

## รถแท็กซี่ไฟฟ้า อนาคตของแท็กซี่ไทย

โดย วิรุทัย ขำหาญ

จากภาวะเศรษฐกิจซบเซาและการเดินทางที่ลดลงภายหลังโรคระบาด Covid-19 รวมถึงสถานการณ์ราคาพลังงานที่พุ่งสูงอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน โดยเฉพาะราคา NGV และ LPG ที่เป็นต้นทุนหลักของการให้บริการรถแท็กซี่ที่ปรับตัวสูงขึ้นกว่า 30%<sup>1</sup> เมื่อเทียบกับราคาในปี 2564 (ราคา LPG จากประมาณ 11.5 บาท/ลิตร เป็น 15 บาท/ลิตร และราคา NGV จากประมาณ 13.6 บาท/กิโลกรัม เป็น 14.6 บาท/กิโลกรัม) จึงส่งผลกระทบต่อรายได้และชีวิตความเป็นอยู่ของคนขับแท็กซี่ที่ส่วนมากมีรายได้แบบรายวันที่ไม่แน่นอนเป็นอย่างมาก ทั้งในแง่ของเงินผ่อนค่างวด/ค่าเช่ารถ ค่ากินอยู่ ตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับดูแลตนเองและครอบครัว ทำให้สุดท้ายแล้วคนขับแท็กซี่ไม่สามารถแบกรับภาระดังกล่าวได้ไหว และเลือกที่จะสิ้นสุดอาชีพคนขับแท็กซี่ออกไปเป็นจำนวนมากกว่า 10,000 คน ซึ่งทำให้จำนวนรถแท็กซี่ในระบบลดลงกว่า 3,000 คัน จากประมาณ 85,000 คันในปี 2562 เหลือประมาณ 82,000 คันในปี 2565 โดยเฉพาะคนขับแท็กซี่ที่ยังมีภาระในการผ่อนค่างวดรถอยู่ ส่วนผู้ที่เหลืออยู่ในระบบก็ประสบปัญหารายได้ที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญเช่นกัน และไม่มีที่ท่าว่าสถานการณ์จะกลับไปสู่ภาวะปกติก่อนเกิด Covid-19 ในระยะเวลาอันสั้น

ที่ผ่านมาผู้เขียนจึงได้พยายามหาโอกาสในการพูดคุยกับผู้ขับรถแท็กซี่ในกลุ่มต่างๆ ทั้งผู้ที่ขับรถเช่าของอยู่/สหกรณ์ และผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคลเพื่อรับฟังปัญหาและแนวทางในการปรับตัวของกลุ่มคนขับแท็กซี่ในปัจจุบัน ซึ่งสามารถสรุปได้ตามแง่มุมดังต่อไปนี้

- ปัญหาในแง่ของผู้โดยสารและรายได้เฉลี่ยที่ลดลงกว่าวันละ 300-500 บาท ผู้ขับรถแท็กซี่หลายรายได้ปรับตัวมาใช้บริการหาผู้โดยสารผ่าน Platform อย่าง Grab, Lineman, และ Bolt มากขึ้นเนื่องจากสามารถหาผู้โดยสารได้ง่ายและมีอัตราค่าบริการที่สูงกว่าการรับผู้โดยสารแบบปกติในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงมีการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาในการขับลดลงจากเฉลี่ยวันละ 14-16 ชั่วโมงต่อวันเหลือเพียง 10-12 ชั่วโมงต่อวัน
- ปัญหาในแง่ของสถานีบริการเติมเชื้อเพลิงที่หายาก โดยเฉพาะเชื้อเพลิง NGV ที่ปัจจุบันจำนวนสถานีบริการเชื้อเพลิงได้ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากผู้ให้บริการ NGV ไม่สามารถแบกรับภาระขาดทุนจากการแทรกแซงราคาจากภาครัฐได้ ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่หลายรายเลือกที่จะเปลี่ยนรถจากเชื้อเพลิง NGV เป็น LPG ที่มีจำนวนสถานีบริการครอบคลุมมากกว่าแทน
- ปัญหาในแง่ของต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นเฉลี่ยกว่า 200-400 บาทต่อวัน โดยเฉพาะเชื้อเพลิง LPG ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เลือกที่จะวิ่งรถเปล่าบนถนนเพื่อหาผู้โดยสารให้น้อยลง และใช้วิธีจอดรอผู้โดยสารตามแหล่งต่างๆ เช่น โรงเรียน สถานที่ทำงาน หรือห้างสรรพสินค้ามากขึ้นเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง

