.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	4	400	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000
15.บจก. ทูมิเตอร์ทรานสปอร์ต	300	400	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
16.บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	400	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
17.บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	400	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
18.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	20	400	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
19.บจก. นครหลวงแท็กซี่	5	400	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
20.บจก. วี.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	400	8,000	8,000	8,000	20,000	8,000	8,000	8,000	20,000	8,000
21.บจก. มูวี่งชายส์	90	400	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
22.บจก. สยามจีแท็กซี่	24	400	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
23.หจก. โชคดีมีชัย	28	400	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
24.บจก. ประกอบการแท็กซี่	35	400	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
25.หจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ชีพ	100	300	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
26.บจก. สาธารณ์รเ็นท์	70	300	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
27.หจก. สวณหลวงเอ็นจีเนียริง	3	600	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
28.ส.วิสาหกิจชุมชนหนองปรือ	40	500	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
29.บจก. บางบอนอินเตอร์กรุ๊ป	28	500	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
ค่าเฉลี่ย	1525	415	16,836	16,836	16,836	17,072	16,836	16,836	16,836	17,072	16,836

จากตารางที่ 4-87 แสดงข้อมูลค่าปรับแต่งเครื่องยนต์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง NGV ปีที่ 1 -9 มีจำนวน 1,525 คัน มีค่าเฉลี่ยระยะทาง 415 กิโลเมตรต่อวัน โดยมีค่าปรับแต่งเฉลี่ย ปีที่1-3 16,836 บาท ปีที่4 17,072 บาท ปีที่5-7 16,836 บาท ปีที่8 17,072 บาท ปีที่9 16,836 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4-88 ค่าปรับแต่งรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซ LPG ปีที่ 1 -9

ค่าปรับแต่งรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง LPG ต่อปี											
รายละเอียด	จำนวน	ระยะทาง	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
1.บจก. ชัยชนะแอลพีจีแก๊ส	8	600	10,000	10,000	15,000	10,000	10,000	15,000	10,000	10,000	15,000
2.บจก. รวมแท็กซี่ไทย	28	500	6,000	6,000	20,000	6,000	6,000	20,000	6,000	6,000	20,000
3.บจก. ข.พัฒนาแท็กซี่	11	500	5,000	5,000	5,000	25,000	5,000	5,000	5,000	25,000	5,000
4.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่ จำกัด	25	400	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
5.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	10	400	4,000	4,000	20,000	4,000	4,000	20,000	4,000	4,000	20,000
6.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	40	400	5,000	5,000	15,000	5,000	5,000	15,000	5,000	5,000	15,000
7.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี่	16	400	5,000	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	5,000	20,000	5,000
8.บจก. ทูมิเตอร์ทรานสปอร์ต	100	400	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
9.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอมเพล็กซ์	10	400	6,000	6,000	20,000	6,000	6,000	20,000	6,000	6,000	20,000
10.บจก. นครหลวงแท็กซี่	45	400	6,000	6,000	6,000	15,000	6,000	6,000	6,000	15,000	6,000
11.บจก. มูวี่งายส์	20	400	5,000	5,000	5,000	10,000	5,000	5,000	5,000	10,000	5,000
12.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	5,000	5,000	15,000	5,000	5,000	15,000	5,000	5,000	15,000
13.บจก. สยามจีแท็กซี่	6	400	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	20,000
14.สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด	30	300	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
15.สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	300	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
16.บจก. สารคารร์เร้นท์	80	300	5,000	5,000	10,000	5,000	5,000	10,000	5,000	5,000	10,000
17.บจก. แท็กซี่มิเตอร์สปอร์ตเวย์	30	300	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	20,000	5,000	5,000	20,000
18.บจก. รวมไทยแท็กซี่	25	300	7,000	7,000	10,000	7,000	7,000	10,000	7,000	7,000	10,000
19.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ทรานสปอร์ต	20	300	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
20.บจก. ทิพย์เมฆเซอร์วิส	30	300	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
21.บจก. สวนหลวงเอ็นจีเนียริง	17	600	5,000	5,000	5,000	10,000	5,000	5,000	5,000	10,000	5,000
22.สหกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
ค่าเฉลี่ย	627	384	7,309	7,309	11,372	8,984	7,309	11,372	7,309	8,984	11,372

จากตารางที่ 4-88 แสดงข้อมูลค่าปรับแต่งเครื่องยนต์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง LPG ปีที่ 1 -9 มีจำนวน 627 คัน มีค่าเฉลี่ยระยะทาง 384 กิโลเมตรต่อวัน โดยมีค่าปรับแต่งเฉลี่ย ปีที่1-2 7,309 บาท ปีที่

ค่าเปลี่ยนยางและอื่นๆ ของรถแท็กซี่ NGV/LPG ในแต่ละปี											
รายละเอียด	จำนวน	ระยะทาง	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
13.สหกรณ์แท็กซี่มหานคร	30	500	20,400	20,400	20,400	20,400	20,400	20,400	20,400	20,400	20,400
14.สหกรณ์แหลมทองแท็กซี่	60	400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
15.สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่	30	400	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000
16.สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร	30	400	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800	28,800
17.บจก. สุขสวัสดิ์แท็กซี่	250	400	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
18.นจก.บรรทัดทอง แท็กซี่	150	400	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
19.บจก. เอ็มแอนด์ แฟร์มิลี	20	400	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800
20.บจก. ทูมิเตอร์ทราเวลสปอร์ต	400	400	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000
21.บจก. มิเตอร์แท็กซี่เสรี	20	400	19,200	19,200	19,200	19,200	19,200	19,200	19,200	19,200	19,200
22.บจก. ชัยมงคลยนต์ธุรกิจ	57	400	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
23.บจก. แท็กซี่มิเตอร์คอม	30	400	16,200	16,200	16,200	16,200	16,200	16,200	16,200	16,200	16,200
24.บจก. นครหลวงแท็กซี่	50	400	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
25.บจก. วิ.ที.พี.แท็กซี่เซอร์วิส	30	400	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
26.บจก. มูวี่ชรายส์	110	400	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600	21,600
27.บจก. แท็กซี่ปวงชน	40	400	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
28.บจก. สยามจีแท็กซี่	30	400	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
29.นจก. ไชยศิริมัย	28	400	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
30.บจก. ประกอบการแท็กซี่	35	400	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
31.สหกรณ์แท็กซี่เจริญเมือง	30	300	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800
32.สหกรณ์สหมิตรแท็กซี่ จำกัด	6	300	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
33.นจก. อาร์.อาร์.ที.เอ็น.ชีพ	100	300	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
34.บจก. สารธาร์เร็นท์	150	300	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
35.บจก. รวมไทยแท็กซี่	25	300	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400
36.บจก. แท็กซี่มิเตอร์ทราเวล	20	300	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600
37.บจก. แท็กซี่มิเตอร์สปอร์ต	30	300	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
38.บจก. ทิพย์เมฆเซอร์วิส	30	300	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
ค่าเฉลี่ย	2,152	406	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817

จากตารางที่ 4-90 แสดงข้อมูลค่าเปลี่ยนยางและอื่นๆ ของรถแท็กซี่ที่ใช้ NGV/ LPG ปีที่ 1 -9 พบว่า มีจำนวน 2,152 คัน มีค่าเฉลี่ยระยะทาง 406 กิโลเมตรต่อวัน โดยมีค่าเฉลี่ยมูลค่าเปลี่ยนยางและอื่นๆ ปีละ 21,817 บาท เท่ากันทุกปี



