บทที่ 5
สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

การศึกษาทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car) ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car) จำนวน 200 คน ผลการศึกษาที่ได้นำมาสรุปผล อภิปรายผล ข้อค้นพบ ข้อเสนอแนะได้ดังนี้คือ

สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 58.0 อายุต่ำกว่า 31 ปี คิดเป็นร้อยละ 42.5 สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 62.0 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 67.0 อาชีพลูกจ้าง/พนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 59.0 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.0 และรู้จักรถยนต์ประหยัดพลังงานยี่ห้อนิสสัน มาร์ชมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.0

ส่วนที่ 2 ข้อมูลความรู้ความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ โดยจำนวนข้อที่ตอบถูกต้องจากการวัดความรู้ความเข้าใจ คิดเป็นร้อยละ 73.50 อยู่ในระดับมาก

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ โดยเรียงตามลำดับข้อคำถามที่เข้าใจถูกต้อง 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.5 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 92.0 และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 81.5

ผู้ตอบแบบสอบถามขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานอีโคคาร์ โดยผู้ตอบแบบสอบถามตอบผิด 3 ลำดับแรกได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 8.5 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ ลิตร คิดเป็นร้อยละ 6.0 และผู้ตอบแบบสอบถามตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรกได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ ลิตร คิดเป็นร้อยละ 32.0 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 17.5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.84 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า

ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่

1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.48

2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.46

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.24

4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.13

5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มากสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.10

6. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.95

7. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.71

8. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงานมีค่าเฉลี่ย 3.70

ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่

1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.33

ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่

1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.30

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 58.0 มีแนวโน้มจะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 91.0 แต่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 63.5 โดยผู้ที่มีแนวโน้มการซื้อมีวิธีการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 86.3 ตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่ง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

แบบประหยัดพลังงานด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 60.3 ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานคือประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 91.8 ซื้อจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 94.5 เพื่อขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 61.6 มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 97.3 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อย คิดเป็นร้อยละ 44.9

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และแนวโน้มพฤติกรรมที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

จากการศึกษาสามารถสรุปผลความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และแนวโน้มพฤติกรรมที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ ได้ดังตารางที่ 69-73