จากการพูดคุยดังกล่าว สิ่งที่ทำให้ผู้เขียนเกิดความสนใจคือมีผู้ขับรถแท็กซี่บางคนเลือกที่จะเปลี่ยนรถจากเชื้อเพลิง LPG/NGV เป็นรถแท็กซี่ไฟฟ้าเพื่อแก้ปัญหาต้นทุนที่สูงขึ้นดังกล่าว ซึ่งถือเป็นการปรับตัวที่น่าสนใจอย่างมาก เนื่องจากรถแท็กซี่ไฟฟ้าเป็นเทคโนโลยีที่ใหม่สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน (ปัจจุบันมีรถแท็กซี่ไฟฟ้าจดทะเบียนไม่ถึง 0.5% ของจำนวนรถแท็กซี่ทั้งหมด) และที่ผ่านมาผู้ขับรถแท็กซี่มักจะเป็นผู้ใช้รถกลุ่มหลังๆ ที่จะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของรถที่ให้บริการเพื่อรอพิสูจน์

<sup>1</sup> ผู้จำหน่ายพลังงานเองก็ประสบภาวะขาดทุนเนื่องจากราคาพลังงานที่ปรับขึ้นมายังต่ำกว่าต้นทุนค่าพลังงานที่เกิดขึ้นจริง

ความเหมาะสมและความคงทนของรถที่จะนำมาให้บริการ ดังนั้นผู้เขียนจึงได้ถือโอกาสในการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านรถแท็กซี่ไฟฟ้า ที่มีกับผู้ที่ใช้งานจริง เพื่อเปรียบเทียบคุณสมบัติและข้อจำกัดของรถแท็กซี่ไฟฟ้าในท้องตลาดปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมหรือมีสิ่ง ที่ควรพัฒนาปรับปรุงเพิ่มเติมในแง่มุมใดบ้าง ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

#### ประโยชน์สำคัญที่ได้รับจากการใช้งานรถแท็กซี่ไฟฟ้ามาเป็นระยะเวลา 1 ปี

- ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่ลดลง? เฉลี่ยกว่า 500 บาท/วันสำหรับเชื้อเพลิง LPG และ 400 บาท/วัน สำหรับเชื้อเพลิง NGV ทำให้มีรายได้สุทธิเฉลี่ยสูงกว่าเดิมจาก 400 บาท/วันเป็น 800 บาท/วัน ซึ่งเป็นประโยชน์สำคัญที่สุดที่ได้รับจากการเปลี่ยน มาใช้รถแท็กซี่ไฟฟ้า
- จำนวนครั้งและค่าใช้จ่ายของการซ่อมบำรุงที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จากเดิมที่ต้องมีการบำรุงรักษาปีละ 4-6 ครั้งเพื่อ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องและบำรุงรักษาอื่นๆ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายรวมกันปีละประมาณ 10,000 บาท (ไม่รวมค่าเปลี่ยนยาง) ลดลงเหลือเพียงปีละไม่เกิน 1,000 บาท เนื่องจากรถแท็กซี่ไฟฟ้าไม่มีน้ำมันเครื่อง หัวเทียน รวมถึงไส้กรองอากาศและไส้ กรองน้ำมันเครื่องที่ต้องเปลี่ยน
- Performance และสุนทรียภาพในการขับขี่ของรถแท็กซี่ไฟฟ้าที่เหนือกว่ารถแท็กซี่สันดาป โดยเฉพาะในเรื่องอัตราเร่ง ความนุ่มนวล เสียงรบกวน ตลอดจนมลภาวะต่างๆ ที่ไม่เล็ดลอดเข้ามาในตัวรถ
- อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของรถแท็กซี่ไฟฟ้าในกรณีที่จอดรถ/รถหยุดนิ่งโดยไม่ดับเครื่องยนต์ซึ่งต่ำกว่ารถแท็กซี่ สันดาปอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่ไฟฟ้าสามารถประหยัดเชื้อเพลิงในช่วงเวลาที่มีการจราจรติดขัด หรือช่วงที่มี การจอดรถเพื่อพักผ่อนได้