3.6.การเลือกเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากระบบน้ำมันเป็นระบบก๊าซ เรียงความสำคัญ 10 ลำดับ
ตารางที่ 4-91 ปัจจัยของการเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากเชื้อเพลิงเดิมเป็นระบบเชื้อเพลิงร่วม
(9 สหกรณ์และ 29 บริษัททดแทนกชี)

ลำดับความสำคัญ	ประเด็น	จำนวนบริษัท	ร้อยละ
ลำดับที่ 1	การประหยัดค่าน้ำมัน	37	25.69
ลำดับที่ 2	สลับการใช้เชื้อเพลิงร่วม 2 ระบบได้	23	15.97
ลำดับที่ 3	เป็นพลังงานสะอาด	12	8.33
ลำดับที่ 4	ลดมลภาวะโลกร้อน	12	8.33
ลำดับที่ 5	ดูแลรักษาได้ง่าย	12	8.33
ลำดับที่ 6	มาตรฐานความปลอดภัยสูง	11	7.64
ลำดับที่ 7	ลดค่าการบำรุงรักษา	11	7.64
ลำดับที่ 8	สนับสนุนนโยบายรัฐ	10	6.94
ลำดับที่ 9	อุปกรณ์อะไหล่หาซื้อง่าย เข้าถึงง่าย	9	6.25
ลำดับที่ 10	เพิ่มกำลังสมรรถนะของเครื่องยนต์	7	4.86
รวม		144	100

จากตารางที่ 4-91 แสดงข้อมูลการเลือกเปลี่ยนเชื้อเพลิงจากระบบน้ำมันเป็นระบบก๊าซ พบว่า
ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1 คือ การประหยัดน้ำมัน จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.69
รองลงมาคือ สามารถสลับการใช้เชื้อเพลิงร่วม 2 ระบบได้ จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.4 และเป็น
พลังงานสะอาด จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.3 ตามลำดับ

3.7 การเปรียบเทียบเชื้อเพลิงก่อนติดตั้งก๊าซและหลังติดตั้งก๊าซ (9 สหกรณ์และ29 บริษัททดแทนกชี)
ตารางที่ 4-92 การเปรียบเทียบเชื้อเพลิงเดิมดีกว่าระบบติดตั้งก๊าซใหม่

ประเด็น	เชื้อเพลิงเดิม		ไม่แตกต่าง		ระบบก๊าซใหม่		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. มีสถานีจุดเติมน้ำมัน(มากกว่า)	33	86.84	4	10.53	0	0.00	1	2.63
2. อุปกรณ์อะไหล่หาซื้อง่าย เข้าถึงง่าย	25	65.79	10	26.32	2	5.26	1	2.63
3. การดูแลรักษาเครื่องยนต์ (ง่ายกว่า)	22	57.89	15	39.47	0	0.00	1	2.63
4. มาตรฐานความปลอดภัยสูง (ดีกว่า)	22	57.89	15	39.47	0	0.00	1	2.63
5. ค่าใช้จ่ายรักษาเครื่องยนต์ (น้อยกว่า)	19	50.00	18	47.37	0	0.00	1	2.63
6. กำลังของเครื่องยนต์ อัตราเร่ง (ดีกว่า)	19	50.00	18	47.37	0	0.00	1	2.63
7. เป็นพลังงานความสะอาด (มากกว่า)	18	47.37	9	23.68	10	26.32	1	2.63

จากตารางที่ 4-92 แสดงข้อมูลการเปรียบเทียบเชื่อเพลิงเดิมดีกว่าระบบติดตั้งก๊าซใหม่ พบว่าส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1 มีสถานีจุดเติมน้ำมัน(มากกว่า) คือ จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.84 รองลงมาคือ อุปกรณ์อะไหล่หาซื้อง่าย เข้าถึงง่าย จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ65.79 และการดูแลรักษาเครื่องยนต์ (ง่ายกว่า)จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 57.89 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-93 การเปรียบเทียบระบบติดตั้งก๊าซใหม่ดีกว่าเชื่อเพลิงเดิม

ประเด็น	ระบบก๊าซใหม่		ไม่แตกต่าง		เชื่อเพลิงเดิม		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การประหยัดเชื่อเพลิง (มากกว่า)	37	97.37	0	0.00	0	0.00	1	2.63
2. อัตราการสึกหรอของเครื่อง (มากกว่า)	24	63.16	4	10.53	9	23.68	1	2.63

จากตารางที่ 4-93 แสดงข้อมูลการเปรียบเทียบระบบติดตั้งก๊าซใหม่ดีกว่าเชื่อเพลิงเดิมพบว่า ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1. การประหยัดเชื่อเพลิง (มากกว่า) คือ จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 97.37 รองลงมาคือ อัตราการสึกหรอของเครื่อง (มากกว่า) จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.16 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-94 ความไม่แตกต่างของระบบติดตั้งก๊าซใหม่กับเชื่อเพลิงเดิม

ประเด็น	ไม่แตกต่าง		เชื่อเพลิงเดิม		ระบบก๊าซใหม่		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. การเสียภาษีรถยนต์ (มากกว่า)	33	86.84	4	10.53	0	0.00	1	2.63
2. ประสิทธิภาพการเผาไหม้(ดีกว่า)	20	52.63	17	44.74	0	0.00	1	2.63

จากตารางที่ 4- 94 แสดงข้อมูลความไม่แตกต่างของระบบติดตั้งก๊าซใหม่กับเชื่อเพลิงเดิมพบว่าส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1. การเสียภาษีรถยนต์ (มากกว่า) คือ จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.84 รองลงมาคือประสิทธิภาพการเผาไหม้(ดีกว่า) จำนวน 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.63 ตามลำดับ

3.8 เปรียบเทียบความเหมาะสมหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นก๊าซ

ตารางที่ 4-95 ความเหมาะสมหรือไม่เหมาะสมหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นก๊าซ

ประเด็น	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		ไม่ตอบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.ราคาเชื้อเพลิง	37	97.37	0	0.00	1	2.63
2.เครื่องยนต์ที่ใช้ระบบเชื้อเพลิงสองประเภท	36	94.74	1	2.63	1	2.63
3.ค่าใช้จ่ายการดูแลรักษาเครื่องยนต์	16	42.11	21	55.26	1	2.63
4.มีสถานีและจุดเติมน้ำมัน	13	34.21	24	63.16	1	2.63
5.ถังบรรจุก๊าซ	9	23.68	28	73.68	1	2.63
6.ค่าติดตั้งก๊าซ LPGหรือ NGV รวมถึงก๊าซ	7	18.42	30	78.95	1	2.63

จากตารางที่ 4-95 แสดงข้อมูลของความเหมาะสม หรือไม่เหมาะสมหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นก๊าซพบว่า ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญลำดับที่ 1. ราคาเชื้อเพลิง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 97.37 รองลงมาคือ เครื่องยนต์ที่ใช้ระบบเชื้อเพลิงสองประเภท คือ จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 94.74 และ ค่าใช้จ่ายการดูแลรักษาเครื่องยนต์ จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.11 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 การนำผลจากส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 มาวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเปรียบเทียบกับการใช้ก๊าซ NGV หรือก๊าซLPG โดยการเปรียบเทียบก่อนและหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง และวิธีเศรษฐศาสตร์