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 70 แสดงสรุปผลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความเข้าใจ	คำถามที่ตอบถูก ลำดับแรก	คำถามที่ตอบผิด ลำดับแรก	คำถามที่ตอบไม่ทราบ ลำดับแรก
เพศชาย	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE
เพศหญิง	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 70 (ต่อ) แสดงสรุปผลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความเข้าใจ	คำถามที่ตอบถูกลำดับแรก	คำถามที่ตอบผิดลำดับแรก	คำถามที่ตอบไม่ทราบลำดับแรก
อายุต่ำกว่า 31 ปี	มาก	Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan"ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE
อายุ 31-40 ปี	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan"ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 70 (ต่อ) แสดงสรุปผลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความเข้าใจ	คำถามที่ตอบถูกลำดับแรก	คำถามที่ตอบผิดลำดับแรก	คำถามที่ตอบไม่ทราบลำดับแรก
อายุ 41 ปีขึ้นไป	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE
โสด	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 70 (ต่อ) แสดงสรุปผลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความเข้าใจ	คำถามที่ตอบถูกลำดับแรก	คำถามที่ตอบผิดลำดับแรก	คำถามที่ตอบไม่ทราบลำดับแรก
สมรส/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE
รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท	ปานกลาง	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 70 (ต่อ) แสดงสรุปผลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความเข้าใจ	คำถามที่ตอบถูกลำดับแรก	คำถามที่ตอบผิดลำดับแรก	คำถามที่ตอบไม่ทราบลำดับแรก
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท	มาก	Honda"BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และ Honda"BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 70 (ต่อ) แสดงสรุปผลความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความเข้าใจ	คำถามที่ตอบถูกลำดับแรก	คำถามที่ตอบผิดลำดับแรก	คำถามที่ตอบไม่ทราบลำดับแรก
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท	มากที่สุด	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป และ Honda"BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ ลิตร
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป	มาก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 71 แสดงสรุปความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความคิดเห็น		
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3
เพศชาย	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้
เพศหญิง	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง
อายุต่ำกว่า 31 ปี	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้	รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 71 (ต่อ) แสดงสรุปความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความคิดเห็น		
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3
อายุ 31-40 ปี	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง
อายุ 41 ปีขึ้นไป	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้
โสด	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้
สมรส/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 71 (ต่อ) แสดงสรุปความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ระดับความคิดเห็น		
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3
รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มากสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มากสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 72 แสดงสรุปแนวโน้มพฤติกรรมการแนะนำ การซื้อ และแหล่งข้อมูลของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	แนวโน้มการแนะนำ	แนวโน้มการซื้อ	แหล่งข้อมูล
เพศชาย	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
เพศหญิง	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
อายุต่ำกว่า 31 ปี	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
อายุ 31-40 ปี	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
อายุ 41 ปีขึ้นไป	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
โสด	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
สมรส/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท	แนะนำ	คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน	โทรทัศน์
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป	แนะนำ	ไม่มี	โทรทัศน์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 73 แสดงสรุปแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ที่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	วิธีการซื้อ	ผู้มีอิทธิพล	แหล่งที่ซื้อ	ลักษณะการใช้งาน	การประหยัดค่าใช้จ่าย
เพศชาย	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับไปทำงาน	ประหยัดน้ำมัน
เพศหญิง	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	ประหยัดน้ำมัน
อายุต่ำกว่า 31 ปี	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้งและขับไปทำงาน	ประหยัดน้ำมัน
อายุ 31-40 ปี	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้งและขับไปทำงาน	ประหยัดน้ำมัน
อายุ 41 ปีขึ้นไป	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับไปทำงาน	ประหยัดน้ำมัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 73 (ต่อ) แสดงสรุปแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ที่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	วิธีการซื้อ	ผู้มีอิทธิพล	แหล่งที่ซื้อ	ลักษณะการใช้งาน	การประหยัดค่าใช้จ่าย
โสด	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	ประหยัดน้ำมัน
สมรส/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	สามี/ภรรยา	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับไปทำงาน	ประหยัดน้ำมัน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	ประหยัดน้ำมัน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	ประหยัดน้ำมัน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับไปทำงาน	ประหยัดน้ำมัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 73 (ต่อ) แสดงสรุปแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ที่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	วิธีการซื้อ	ผู้มีอิทธิพล	แหล่งที่ซื้อ	ลักษณะการใช้งาน	การประหยัดค่าใช้จ่าย
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	ประหยัดน้ำมัน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป	แบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	ตนเอง	ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น	ประหยัดน้ำมัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 74 แสดงสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้	ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้
เพศชาย	ประหยัดค่าน้ำมัน	ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย
เพศหญิง	ประหยัดค่าน้ำมัน	ความแรงของเครื่องยนต์น้อย
อายุต่ำกว่า 31 ปี	มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	ความแรงของเครื่องยนต์น้อย
อายุ 31-40 ปี	มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพและประหยัดค่าน้ำมัน	ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย
อายุ 41 ปีขึ้นไป	ประหยัดค่าน้ำมัน	ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความแรงของเครื่องยนต์น้อย และไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน
โสด	ประหยัดค่าน้ำมัน	ความแรงของเครื่องยนต์น้อย
สมรส/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพและประหยัดค่าน้ำมัน	ความแรงของเครื่องยนต์น้อย
รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท	ประหยัดค่าน้ำมัน	ความแรงของเครื่องยนต์น้อย
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท	มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	ความแรงของเครื่องยนต์น้อย
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท	มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท	มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพและประหยัดค่าน้ำมัน	ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป	ประหยัดค่าน้ำมัน	ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน ดังนี้ ควรเพิ่มสมรรถนะในการขับขี่ทางไกล คิดเป็นร้อยละ 1.0 และการเลือกใช้ขนาดเครื่องยนต์และการใช้เกียร์ที่เหมาะสมสามารถประหยัดพลังงานได้ คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