อย่างไรก็ดี ยังคงมีข้อจำกัดในบางประการของการใช้งานรถแท็กซี่ไฟฟ้าที่ผู้ใช้งานเห็นว่าควรพัฒนา/ปรับปรุงเพิ่มเติม เพื่อให้ตอบโจทย์การใช้งานได้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความเพียงพอของสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ยังหายากและไม่ครอบคลุมตลอดพื้นที่ การใช้งาน และความเพียงพอของระยะทางการชาร์จเต็ม 1 ครั้งสำหรับรถแท็กซี่ไฟฟ้าในบางรุ่นที่มีขนาดแบตเตอรี่ค่อนข้างน้อย (แบตเตอรี่ขนาด 50 kWh ด้วยระยะทางที่ Claim ว่าสามารถทำได้ 380 กิโลเมตรต่อการชาร์จเต็ม 1 ครั้ง) ซึ่งใช้งานจริงได้ ระยะทางต่ำกว่า 300 กิโลเมตรต่อการชาร์จเต็ม 1 ครั้ง

ทั้งนี้ หลังจากได้ฟังความคิดเห็นที่เป็นแง่บวกอย่างมากทั้งในเชิงรายได้สุทธิและคุณภาพของการขับขี่ที่สูงขึ้นจากผู้ที่ใช้ งานจริง ทำให้ผู้เขียนเกิดความสงสัยว่าเพราะเหตุใดจำนวนรถแท็กซี่ไฟฟ้าบนท้องถนนจึงมีจำนวนที่น้อยมากในปัจจุบัน (ประมาณ 300 คัน ณ เดือนมิถุนายน 2566) ผู้เขียนจึงได้เดินสายพูดคุยกับผู้ที่ยังใช้งานรถแท็กซี่สันดาปซึ่งเป็นผู้ใช้งานแท็กซี่ส่วนใหญ่ของ ตลาดเพื่อรับฟังเหตุผลหรือความกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงมาใช้งานรถแท็กซี่ไฟฟ้า และได้พบว่าปัจจุบันผู้ขับรถแท็กซี่สันดาปยังคง มีความกังวลและอุปสรรคในหลายด้าน ประกอบด้วย

- ความรู้ความเข้าใจถึงประโยชน์ของรถแท็กซี่ไฟฟ้า โดยกว่า 95% ของผู้ถูกสัมภาษณ์ยังขาดความรู้ความเข้าใจถึง ประโยชน์และข้อจำกัดของการใช้งานรถแท็กซี่ไฟฟ้า
- ราคาและตัวเลือกของรถแท็กซี่ไฟฟ้าของประเทศไทยในปัจจุบันที่ยังมีน้อย และราคาค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับราคารถ แท็กซี่สันดาปในปัจจุบัน ตลอดจนโปรโมชั่นต่างๆ เช่น โปรโมชั่นดอกเบี้ยต่ำ หรือการออกรถที่เงินดาวน์ 0% ที่ยังไม่มี

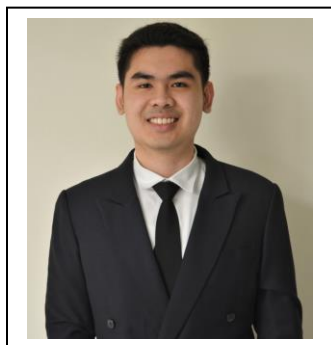
<sup>2</sup> คำนวณโดยอ้างอิงจากราคา LPG ที่ 15 บาท/ลิตร และ NGV ที่ 14.6 บาท/กิโลกรัม