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเปรียบเทียบกับการใช้ก๊าซ NGV หรือก๊าซLPG ในรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครนั้น โดยใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามทั่วไปของคนขับรถแท็กซี่ 398 ตัวอย่าง และข้อมูลจากแบบสอบถามเชิงลึกของสหกรณ์หรือบริษัทรถแท็กซี่ 38 ตัวอย่าง (9 สหกรณ์และ 29 บริษัทรถแท็กซี่) ซึ่งมีรถแท็กซี่ในสังกัดทั้งสิ้น 2,152 คัน โดยตั้งข้อสมมุติ (Assumptions) ดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนต่อคัน สำหรับการใช้้ำมันเชื้อเพลิงเบนซิน91 ก๊าซโซฮอลล์ 91 ก๊าซโซฮอลล์95 โดยทั้งสามประเภทเชื้อเพลิงนี้จะเปรียบเทียบกับเชื้อเพลิงเบนซิน/NGV ระบบดูด เบนซิน/LPG ระบบดูด และเบนซิน/LPG ระบบฉีด

2. ราคาเชื้อเพลิงและราคาค่าติดตั้งเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซอยู่ในช่วงการสัมภาษณ์ตั้งแต่เดือนมีนาคม – สิงหาคม พ.ศ.2553 โดยราคาเบนซิน91 ณ ระดับราคา 36.44 บาท/ลิตร ก๊าซโซฮอลล์ 91 ณ ระดับราคา 31.34 บาท/ลิตร ก๊าซโซฮอลล์95 ณ ระดับราคา 32.64 บาท/ลิตร NGV ระบบดูด ณ ระดับราคา 8.5บาท/กิโลกรัม) และLPG ณ ระดับราคา 11.3บาท/ลิตร

3. การใช้เชื้อเพลิงทุกชนิดจะวิเคราะห์ที่ระยะทางเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน (ตามการคำนวณ)

4. รถแท็กซี่ไม่เกิน 7 ที่นั่งและอายุการใช้งาน 9 ปี ตามพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก ซึ่งผู้ขับขี่ต้องการเป็นเจ้าของรถแท็กซี่ในรูปแบบของการเช่าซื้อ สำหรับเครื่องยนต์ขนาด 1600 ซีซี ณ ระดับราคา 751,000 บาทในอัตราดอกเบี้ย 12%ต่อปี (Flat Rate) ผ่อนชำระ 48 งวด(เดือน)

5. การขับรถแท็กซี่ จะต้องขับทุกวัน โดยรายได้จากการขับรถแท็กซี่ต่อวัน (จากมิเตอร์) ก่อนและหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงจะมีรายได้ต่อวันเท่ากันทุกวัน และรายได้นี้เป็นรายได้ที่ยังไม่ได้หักค่าใช้จ่ายส่วนตัว

7.อัตราส่วนคิดลด 12% (Discount Rate)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์

1. ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)

$$\text{Payback Period} = \frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก}}{\text{ผลประโยชน์สุทธิเฉลี่ยต่อปี}}$$

2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Rate of Return On Investment : ROI)

$$\text{ROI} = \frac{\text{ผลประโยชน์สุทธิเฉลี่ยต่อปีจากการดำเนินการ} \times 100}{\text{ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก}}$$

3. มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)

$$\text{NPV} = \sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^n \frac{(B_t - C_t)}{(1+r)^t}$$

4. อัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate Of Return : IRR)

$$\text{NPV} = \sum_{t=0}^n \frac{(B_t - C_t)}{(1+r)^t} = 0$$

5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (Benefit Cost Ratio :)

$$\text{BCR} = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

ตารางที่ 4-96 รายละเอียดค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน 91 (ใช้เชื้อเพลิงเดิม)

รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ระยะทางที่รถวิ่ง 406 กิโลเมตรต่อวัน ^a		146,160	292,320	438,480	584,640	730,800	876,960	1,023,120	1,169,280	1,315,440
ลงทุนดาวน์รถ (1600 ซีซี ราคา 751,000 บาท) ^b	-217,983.3									
รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ (2,430.17 บาท/วัน) ^c		874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2
หัก: ค่าใช้จ่ายเติมน้ำมันเบนซิน91 (1,240 บาท/วัน) ^d		446,400.0	446,400.0	446,400.0	446,400.0	446,400.0	446,400.0	446,400.0	446,400.0	446,400.0
ค่าใช้จ่ายไม่ปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ^e		4,806.0	4,806.0	8,651.0	8,883.0	5,208.0	8,651.0	4,806.0	8,883.0	8,651.0
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ^f		56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษ่อื่นๆ ^g		21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0
ค่าผ่อนรถ (16,632.40 บาท/เดือน) (4 ปี) ^h		199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8					
รายได้สุทธิ	-217,983.3	145,522.6	145,522.6	141,677.6	141,445.6	344,709.4	341,266.4	345,111.4	341,034.4	341,266.4

ที่มา : ^a จากตารางที่ 4-14 และ 4-66

^b จากตารางที่ 4-9 และ 4-63

^c จากตารางที่ 4-29 และ 4-74

^d จากตารางที่ 4-25 และ 4-75 คำนวณค่าเชื้อเพลิงตาราง 4-75 เป็น 406 กิโลเมตร (1,240 บาท/วัน)

^e จากตารางที่ 4-78

^f จากตารางที่ 4-28 และ 4-79

^g จากตารางที่ 4-80

^h จากตารางที่ 4-10 และ 4-64

สำรวจ : มีนาคม- สิงหาคม พ.ศ.2553 น้ำมันเบนซิน91 ราคา 36.44 บาท/ลิตร

จากตาราง 4-96 สรุปรายได้และค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน 91 พบว่า ระยะทางวิ่งเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน(146,160 กิโลเมตรต่อปี)^๑ เชื้อซื้ออัตราค่า 751,000 บาทวางดาวน์ 217,983.3 บาท ^๒ มีรายได้จากการวิ่งรถโดยไม่หักค่าใช้จ่าย 2,430.17 บาทต่อวัน(874,861.2 บาทต่อปี) ^๓ มีค่าใช้จ่ายเติมน้ำมันเบนซิน91 1,240 บาท/วัน(446,400 บาทต่อปี) ^๔ มีค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ปีที่1-2 4,806บาท และปีที่3 8,651บาทตามลำดับ ^๕ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องและน้ำมันเบรกเฉลี่ย 56,726.8 บาทต่อปี ^๖ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาเฉลี่ย 21,817.0 บาทต่อปี ^๗ และค่าผ่อนรถ 16,632.40 บาท/เดือน (199,588.8บาทต่อปี) ^๘ และจากตาราง 4-96 สามารถหาผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน 91 ได้ดังนี้

ตาราง 4-96-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน 91(ใช้เชื้อเพลิงเดิม)				
1. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	1.498 ปี	หรือ 17.98 เดือน	หรือ 218,996.40 กม.	
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	116.6 เท่า			
3. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	1,004,098 บาท	NPV > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน	ยอมรับข้อเสนอโครงการ
4. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	75.01%	IRR > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน	ยอมรับข้อเสนอโครงการ
5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	1.275 เท่า	BCR > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน	ยอมรับข้อเสนอโครงการ

จากเครื่องมือชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์ ผลตอบแทนของรถที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน 91ต่อคัน ตลอดโครงการ 9 ปี โดยใช้เชื้อเพลิงเดิม พบว่าระยะเวลาคืนทุน 1.498 ปี หรือ 17.98 เดือน หรือ 218,996.40 กิโลเมตร อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอด 9 ปี 116.6 เท่า มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิตลอด 9 ปี 1,004,098.5 บาท อัตราผลตอบแทนภายในตลอด 9 ปี 75.01%. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายตลอด 9 ปี 1.275 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าโครงการซื้อรถโดยใช้เชื้อเพลิงเบนซิน 91(ใช้เชื้อเพลิงเดิม) ตลอด 9 ปีนั้น คุ้มค่าแก่การลงทุนและยอมรับข้อเสนอโครงการ ตามผลชี้วัด NPV >0, IRR >0 และ BCR >0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-97 รายละเอียดค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้ก๊าซโซฮอล์ 91 (ใช้เชื้อเพลิงเดิม)

รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ระยะทางที่รถวิ่ง 406 กิโลเมตรต่อวัน ^a		146,160	292,320	438,480	584,640	730,800	876,960	1,023,120	1,169,280	1,315,440
ต้นทุนค่าน้ำมัน (1600 ลิตร ราคา 751,000 บาท) ^b	-217,983.3									
รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ (2,430.17 บาท/วัน) ^c		874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2
หัก: ค่าใช้จ่ายเดิมก๊าซโซฮอล์ 91 (984 บาท/วัน) ^d		354,240.0	354,240.0	354,240.0	354,240.0	354,240.0	354,240.0	354,240.0	354,240.0	354,240.0
ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ^e		4,806.0	4,806.0	8,651.0	8,883.0	5,208.0	8,651.0	4,806.0	8,883.0	8,651.0
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ^f		56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ ^g		21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0
ค่าน้ำมัน (16,632.40 บาท/เดือน) (4 ปี) ^h		199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8					
รายได้สุทธิ	-217,983.3	237,682.6	237,682.6	233,837.6	233,605.6	436,869.4	433,426.4	437,271.4	433,194.4	433,426.4

ที่มา: ^a จากตารางที่ 4-14 และ 4-66

^b จากตารางที่ 4-9 และ 4-63

^c จากตารางที่ 4-9 และ 4-74

^d จากตารางที่ 4-76 คำนวณค่าเชื้อเพลิงให้เป็น 406 กิโลเมตร (984 บาท/วัน)

^e จากตารางที่ 4-78

^f จากตารางที่ 4-28 และ 4-79

^g จากตารางที่ 4-80

^h จากตารางที่ 4-10 และ 4-64

สำรวจ : มีนาคม- สิงหาคม พ.ศ.2553 ก๊าซโซฮอล์ 91 ราคา 31.34 บาท/ลิตร

จากตาราง 4-97 สรุปรายได้และค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซโซฮอลล์ 91 พบว่า ระยะทางวิ่งเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน(146,160 กิโลเมตรต่อปี)^๘ เชื้อซื้ออัตราค่า 751,000 บาทวางดาวน 217,983.3 บาท ^๙ มีรายได้จากการวิ่งรถโดยไม่หักค่าใช้จ่าย 2,430.17 บาทต่อวัน(874,861.2 บาทต่อปี) ^{๑๐} มีค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันก๊าซโซฮอลล์ 91 984 บาท/วัน(354,240.บาทต่อปี) ^{๑๑} มีค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและ ซ่อมแซมเครื่องยนต์ ปีที่1-2 4,806บาท และปีที่3 8,651บาทตามลำดับ ^{๑๒} มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยน น้ำมันเครื่องและน้ำมันเบรกเฉลี่ย 56,726.8 บาทต่อปี^{๑๓} มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาเฉลี่ย 21,817.0 บาทต่อปี^{๑๔} และค่าผ่อนรถ 16,632.40 บาท/เดือน (199,588.8 บาทต่อปี)^{๑๕} และจากตาราง 4-97 สามารถหาผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซโซฮอลล์ 91 ได้ดังนี้

ตาราง 4-97-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซโซฮอลล์ 91 (ใช้เชื้อเพลิงเดิม)

1. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	0.917 ปี หรือ 11.01 เดือน หรือ 134,101.80 กม.
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	158.88 เท่า
3. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	1,495,150 บาท NPV > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ
4. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	112.93% IRR > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ
5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	1.472 เท่า BCR > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ

จากเครื่องมือชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์ ผลตอบแทนของรถที่ใช้ก๊าซโซฮอลล์ 91ต่อคัน ตลอด โครงการ 9 ปี โดยใช้เชื้อเพลิงเดิม พบว่าระยะเวลาคืนทุน 0.917 ปี หรือ 11.01 เดือน หรือ 134,101.80 กิโลเมตร อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอด 9 ปี 158.88 เท่า มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ ตลอด 9 ปี 1,495,150 บาท อัตราผลตอบแทนภายในตลอด 9 ปี 112.93%. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อ ค่าใช้จ่ายตลอด 9 ปี 1.472 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าโครงการซื้อรถโดยใช้ก๊าซโซฮอลล์ 91(ใช้เชื้อเพลิงเดิม) ตลอด 9 ปีนั้น คุ่มค่าแก่การลงทุน และยอมรับข้อเสนอโครงการ ตามผลชี้วัด NPV >0, IRR >0 และ BCR >0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-98 รายละเอียดค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของรถแท็กซี่ต่อคนที่ใช้ก๊าซไฮโดรเจน 95 (ให้เชื้อเพลิงเดิม)

รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ระยะทางที่รถวิ่ง 406 กิโลเมตรต่อวัน ^a		146,160	292,320	438,480	584,640	730,800	876,960	1,023,120	1,169,280	1,315,440
ลงทุนดาวน์รถ (1600 ลิتری ราคา 751,000 บาท) ^b	-217,983.3									
รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ (2,430.17 บาท/วัน) ^c		874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2
หัก: ค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซไฮโดรเจน 95(1,056 บาท/วัน) ^d		380,160.0	380,160.0	380,160.0	380,160.0	380,160.0	380,160.0	380,160.0	380,160.0	380,160.0
ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ^e		4,806.0	4,806.0	8,651.0	8,883.0	5,208.0	8,651.0	4,806.0	8,883.0	8,651.0
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ^f		56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ ^g		21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0
ค่าผ่อนรถ (16,632.40 บาท/เดือน) (4 ปี) ^h		199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8					
รายได้สุทธิ	-217,983.3	211,762.6	211,762.6	207,917.6	207,685.6	410,949.4	407,506.4	411,351.4	407,274.4	407,506.4

ที่มา : ^a จากตารางที่ 4-14 และ 4-66

^b จากตารางที่ 4-9 และ 4-63

^c จากตารางที่ 4-29 และ 4-74

^d จากตารางที่ 4-77 คำนวณค่าเชื้อเพลิงให้เป็น 406 กิโลเมตร (1,056 บาท/วัน)

^e จากตารางที่ 4-78

^f จากตารางที่ 4-28 และ 4-79

^g จากตารางที่ 4-80

^h จากตารางที่ 4-10 และ 4-64

สำรวจ : มีนาคม– สิงหาคม พ.ศ.2553 ก๊าซไฮโดรเจน 95 ราคา 32.64 บาท/ลิตร

จากตาราง 4-98 สรุปรายได้และค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซโซฮอลล์ 95 พบว่า ระยะทางวิ่งเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน(146,160 กิโลเมตรต่อปี)^๑ เช่าซื้อรถราคา 751,000 บาทวางดาวน์ 217,983.3 บาท ^๒ มีรายได้จากการวิ่งรถโดยไม่หักค่าใช้จ่าย 2,430.17 บาทต่อวัน(874,861.2 บาทต่อปี) ^๓ มีค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซโซฮอลล์ 95 1,056 บาท/วัน(380,160 บาทต่อปี) ^๔ มีค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ปีที่1-2 4,806บาท และปีที่3 8,651บาทตามลำดับ ^๕ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องและน้ำมันเบรกเฉลี่ย 56,726.8 บาทต่อปี ^๖ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาเฉลี่ย 21,817.0 บาทต่อปี ^๗ และค่าผ่อนรถ 16,632.40 บาท/เดือน (199,588.8 บาทต่อปี) ^๘ และจากตาราง 4-98 สามารถหาผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซโซฮอลล์ 95 ได้ดังนี้

ตาราง 4-98-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซโซฮอลล์ 95 (ใช้เชื้อเพลิงเดิม)

1. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	1.029 ปี	หรือ 12.35 เดือน หรือ 150,423 กม.
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	146.99 เท่า	
3. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	1,357,042 บาท	NPV > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ
4. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	101.94%	IRR > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ
5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	1.411 เท่า	BCR > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ

จากเครื่องมือชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์ ผลตอบแทนของรถที่ใช้ก๊าซโซฮอลล์ 95 ต่อคัน ตลอดโครงการ 9 ปี โดยใช้เชื้อเพลิงเดิม พบว่าระยะเวลาคืนทุน 1.029 ปี หรือ 12.35 เดือน หรือ 150,423 กิโลเมตร อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอด 9 ปี 146.99 เท่า มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิตลอด 9 ปี 1,357,042 บาท อัตราผลตอบแทนภายในตลอด 9 ปี 101.94%. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายตลอด 9 ปี 1.411 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าโครงการซื้อรถโดยใช้ก๊าซโซฮอลล์ 95(ใช้เชื้อเพลิงเดิม) ตลอด 9 ปีนั้น คุ่มค่าแก่การลงทุน และยอมรับข้อเสนอโครงการ ตามผลชี้วัด NPV >0, IRR >0 และ BCR >0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-99 รายละเอียดค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของรถแท็กซี่ที่ต่อคันที่ใช้เบนซิน/NGVระบบดูด (เชื้อเพลิง 2 ระบบ) สำหรับ: มี.ค. - ธ.ค.2553 NGV ราคา 8.5 บาท/Kg

รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ระยะทางที่รถวิ่ง 406 กิโลเมตรต่อวัน ^a		146,160	292,320	438,480	584,640	730,800	876,960	1,023,120	1,169,280	1,315,440
ลงทุนดาวน์รถ (1600 ซีซี ราคา 751,000 บาท) ^b	-217,983.3									
ค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/NGV ระบบดูด ^c	-32,005.0									
รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ (2,430.17 บาท/วัน) ^d		874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2
หัก: ค่าใช้จ่ายในการเดิมก๊าศ NGV (350 บาท/วัน) ^e		126,000.0	126,000.0	126,000.0	126,000.0	126,000.0	126,000.0	126,000.0	126,000.0	126,000.0
ค่าใช้น้ำมันสำหรับสตาร์ทเครื่อง (1.169 บาท/เดือน) ^f		14,028.0	14,028.0	14,028.0	14,028.0	14,028.0	14,028.0	14,028.0	14,028.0	14,028.0
ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่อง ^g		16,471.0	16,471.0	16,471.0	16,702.0	16,471.0	16,471.0	16,471.0	16,702.0	16,471.0
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ^h		56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ ⁱ		21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0
ค่าผ่อนรถ (16,632.40 บาท/เดือน) (4 ปี) ^j		199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8					
รายได้สุทธิ	- 249,988	440,229.6	440,229.6	440,229.6	439,998.6	639,818.4	639,818.4	639,818.4	639,587.4	639,818.4

ที่มา: ^a จากตารางที่ 4-14 และ 4-66

^b จากตารางที่ 4-9 และ 4-63

^c จากตารางที่ 4-22 และ 4-70

^d จากตารางที่ 4-42 และ 4-82

^e จากตารางที่ 4-36 และ 4-85 คำนวณค่าเชื้อเพลิงให้เป็น 406 กิโลเมตร (350 บาท/วัน)

^f จากตารางที่ 4-83

^g จากตารางที่ 4-87

^h จากตารางที่ 4-89

ⁱ จากตารางที่ 4-90

^j จากตารางที่ 10 และ 64

จากตาราง 4-99 สรุปรายได้และค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน/NGV ระบบดูดพบว่าระยะทางวิ่งเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน(146,160 กิโลเมตรต่อปี)^๑ เชื้อซื้อราคา 751,000 บาท วางดาวนั 217,983.3 บาท ^๒ มีค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/NGV ระบบดูด 32,005 บาท ^๓ มีรายได้จากการวิ่งรถโดยไม่หักค่าใช้จ่าย 2,430.17 บาทต่อวัน(874,861.2 บาทต่อปี)^๔ มีค่าใช้จ่ายในการเติมการเติมก๊าซ NGV 350 บาทต่อวัน (126,000 บาทต่อปี) ^๕ มีค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่อง 1,169 บาทต่อเดือน (14,028 บาทต่อปี) ^๖ มีค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ปีที่1-3 16,471บาท และปีที่4 16,702บาทตามลำดับ ^๗ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องและน้ำมันเบรกเฉลี่ย 56,726.8 บาทต่อปี ^๘ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาเฉลี่ย 21,817.0 บาทต่อปี ^๙ และค่าผ่อนรถ 16,632.40 บาท/เดือน (199,588.8 บาทต่อปี)^{๑๐} และจากตาราง 4-99 สามารถหาผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน/NGV ระบบดูด มีดังนี้

ตาราง 4-99-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เบนซิน/NGV ระบบดูด (2 ระบบ)

1. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	0.568 ปี	6.81 เดือน หรือ 82,945.80 กม.
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	220.43 เท่า	
3. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	2,552,623 บาท	NPV > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ
4. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	177.42%	IRR > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ
5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	2.21 เท่า	BCR > 0 คุ่มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ

จากเครื่องมือชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์ ผลตอบแทนของรถที่ใช้เชื้อเพลิง 2 ระบบ เบนซิน/NGV ระบบดูด ต่อคัน ตลอดโครงการ 9 ปี โดยเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็น 2 ระบบ พบว่าระยะเวลาคืนทุน 0.568 ปี หรือ 6.81 เดือน หรือ 82,945.80 กิโลเมตร อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอด 9 ปี 220.43 เท่า มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิตลอด 9 ปี 2,552,623 บาท อัตราผลตอบแทนภายในตลอด 9 ปี 177.42%. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายตลอด 9 ปี 2.21 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าโครงการซื้อรถโดยเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นเบนซิน/NGV ระบบดูดแบบ 2 ระบบตลอด 9 ปีนั้น คุ่มค่าแก่การลงทุน และยอมรับข้อเสนอโครงการ ตามผลชี้วัด NPV >0, IRR >0 และ BCR >0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-100 รายละเอียดค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของรถแท็กซี่ที่ใช้เบนซิน/LPG ระบบดูด (เชื้อเพลิง 2 ระบบ) สำหรับ : มีนาคม- สิงหาคม พ.ศ.2553 LPG ราคา 11.3 บาท/ลิตร

รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ระยะทางที่วิ่ง 406 กิโลเมตรต่อวัน ^a		146,160	292,320	438,480	584,640	730,800	876,960	1,023,120	1,169,280	1,315,440
ลงทุนดวาร์รถ (1600 ซีซี ราคา 751,000 บาท) ^b	- 217,983.3									
ค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/LPG ระบบดูด ^c	-14,493.0									
รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ (2,430.17 บาท/วัน) ^d		874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2
หัก: ค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซ LPG (498 บาท/วัน) ^e		179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0
ค่าใช้น้ำมันสำหรับสตาร์ทเครื่อง (1,222 บาท/เดือน) ^f		14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0
ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่อง ^g		7,728.0	7,728.0	12,024.0	9,499.0	7,728.0	12,024.0	7,728.0	9,499.0	12,024.0
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ^h		56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ ⁱ		21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0
ค่าผ่อนรถ (16,632.40 บาท/เดือน) (4 ปี) ^j		199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8
รายได้สุทธิ	- 232,476	395,056.6	395,056.6	390,760.6	393,285.6	594,645.4	590,349.4	594,645.4	592,874.4	590,349.4

ที่มา : ^a จากตารางที่ 4-14 และ 4-66

^b จากตารางที่ 4-9 และ 4-63

^c จากตารางที่ 4-22 และ 4-71

^d จากตารางที่ 4-42 และ 4-82

^e จากตารางที่ 4-32 และ 4-86 คำนวณค่าเชื้อเพลิงให้เป็น 406 กม. (498 บาท/วัน)

^f จากตารางที่ 4-84

^g จากตารางที่ 4-88

^h จากตารางที่ 4-89

ⁱ จากตารางที่ 4-90

^j จากตารางที่ 4-10 และ 4-64



จากตาราง 4-100 สรุปรายได้และค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน/LPG ระบบดูด พบว่าระยะทางวิ่งเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน(146,160 กิโลเมตรต่อปี)^๑ เชื้อซื้อรถราคา 751,000 บาท วางดาวน์ 217,983.3 บาท ^๒ มีค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/LPG ระบบดูด 14,493 บาท ^๓ มีรายได้จากการวิ่งรถโดยไม่หักค่าใช้จ่าย 2,430.17 บาทต่อวัน(874,861.2 บาทต่อปี)^๔ มีค่าใช้จ่ายในการเติมการเติมก๊าซ LPG 498 บาทต่อวัน (179,280 บาทต่อปี)^๕ มีค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์ทเครื่อง 1,222 บาทต่อเดือน (14,664 บาทต่อปี)^๖ มีค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ปีที่1-2 7,728บาท และปีที่3 12,024 บาทตามลำดับ ^๗ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องและน้ำมันเบรกเฉลี่ย 56,726.8 บาทต่อปี ^๘ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาเฉลี่ย 21,817.0 บาทต่อปี^๙ และค่าผ่อนรถ 16,632.40 บาท/เดือน (199,588.8 บาทต่อปี)^{๑๐} และจากตาราง 4-100^{๑๑} สามารถหาผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง ใช้เบนซิน/LPG ระบบดูด มีดังนี้

ตารางที่ 4-100-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เบนซิน/LPG ระบบดูด (2 ระบบ)				
1. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	0.588 ปี	7.06 เดือน หรือ 85,990.80 กม.		
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	216.85 เท่า			
3. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	2,321,097 บาท	NPV > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน	ยอมรับข้อเสนอโครงการ
4. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	171.30%	IRR > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน	ยอมรับข้อเสนอโครงการ
5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	1.99	BCR > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน	ยอมรับข้อเสนอโครงการ

จากเครื่องมือชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์ ผลตอบแทนของรถที่ใช้เชื้อเพลิง 2 ระบบ เบนซิน/LPG ระบบดูดต่อคัน ตลอดโครงการ 9 ปี โดยเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็น 2 ระบบ พบว่าระยะเวลาคืนทุน 0.588 ปี หรือ 7.06 เดือน หรือ 85,990.80 กิโลเมตร อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอด 9 ปี 216.85 เท่า มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิตลอด 9 ปี 2,321,097 บาท อัตราผลตอบแทนภายในตลอด 9 ปี 171.3%. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายตลอด 9 ปี 1.99เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าโครงการซื้อรถโดยเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูดแบบ 2 ระบบตลอด 9 ปีนั้น คุ้มค่าแก่การลงทุน และยอมรับข้อเสนอโครงการ ตามผลชี้วัด NPV >0, IRR >0 และ BCR >0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-101 รายละเอียดค่าใช้จ่ายและผลตอบแทนของรถแท็กซี่ที่ใช้เบนซิน/LPG ระบบฉีด (เชื้อเพลิง 2 ระบบ) ตำรวจ : มีนาคม- สิงหาคม พ.ศ.2553 LPG ราคา 11.3 บาท/ลิตร

รายละเอียด	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9
ระยะทางที่รถวิ่ง 406 กิโลเมตรต่อวัน ^a		146,160	292,320	438,480	584,640	730,800	876,960	1,023,120	1,169,280	1,315,440
ลงทุนดาวน์รถ (1600 ซีซี ราคา 751,000 บาท) ^b	- 217,983.3									
ค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/LPG ระบบฉีด ^c	-28,000.0									
รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ (2,430.17 บาท/วัน) ^d		874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2	874,861.2
หัก: ค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมัน LPG (498 บาท/วัน) ^e		179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0	179,280.0
ค่าใช้น้ำมันสำหรับสตาร์ทเครื่อง (1,222 บาท/เดือน) ^f		14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0	14,664.0
ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่อง ^g		7,728.0	7,728.0	12,024.0	9,499.0	7,728.0	12,024.0	7,728.0	9,499.0	12,024.0
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ^h		56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8	56,726.8
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ ⁱ		21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0	21,817.0
ค่าผ่อนรถ (16,632.40 บาท/เดือน) (4 ปี) ^j		199,588.8	199,588.8	199,588.8	199,588.8					
รายได้สุทธิ	- 245,983	395,056.6	395,056.6	390,760.6	393,285.6	594,645.4	590,349.4	594,645.4	592,874.4	590,349.4

ที่มา : ^a จากตารางที่ 4-14 และ 4-66

^b จากตารางที่ 4-9 และ 4-63

^c จากตารางที่ 4-22 และ 4-72

^d จากตารางที่ 4-42 และ 4-82

^e จากตารางที่ 4-32 และ 4-86 คำนวณค่าเชื้อเพลิงให้เป็น 406 กม. (498 บาท/วัน)

^f จากตารางที่ 4-84

^g จากตารางที่ 4-88

^h จากตารางที่ 4-89

ⁱ จากตารางที่ 4-90

^j จากตารางที่ 4-10 และ 4-64

จากตาราง 4-101 สรุปรายได้และค่าใช้จ่ายของรถแท็กซี่ต่อคันที่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน/LPG ระบบ
ฉีด พบว่าระยะทางวิ่งเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน(146,160 กิโลเมตรต่อปี)^๑ เชื้อซื้อราคา 751,000 บาท
วางดาวน์ 217,983.3 บาท ^๒ มีค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/LPG ระบบฉีด 28,000 บาท ^๓ มีรายได้จากการ
วิ่งรถโดยไม่หักค่าใช้จ่าย 2,430.17 บาทต่อวัน(874,861.2 บาทต่อปี)^๔ มีค่าใช้จ่ายในการเติมการเติมก๊าซ
LPG 498 บาทต่อวัน (179,280 บาทต่อปี) ^๕ มีค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์ทเครื่อง 1,222 บาทต่อเดือน
(14,664 บาทต่อปี) ^๖ มีค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องยนต์ ปีที่1-2 7,728บาท และปีที่3 12,024
บาทตามลำดับ ^๗ มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องและน้ำมันเบรกเฉลี่ย 56,726.8 บาทต่อปี ^๘ มี
ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาเฉลี่ย 21,817.0 บาทต่อปี ^๙ และค่าผ่อนรถ 16,632.40 บาท/
เดือน (199,588.8 บาทต่อปี) ^{๑๐} และจากตาราง 4-101 สามารถหาผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของ
รถแท็กซี่ที่ใช้เชื้อเพลิง ใช้เบนซิน/LPG ระบบฉีด มีดังนี้

ตารางที่ 4-101-1 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของรถแท็กซี่ที่ใช้เบนซิน/LPG ระบบฉีด (2 ระบบ)				
1. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	0.623 ปี	7.47 เดือน หรือ	90,984.60 กม.	
2. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	204.94 เท่า			
3. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	2,307,590 บาท	NPV > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ	
4. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	162.09%	IRR > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ	
5. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	1.98	BCR > 0	คุ้มค่าแก่การลงทุน ยอมรับข้อเสนอโครงการ	

จากเครื่องมือชี้วัดทางด้านเศรษฐศาสตร์ ผลตอบแทนของรถที่ใช้เชื้อเพลิง 2 ระบบ เบนซิน/LPG
ระบบฉีดต่อคัน ตลอดโครงการ 9 ปี โดยเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็น 2 ระบบ พบว่าระยะเวลาคืนทุน 0.623
ปี หรือ 7.47 เดือน หรือ 90,984.60 กิโลเมตร อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนตลอด 9 ปี 204.94 เท่า
มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิตลอด 9 ปี 2,307,590 บาท อัตราผลตอบแทนภายในตลอด 9 ปี
162.09%. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายตลอด 9 ปี 1.98เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าโครงการซื้อรถโดย
เปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็นเบนซิน/LPG ระบบฉีดแบบ 2 ระบบตลอด 9 ปีนั้น คุ้มค่าแก่การลงทุน และ
ยอมรับข้อเสนอโครงการ ตามผลชี้วัด NPV >0, IRR >0 และ BCR >0 ตามลำดับ

ตาราง 4-102 ตารางเปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนโดยการเปรียบเทียบก่อนและหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง

รายละเอียด	ใช้เชื้อเพลิงสภาพเดิม			หลังเปลี่ยนเป็นเชื้อเพลิง 2 ระบบ		
	เบนซิน 91	ก๊าซโซฮอล์ 91	ก๊าซโซฮอล์ 95	เบนซิน/ NGV ระบบ	เบนซิน/ LPG ระบบ	เบนซิน/ LPG ระบบ
				ดูด	ดูด	ฉีด
ราคาเชื้อเพลิง (ลิตร/บาท)	36.44	31.34	32.64	8.5 บ /กก.	11.3	11.3
ระยะทาง (กิโลเมตร) ที่วิ่งต่อปี	146,160	146,160	146,160	146,160	146,160	146,160
1.ลงทุนดาวนัรด์ (1600 ซีซี ราคา 751,000 บาท) ปีที่ 0	217,983	217,983	217,983	217,983	217,983	217,983
2. ค่าเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง ปีที่ 0	-	-	-	32,005	14,493	28,000
3.รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ ปีที่ 1-9	874,861	874,861	874,861	874,861	874,861	874,861
4.ค่าใช้จ่ายในการเติมเชื้อเพลิง ปีที่ 1-9	446,400	354,240	380,160	126,000	179,280	179,280
5.ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์ทเครื่อง ปีที่ 1-9	-	-	-	14,028	14,664	14,664
6.ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่อง ปีที่ 1-9	4,806 -	4,806 -	4,806 -	16,471	7,728 -	7,728 -
	8,883	8,883	8,883		12,024	12,024
7. ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องน้ำมันเบรก ปีที่ 1-9	56,727	56,727	56,727	56,727	56,727	56,727
8.ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ ปีที่ 1-9	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817	21,817
9.ค่าผ่อนรถ 4 ปี ปีที่ 1-4	199,589	199,589	199,589	199,589	199,589	199,589

ข้อมูล : รวบรวมจากตารางที่ 4-96 ถึง ตาราง 4-101
สำรวจ : ราคาเชื้อเพลิง มีนาคม- สิงหาคม พ.ศ.2553
หน่วย : บาท

ตาราง 4-102 เปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนโดยการเปรียบเทียบก่อนและหลังการเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง พบว่า

ราคาเชื้อเพลิง ณ วันสำรวจ (มีนาคม- สิงหาคม พ.ศ.2553) ราคาเบนซิน91 36.44 บาทต่อลิตร ก๊าซโซฮอล์91 31.34 บาทต่อลิตร ก๊าซโซฮอล์95 32.64 บาทต่อลิตร ก๊าซNGV 8.5 บาท/กิโลกรัม และ ก๊าซLPG 11.3 บาทต่อลิตร

ไม่ว่าระบบเชื้อเพลิงเดิมหรือเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบผู้ขับรถแท็กซี่(เจ้าของรถ) จะขับรถระยะทางเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน หรือ 146,160 บาทต่อปี

1. การลงทุนดาวนัรด์ ผู้ขับรถแท็กซี่(เจ้าของรถ) จะวางดาวนัรด์ที่ 217,983 บาท (ประมาณ 30%) โดยจะเป็นเครื่องยนต์ 1600 CC ราคาารถประมาณ 751,000 บาท (Toyota Limo)
2. ค่าเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงจะมีเฉพาะรถที่เปลี่ยนระบบเป็นเชื้อเพลิง 2 ระบบ โดยค่าเปลี่ยนระบบ เบนซิน/LPG ระบบดูดถูกที่สุดราคา 14,493 บาท รองลงมาเป็นระบบเบนซิน/LPG ระบบฉีดราคา 28,000 บาท และระบบเบนซิน/NGV ระบบดูดราคา 32,005 บาท ตามลำดับ

3. รายได้จากการวิ่งรถแท็กซี่ จะขึ้นอยู่กับระยะทางที่วิ่งที่ 406 กิโลเมตร ทุกระบบเชื้อเพลิงจะมีรายได้เฉลี่ย 2,430.17 บาทต่อวัน หรือ 874,861 บาทต่อปี

4. ค่าใช้จ่ายในการเติมเชื้อเพลิง ถ้าใช้เชื้อเพลิงเดิมค่าใช้จ่ายจะสูงมาก โดยรถที่ใช้เบนซิน 91 จะเติม 446,400 บาทต่อปี รองลงมา รถที่เติมก๊าซโซฮอลล์ 95 จะจ่าย 380,160 บาทต่อปี และรถที่เติมก๊าซโซฮอลล์ 91 จะจ่าย 354,240 บาทต่อปี แต่เมื่อเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงเป็น 2 ระบบแล้ว ค่าใช้จ่ายจะถูกลง เมื่อให้ระบบเบนซิน/NGV ระบบดูดค่าใช้จ่ายจะลดลงมาเป็น 126,000 บาทต่อปี ระบบเบนซิน/LPG ระบบดูดและระบบเบนซิน/LPG ระบบฉีดค่าใช้จ่ายจะเป็น 179,280 บาทต่อปี

5. ค่าใช้จ่ายน้ำมันสำหรับสตาร์เครื่อง สำหรับระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบเท่านั้น โดยระบบเบนซิน/NGV ระบบดูด มีค่าใช้จ่าย 14,028 บาทต่อปี ระบบเบนซิน/LPG ระบบดูดและระบบเบนซิน/LPG ระบบฉีดค่าใช้จ่ายจะเป็น 14,664 บาทต่อปี

6. ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่อง ถ้าใช้เชื้อเพลิงเดิมค่าใช้จ่ายจะถูกมากประมาณ 4,806 -8,883 บาทต่อปี แต่เมื่อเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงแล้ว ค่าใช้จ่ายในปรับแต่งและซ่อมแซมเครื่องจะแพงขึ้น โดย ระบบเบนซิน/NGV ระบบดูด มีค่าใช้จ่าย 16,471 บาทต่อปี ระบบเบนซิน/LPG ระบบดูดและระบบเบนซิน/LPG ระบบฉีดค่าใช้จ่ายจะเป็น 7,728 -12,024 บาทต่อปี

7. ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องน้ำมันเบรก จะขึ้นอยู่กับระยะทางที่วิ่ง ทุกระบบเชื้อเพลิงจะมีระยะทางเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน หรือ 146,160 กิโลเมตรต่อปี ดังนั้นค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะเท่ากันทุกปี โดยจะมีค่าใช้จ่าย 56,727 บาทต่อปี

8. ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางและบำรุงรักษาอื่นๆ จะขึ้นอยู่กับระยะทางที่วิ่งเช่นกัน ทุกระบบเชื้อเพลิงจะมีระยะทางเฉลี่ย 406 กิโลเมตรต่อวัน หรือ 146,160 กิโลเมตรต่อปี ดังนั้นค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะเท่ากันทุกปี โดยจะมีค่าใช้จ่าย 21,817 บาทต่อปี

9. จ่ายค่าผ่อนรถ 4 ปี ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่(เจ้าของรถ) จะเช่าซื้อรถโดยราคารถประมาณ 751,000 บาท มีการวางดาวน์รถที่ 217,983 บาท (ประมาณ 30%) เครื่องยนต์ 1600 CC ผ่อน 48 งวด (เดือน) อัตราดอกเบี้ย 12%

ตาราง 4-103 ตารางเปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้เชื้อเพลิงสภาพเดิมกับเชื้อเพลิง 2 ระบบ โดยวิธีเศรษฐศาสตร์

รายละเอียด	ใช้เชื้อเพลิงสภาพเดิม			หลังเปลี่ยนเป็นเชื้อเพลิง 2 ระบบ			หน่วย
	เบนซิน 91	ก๊าซโซฮอล์ 91	ก๊าซโซฮอล์ 95	เบนซิน/ NGV ระบบ ดูด	เบนซิน/ LPG ระบบ ดูด	เบนซิน/ LPG ระบบ ฉีด	
10.มูลค่าปัจจุบันของรายได้ ปีที่ 1-9 : PV (Benefit)	4,661,479	4,661,479	4,661,479	4,661,479	4,661,479	4,661,479	บาท
11.มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย ปีที่ 1-9 : PV (Cost)	3,657,381	3,166,329	3,304,437	2,108,816	2,340,381	2,353,888	บาท
12. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ : NPV	1,004,098	1,495,150	1,357,041	2,552,622	2,321,097	2,307,590	บาท
13. ระยะเวลาคืนทุน : Payback Period	17.98	11.01	12.35	6.81	7.06	7.47	เดือน
ระยะทางคืนทุน :	218,990	134,102	150,423	82,946	85,991	90,985	กม.
14. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน : ROI	116.60	158.88	146.99	220.43	216.85	204.94	เท่า
15. อัตราผลตอบแทนภายใน : IRR	75.01	112.93	101.94	177.42	171.3	162.09	%
16. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย : BCR	1.28	1.47	1.411	2.210	1.992	1.980	เท่า

ที่มา : 1.จากการคำนวณสูตรทางเศรษฐศาสตร์
2.อัตราส่วนลด 12%

จากตาราง 4-103 เปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนจากการใช้เชื้อเพลิงสภาพเดิมกับเชื้อเพลิง 2 ระบบ ทางด้านเศรษฐศาสตร์ พบว่า

10. มูลค่าปัจจุบันของรายได้ ตั้งแต่ปีที่ 1-9 (PV (Benefit) มีค่าเท่ากันไม่ว่าระบบจะเปลี่ยนระบบเชื้อเพลิงหรือไม่ก็ตาม คือมูลค่า 4,661,479 บาท

11. มูลค่าปัจจุบันของค่าใช้จ่าย ปีที่ 1-9 (PV (Cost)) ที่น้อยที่สุดคือระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบเครื่องยนต์ เบนซิน/NGV ระบบดูด 2,108,816 บาท รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูด 2,340,381 บาท และเบนซิน/LPG ระบบฉีด 2,353,888 บาท ตามลำดับ

12. มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์สุทธิ (NPV) มากที่สุดคือระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบ เครื่องยนต์ เบนซิน/NGV ระบบดูด มีผลตอบแทนจากการลงทุน 2,552,622 บาท รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูด 2,321,097บาท และเบนซิน/LPG ระบบฉีด 2,307,590บาท ตามลำดับ

13. ระยะเวลาคืนทุน (Payback) ที่เร็วที่สุดคือ ระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบโดยเฉพาะเครื่องยนต์ เบนซิน/NGV ระบบดูดที่มีระยะคืนทุน 6.81เดือน รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูดมีระยะคืนทุน 7.06 เดือน และเบนซิน/LPG ระบบฉีดมีระยะคืนทุน 7.47เดือนตามลำดับ

ส่วนระยะทางที่วิ่งที่คืนทุนที่เร็วที่สุดคือ ระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบโดยเฉพาะเครื่องยนต์ เบนซิน/NGV ระบบดูดที่มีระยะทางคืนทุนที่ 82,946 กิโลเมตร รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูดมีระยะคืนทุนที่ 85,991กิโลเมตรและเบนซิน/LPG ระบบฉีดมีระยะคืนทุนที่ 90,985 กิโลเมตรตามลำดับ

14. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน(ROI) มากที่สุดคือ ระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบ เครื่องยนต์เบนซิน/NGV ระบบดูด มีผลตอบแทนจากการลงทุน 220.43 เท่า รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูด 216.85 เท่า และเบนซิน/LPG ระบบฉีด 204.94เท่าตามลำดับ

15. อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR)มากที่สุดคือระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบ เครื่องยนต์เบนซิน/NGV ระบบดูด มีผลตอบแทนภายใน 177.42% รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูด 171.3% และเบนซิน/LPG ระบบฉีด 162.09%ตามลำดับ

16. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย(BCR)มากที่สุดคือระบบเชื้อเพลิง 2 ระบบ เครื่องยนต์เบนซิน/NGV ระบบดูด 2.210 เท่า รองลงมาเป็นเบนซิน/LPG ระบบดูด 1.992 และเบนซิน/LPG ระบบฉีด 1.980 ตามลำดับ