อภิปรายผล

การศึกษาทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car) ใช้แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของทัศนคติมาอภิปรายผลได้ดังนี้

ทัศนคติส่วนของความเข้าใจ (Cognitive Component)

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 73.50 สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 70.4 แต่ไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซแอลพีจีอยู่ในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 81.95 ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจในคำถามแต่ละข้ออยู่ในระดับมากที่สุด มีรายละเอียดดังนี้

1. คำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับมากที่สุดเรื่องรัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แต่ไม่สอดคล้อง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดเชื้อเพลิงเช่นเดียวกับน้ำมันเบนซินออกเทน 95 โดยมีความเข้าใจระดับมาก และมีความเข้าใจระดับน้อยเรื่องการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศลดลง 20-25% และสอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับมากที่สุดเรื่องก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ช่วยทำให้ลดมลภาวะทางอากาศ และรัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ทดแทนน้ำมันดีเซล หรือเบนซิน 91 หรือ เบนซิน 95

2. คำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับปานกลาง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ ลิตร สอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับปานกลางเรื่องก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) สามารถประหยัดพลังงานและขับรถได้ระยะทางไกลกว่าการใช้น้ำมันดีเซล หรือเบนซิน 91 หรือ เบนซิน 95

3. คำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับน้อย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC ไม่พบความสอดคล้องของข้อคำถามเกี่ยวกับขนาดของเครื่องยนต์ในงานวิจัยที่นำมาอ้างอิง

4. คำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับน้อยที่สุด ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE สอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับน้อยที่สุดเรื่องอุปกรณ์ที่ใช้ติดตั้งระบบก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) มีความปลอดภัยกว่าอุปกรณ์ที่ใช้ติดตั้งระบบก๊าซหุงต้ม (LPG) แต่ไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับน้อยเรื่องการติดตั้งอย่างถูกวิธีได้มาตรฐาน จะทำให้มีความปลอดภัยสูงกว่าการใช้น้ำมัน

ทัศนคติส่วนของความรู้สึกและความคิดเห็น (Feeling Component)

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ โดยรวมในระดับเห็นด้วย สอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ระดับมาก สอดคล้องกับงานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อก๊าซแอลพีจีระดับมาก และสอดคล้องกับงานศึกษาของ สัพพัญญู กาญจนะ และคณะ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของคนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ระดับมาก แต่ไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ระดับปานกลาง ซึ่งในรายละเอียดพบว่า

1. ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน สอดคล้องกับงานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับมาก เรื่องการใช้ก๊าซแอลพีจีประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น ช่วยลดมลภาวะทางอากาศ และค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบก๊าซแอลพีจีไม่แพงเกินไป สอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับมาก เรื่องความสามารถในการประหยัดพลังงานสามารถขับรถได้ระยะทางไกลกว่าการใช้น้ำมันดีเซล หรือเบนซิน 91 หรือเบนซิน 95 ราคาถูกกว่าราคาน้ำมันดีเซล หรือเบนซิน 91 หรือเบนซิน 95 เป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ที่ได้มาจากธรรมชาติ ช่วยลดมลภาวะทางอากาศ ช่วยประเทศชาติเพราะสามารถผลิตได้ภายในประเทศ และสอดคล้องกับงานศึกษาของ สัพพัญญู กาญจนะ และคณะ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของคนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับมาก เรื่องความประหยัดน้ำมันและราคาของตัวรถไม่สูงมากนัก ขณะที่งานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับปานกลาง เรื่องการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศช่วยลดการขาดดุลทางการค้า

2. ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับปานกลางเรื่อง น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์ สอดคล้องกับงานศึกษาของ สัพพัญญู กาญจนะ และคณะ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของคนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับปานกลาง เรื่องความปลอดภัย ขณะที่งานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับมาก เรื่องการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย

3. ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ ไม่พบความสอดคล้องของข้อคำถามในงานวิจัยที่นำมาอ้างอิง

ทัศนคติส่วนของแนวโน้มพฤติกรรม (Action Tendency Component)

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากโทรทัศน์ สอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) จากโทรทัศน์ ขณะที่งานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลก๊าซแอลพีจีจากเพื่อน ญาติ คนรู้จัก

2. ผู้ตอบแบบสอบถามมีแนวโน้มจะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจะแนะนำให้ผู้อื่นเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และสอดคล้องกับงานศึกษาของ ภูมิเผ่า สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจะแนะนำให้ผู้อื่นติดตั้งระบบก๊าซแอลพีจี

3. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ ไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป ไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ ภูมิเผ่า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สำราญคง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้ก๊าซแอลพีจีต่อไปแน่นอน และไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ในอนาคต

4. ผู้ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานคือตนเอง ไม่สอดคล้องกับงานศึกษาของ สัพพัญญู กาญจนะ และคณะ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของคนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ พบว่า ผู้ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์คือ บิดา/มารดา

5. ผู้ตอบแบบสอบถามใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับไปทำงาน สอดคล้องกับงานศึกษาของ สัพพัญญู กาญจนะ และคณะ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของคนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์เพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน

6. ปัจจัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานคือประหยัดค่าน้ำมัน สอดคล้องกับงานศึกษาของ สัพพัญญู กาญจนะ และคณะ (2550) ได้ศึกษาเรื่องการศึกษาทัศนคติของคนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์ซิตี้ คาร์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกใช้รถยนต์ซิตี้ คาร์ เนื่องจากประหยัดน้ำมัน ขณะที่งานศึกษาของ บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เนื่องจากช่วยชาติประหยัดต้นทุนลดการนำเข้าน้ำมันลดการขาดดุลการค้า และการรณรงค์ส่งเสริมให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาลและเอกชน และงานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) เนื่องจากต้องการช่วยประเทศชาติ

7. ปัจจัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานคือความแรงของเครื่องยนต์น้อย ขณะที่งานศึกษาของ คงศักดิ์ คำภิระวงศ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

จังหวัดลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) เนื่องจากร้านรับติดตั้งอุปกรณ์อาจจะมีน้อย

ข้อค้นพบ

สิ่งที่ค้นพบจากการศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car) มีดังนี้

ด้านความรู้ความเข้าใจ

1. ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 73.50

2. เมื่อจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ มีความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ อยู่ในระดับมาก ยกเว้นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท มีความเข้าใจระดับมากที่สุด และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท มีความเข้าใจระดับปานกลาง

3. ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจว่ารถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และรู้จักยี่ห้อของรถประหยัดพลังงานที่มีจำหน่ายในท้องตลาด แต่ผู้ตอบแบบสอบถามขาดความเข้าใจในเรื่องคุณสมบัติทางเทคนิคของรถยนต์ประหยัดพลังงาน เช่น ขนาดเครื่องยนต์ คุณสมบัติการป้องกันผู้โดยสารจากการชนตามมาตรฐาน UN/ECE และอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

ด้านความคิดเห็น

1. ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ มีรูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เหมาะกับผู้ที่มีรายได้ไม่มาก แต่ยังไม่แน่ใจเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่เมื่อเดินทางไปต่างจังหวัด และมีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จะทำให้ปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นปัญหาด้านการจราจรได้

2. ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ มีความคิดเห็นลำดับแรกเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ ว่าเป็นเป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก และหาที่จอดสะดวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ด้านแนวโน้มพฤติกรรม

1. ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ มีแนวโน้มจะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน แต่ยังไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ ยกเว้นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทคาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน

2. ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ อายุ 41 ปีขึ้นไป สถานโสด รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท และ 50,001 บาทขึ้นไป ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท และ 30,001-40,000 บาท ตัดสินใจใช้เนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปี สถานภาพสมรส/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท ตัดสินใจใช้เนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพและประหยัดค่าน้ำมัน

3. ผู้ตอบแบบสอบถามทุกสถานภาพ เพศหญิง อายุต่ำกว่า 31 ปี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท และ 20,001-30,000 บาท ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย อายุ 31-40 ปี และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป ตัดสินใจไม่ใช้เนื่องจากไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท และ 40,001-50,000 บาท ตัดสินใจไม่ใช้เนื่องจากไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน

4. ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ ตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานด้วยตนเอง

5. ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากสื่อโทรทัศน์

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car) ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. การสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจระดับมากเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ว่าหมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม แต่ผู้ตอบแบบสอบถามขาดความเข้าใจในเรื่องคุณสมบัติทางเทคนิคของรถยนต์ประหยัดพลังงาน ดังนั้น ผู้ผลิตควรสื่อสารข้อมูลของรถยนต์ประหยัดพลังงานให้มากขึ้น ผ่านทางสื่อโทรทัศน์ซึ่งเป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้ง่าย โดยในเนื้อหาของโฆษณาต้องกล่าวถึงข้อมูลด้านเทคนิคของเครื่องยนต์ เช่น ระบบการทรงตัวเมื่อขับขี่ด้วยความเร็ว ระบบการป้องกันอันตรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้บริโภคถึงความปลอดภัยในการขับขี่ตลอดจนการป้องกันอันตรายของผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

2. ข้อเสนอแนะจากการศึกษาความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่ารถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีรูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดมลภาวะทางอากาศ ราคาไม่สูง ช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย แต่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่แน่ใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ทางไกลหรือเดินทางไปต่างจังหวัด อีกทั้งมีความคิดเห็นว่ารถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาการจราจร ดังนั้นผู้ผลิตควรพัฒนาระบบมาตรฐานความปลอดภัยในการขับขี่ เช่น การยึดเกาะถนน การทรงตัวเมื่อเข้าทางโค้งหรือวิ่งด้วยความเร็ว เนื่องจากมีผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 57.5 ใช้รถประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองและใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง ดังนั้นจึงต้องสร้างความมั่นใจในการขับขี่ทางไกลด้วยความเร็วสูงแก่ผู้บริโภค

3. ข้อเสนอแนะจากการศึกษาแนวโน้มพฤติกรรมที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีแนวโน้มจะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน แต่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ โดยปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานคือความแรงของเครื่องยนต์น้อย ซึ่งผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายควรมีการพัฒนาคุณภาพและสมรรถนะของเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่อง มีการสร้างทัศนคติที่ดีและสร้างความมั่นใจในสมรรถนะของเครื่องยนต์ของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน โดยใช้สื่อโทรทัศน์ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่างๆ เนื่องจากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

แบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากสื่อโทรทัศน์ ดังนั้นผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายควรใช้สื่อโทรทัศน์ในการโฆษณาประชาสัมพันธ์เรื่องสมรรถนะความแรงของเครื่องยนต์ มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้บริโภค แต่ทั้งนี้ผู้จัดจำหน่ายควรมีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ทางสื่ออื่นๆ นอกเหนือจากสื่อโทรทัศน์ เช่น สื่ออินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นสื่อที่ทำให้ผู้บริโภครู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเป็นลำดับสอง เนื่องจากสื่ออินเทอร์เน็ตสามารถให้ข้อมูลรายละเอียดของผลิตภัณฑ์ได้มากกว่าสื่อโทรทัศน์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 94.5 ดังนั้นผู้จัดจำหน่ายควรเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายให้ผู้บริโภคเข้าถึงสะดวกมากขึ้น เช่น การจัดบู้ทแนะนำรถยนต์ประหยัดพลังงานตามห้างสรรพสินค้า แหล่งชุมชน โดยมีพนักงานขายคอยบริการให้ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์และตอบข้อสงสัยต่างๆ