สถาบันการเงิน/สหกรณ์ใดจัด Package จึงส่งผลให้เกิดภาวะด้านการเงินทั้งในแง่เงินดาวน์เริ่มต้นที่ต้องใช้เงินมากขึ้น รวมถึงภาวะด้านดอกเบี้ยที่สูงขึ้นซึ่งสวนทางกับรายได้ของผู้ซบแท็กซีที่ทำได้ลดลง

- ความเพียงพอของสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ยังมีน้อยและไม่ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการในปัจจุบัน
- ระยะเวลาของการชาร์จไฟฟ้าที่ใช้เวลานานกว่า 40-60 นาทีต่อการชาร์จเต็ม 1 ครั้ง เมื่อเทียบกับการเติมเชื้อเพลิงรถแท็กซีสันดาปที่ใช้เวลาเพียง 5-10 นาทีต่อการเติม 1 ครั้ง (ไม่รวมเวลาของการขับรถหาสถานีชาร์จ/สถานีเติมเชื้อเพลิง)
- ความเพียงพอของระยะทางต่อการชาร์จเต็ม 1 ครั้ง ที่ควรมากกว่า 400 กิโลเมตรเพื่อให้เพียงพอต่อการใช้งานใน 1 วัน
- ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความทนทานและการซ่อมบำรุงรถแท็กซีไฟฟ้า โดยเฉพาะความทนทานและอายุการใช้งานของแบตเตอรี่ไฟฟ้าที่ถูกใช้งานอย่างต่อเนื่องและมีมูลค่าสูง ความหายากของอะไหล่ชนิดต่างๆ ตลอดจนค่าประกันภัยรถแท็กซีไฟฟ้าที่หากเป็นประกันภัยชั้น 1 ที่ครอบคลุมการซ่อมบำรุงแบตเตอรี่นั้นก็มีความสูงและหายาก หรือหากเป็นประกันชั้น 3 ก็มีความเสี่ยงหากอุบัติเหตุรถชนส่วนแบตเตอรี่ก็จะมีค่าซ่อมบำรุงที่สูงถึงหลักแสนบาท ซึ่งยากที่จะหาเงินมาซ่อมบำรุงได้ไหว

จะเห็นว่าความกังวลและอุปสรรคส่วนใหญ่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้รถแท็กซีไฟฟ้า โดยเฉพาะประเด็นความรู้และประโยชน์เกี่ยวกับรถแท็กซีไฟฟ้าที่ผู้ซบแท็กซีส่วนใหญ่ยังคงไม่เข้าใจ ราคาและโปรโมชั่นทางการเงินที่ยังไม่ดึงดูด ตลอดจนความเพียงพอของสถานีชาร์จที่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาและความสามารถในการหารายได้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวไม่สามารถถูกแก้ไขได้ด้วยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่ต้องอาศัยความร่วมมืออย่างบูรณาการของหลายภาคส่วน

ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนในอุตสาหกรรมภาคการขนส่ง พลังงาน และการให้บริการรถแท็กซีที่ต้องช่วยกันเพื่อให้รถแท็กซีไฟฟ้าสามารถสร้างการ Adoption ได้อย่างแพร่หลายในอนาคต เพราะนอกจากคนซบแท็กซีที่เป็นฟันเฟืองสำคัญของอุตสาหกรรมจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและสามารถประกอบอาชีพซบแท็กซีได้อย่างยั่งยืนในอนาคตตามประโยชน์ที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ในอุตสาหกรรมตั้งแต่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า อู่/สหกรณ์รถแท็กซี สถาบันการเงิน ผู้ให้บริการสถานีชาร์จไฟฟ้า รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและประเทศไทยเองล้วนก็ได้ประโยชน์จากการ Adoption ของรถแท็กซีไฟฟ้ากันทั้งสิ้น ทั้งในแง่ของรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้น การลงทุนที่คุ้มค่ามากขึ้น ตลอดจนการประหยัดพลังงานและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้นของประเทศในระยะยาว



About Author: Mr. Weeruthai is a senior consultant at Sasin Management Consulting. He has a solid experience in leading and guiding clients to achieve their new S-curve strategy and business transformation with proven track record to multinational private companies (Fortune 100 companies) in utilities and chemical industry as well as state owned enterprises (SOEs).