ผู้ตอบแบบสอบถามทุกเพศ ทุกช่วงอายุ ทุกสถานภาพ ทุกระดับรายได้ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ ดังนั้นการส่งเสริมการขายด้วยการจัดโปรโมชั่นต่างๆ เช่น การให้ส่วนลดเงินดาวน์ ผ่อนด้วยดอกเบี้ย 0% การลดราคา อาจเป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อง่ายขึ้น

4. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกลุ่มเป้าหมายและกลยุทธ์การตลาด

จากผลการศึกษาสามารถกำหนดกลุ่มที่น่าจะเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน ดังนี้ ผู้บริโภคที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,000-50,000 บาท

กลยุทธ์ด้านผลิตภัณฑ์ ผู้ผลิตควรออกแบบรถยนต์ประหยัดพลังงานให้มีความสวยงามทันสมัยทั้งภายนอกและภายใน มีขนาดกะทัดรัด สะดวกปลอดภัยในการขับขี่ เพื่อดึงดูดความสนใจจากกลุ่มผู้บริโภคเพศหญิง ตลอดจนมีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในให้เหมาะสมกับการใช้งาน มีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับสมรรถนะ ระบบความปลอดภัยในการขับขี่ คุณสมบัติในการประหยัดพลังงาน เช่น อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและความมั่นใจในรถยนต์ประหยัดพลังงานมากขึ้น

กลยุทธ์ด้านราคา ผู้จัดจำหน่ายควรกำหนดราคาจำหน่ายหลายระดับราคาให้สอดคล้องกับการออกแบบรูปลักษณ์ อุปกรณ์ภายในรถยนต์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีแต่ละรุ่น โดยต้องมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ เพื่อตอบสนองกับผู้บริโภคที่มีหลายระดับรายได้และหลากหลายรสนิยม มีการออกแบบและกำหนดราคาจำหน่ายรถยนต์ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ ให้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

มีความแตกต่างและการพัฒนาเครื่องยนต์จากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาเป็นการใช้ก๊าซไฮโดรเจน ซึ่งยังคงคุณสมบัติของอีโคคาร์ไว้

กลยุทธ์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย กลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ และชำระเงินแบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ ดังนั้นผู้จัดจำหน่ายควรเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย เช่น เพิ่มศูนย์จำหน่ายรถยนต์หรือตัวแทนจำหน่ายให้ผู้บริโภคเข้าถึงสะดวกมากขึ้น และจัดหาบริษัทไฟแนนซ์ให้ผู้บริโภคได้เลือกใช้บริการได้อย่างสะดวก

กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด ผู้จัดจำหน่ายควรมีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริโภครู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานผ่านสื่อโทรทัศน์ ซึ่งเป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายได้มากที่สุด และควรมีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ทางสื่ออื่นๆ นอกเหนือจากสื่อโทรทัศน์ เช่น อินเทอร์เน็ต หนังสือพิมพ์/นิตยสารเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสื่ออินเทอร์เน็ตและสื่อสิ่งพิมพ์สามารถให้ข้อมูลรายละเอียดของผลิตภัณฑ์ได้มากกว่าสื่อโทรทัศน์

ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยการจัดโปรโมชั่นของแถมต่างๆ เช่น การลดราคา การให้ส่วนลดเงินสด ส่วนลดเงินดาวน์ ของแถม การแถมประกันภัยชั้น 1 และผ่อนด้วยดอกเบี้ย 0% ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อง่ายขึ้น และต้องเน้นบริการหลังการขาย เช่น การแจ้งเตือนเมื่อครบกำหนดตรวจเช็คตามระยะทาง การให้บริการช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved