

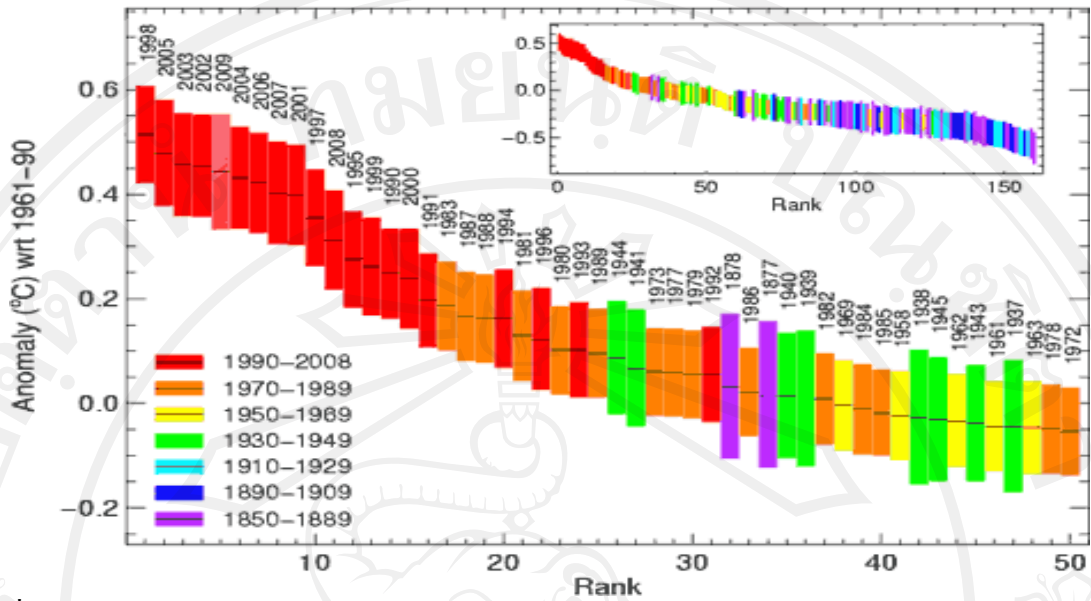
## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

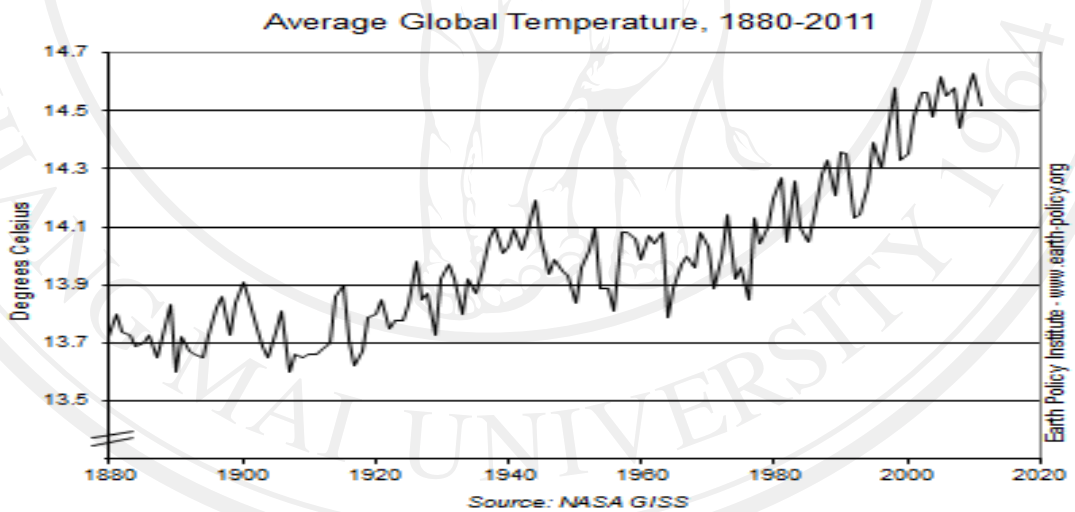
รถยนต์นับว่าเป็นปัจจัยในการดำเนินชีวิตที่สำคัญปัจจัยหนึ่งในปัจจุบัน ซึ่งมนุษย์ใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะสังคมเมืองใหญ่ของประเทศต่างๆ ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ระบบขนส่งมวลชนจึงมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลกลายเป็นสินค้าที่ได้รับความนิยมซื้อหามาใช้เพิ่มมากขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นก็ส่งผลให้ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัด เกิดผลกระทบต่อระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

นอกจากปัญหาการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และระดับราคาที่สูงขึ้นแล้ว ปัญหามลภาวะทางอากาศหรือมลพิษซึ่งเกิดขึ้นจากการสันดาปของเครื่องยนต์ก็ส่งผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะในส่วนของชั้นบรรยากาศและสภาพภูมิอากาศของโลกให้เปลี่ยนแปลงไป ดังจะเห็นได้จากกรณีที่โลกมีอุณหภูมิเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ทุกปีหรือที่เรียกกันว่า “ภาวะโลกร้อน” นั่นเอง โดยรูปที่ 1 และรูปที่ 2 แสดงให้เห็นว่าโลกมีแนวโน้มอุณหภูมิที่เพิ่มสูงขึ้น



ที่มา: Hadley Center , Met Office

รูปที่ 1.1 การจัดลำดับอุณหภูมิโลกรายปีที่มีอุณหภูมิสูงมาก ตั้งแต่ ค.ศ.1850 ถึง ค.ศ.2008



ที่มา: NASA GISS

รูปที่ 1.2 อุณหภูมิเฉลี่ยของโลก ตั้งแต่ ค.ศ.1880 - 2011 (พ.ศ. 2423 - 2553)

ซึ่งก่อให้เกิดความแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศ และเป็นสาเหตุให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติต่างๆ ในหลายประเทศ เช่น ปัญหาน้ำแข็งละลายที่ขั้วโลกเหนือทำให้น้ำทะเลเพิ่มสูงขึ้น เกิดแผ่นดินไหวในประเทศเฮติ และซิติ รวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิ ที่ญี่ปุ่น เป็นต้น จาก

เหตุการณ์ และสภาวะที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงทำให้หลายประเทศทั่วโลกตื่นตัว และหันมาให้ความสำคัญกับภาวะโลกร้อนกันมากขึ้น โดยแต่ละประเทศจึงเริ่มมีแนวคิดต่างๆออกมา เช่น มาตรการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยสรรหาพลังงานทดแทน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานไฟฟ้า พลังงานไฮโดรเจน และพลังงานจากเอทานอล เป็นต้น ส่วนมาตรการลดภาวะโลกร้อน เช่น การตั้งมาตรฐานไอเสียของรถยนต์ให้คายมลพิษในระดับต่ำหรือไม่คายมลพิษ การใช้วัสดุรีไซเคิลในชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ และการผลิตรถยนต์รูปแบบใหม่ที่มีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง พร้อมทั้งมีการคายมลพิษในระดับต่ำ มีขนาดที่เหมาะสมกับการใช้งานในชีวิตเมืองที่เรียกว่า “รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล” เป็นต้น

ประเทศไทยก็เผชิญปัญหาเช่นเดียวกันกับประเทศต่างๆในโลก โดยเฉพาะเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร รวมทั้งจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งถือว่าเป็นเมืองหลวงของภาคเหนือ เนื่องจากมีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมากและมีแนวโน้มที่จะมีผู้อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น จากตารางที่ 1.1 ความหนาแน่นของประชากรในปี พ.ศ.2547 มีความหนาแน่นของประชากร 81.10 คนต่อตารางกิโลเมตร เทียบกับปี พ.ศ.2554 ซึ่งมีความหนาแน่นของประชากร 83.70 คนต่อตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้น 2.60 คนต่อตารางกิโลเมตร

ตารางที่ 1.1 จำนวนประชากรในจังหวัดเชียงใหม่และความหนาแน่นของประชากรตั้งแต่ พ.ศ.2547 ถึง พ.ศ.2554

ปี	รวมทั้งจังหวัด	ความหนาแน่น (คน / ตร.กม.)
2547	1,630,769	81.10
2548	1,650,009	82.06
2549	1,658,298	82.37
2550	1,664,399	82.78
2551	1,670,317	83.10
2552	1,632,548	81.20
2553	1,640,479	81.61
2554	1,682,382	83.70

ที่มา : ที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงใหม่

หน่วย : คน

จากตารางที่ 1.2 จำนวนประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ.2544 มีประชากรรวม 173,856 คน เทียบกับปี พ.ศ.2554 ซึ่งมีประชากรรวม 141,361 คน ลดลง 32,495 คน

ตารางที่ 1.2 จำนวนประชากรชายและหญิงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ตามทะเบียนราษฎร พ.ศ. 2544 – 2554

พ.ศ.	ชาย	หญิง	รวม
2544	82,525	91,331	173,856
2545	74,819	84,584	159,403
2546	74,401	84,305	158,706
2547	78,835	87,937	166,772
2548	70,403	80,608	151,011
2549	69,989	80,483	150,472
2550	69,122	79,188	148,310
2551	68,310	78,490	146,800
2552	66,564	76,406	142,970
2553	66,333	75,830	142,163
2554	66,036	75,325	141,361

หน่วย : คน

ที่มา : งานทะเบียนราษฎร ฝ่ายปกครอง สำนักปลัดเทศบาล (ข้อมูล ณ เดือนมกราคม พ.ศ. 2554)

เมื่อประชากรอาศัยอย่างหนาแน่นระบบขนส่งสาธารณะที่มีจึงไม่เพียงพอต่อความต้องการ ดังนั้นประชาชนจึงนิยมซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลกันมากขึ้น ซึ่งจากตารางที่ 1.3 จะสังเกตเห็นว่าตัวเลขยอดขายรถยนต์รวมทั้งห้อยี่ห้าตั้งแต่ปี พ.ศ.2550 จนถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2554 มีแนวโน้มที่สูงขึ้นทุกปี จากตารางที่ 1.3 ยอดขายรถยนต์รวมทั้งห้อยี่ห้าในปี พ.ศ.2550 มีจำนวนรวม 170,118 คัน เทียบกับเดือนพฤศจิกายน ของปีพ.ศ.2554 ซึ่งมีจำนวน 334,615 คัน เพิ่มขึ้น 164,497 คัน

ตารางที่ 1.3 ยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทุกประเภท แบ่งตามยี่ห้อต่างๆ ทั่วประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ.2550 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2554

ยี่ห้อ	2550	2551	2552	2553	พ.ย.-54
<b>Alfa Romeo</b>	28	29	23	26	19
<b>Aston Martin</b>	-	-	-	-	1
<b>Audi</b>	112	84	74	31	10
<b>B.M.W.</b>	1,298	1,620	2,005	2,604	2,329
<b>Bentley</b>	4	7	11	10	9
<b>Benz</b>	3,972	3,766	3,812	4,724	3,726
<b>Chery</b>	-	-	331	983	926
<b>Chevrolet</b>	7,604	10,182	7,164	8,093	14,154
<b>Citroen</b>	26	28	26	8	125
<b>DFM</b>	-	-	-	6	-
<b>Ferrari</b>	-	-	-	14	15
<b>Ford</b>	1,624	1,111	1,025	6,682	18,228
<b>Honda</b>	50,093	81,888	88,125	104,516	75,974
<b>Hyundai</b>	64	210	359	18	119
<b>Jaguar</b>	31	40	26	17	38
<b>KIA</b>	295	195	218	391	462
<b>Lamborghini</b>	-	-	11	20	22
<b>Lexus</b>	344	238	182	139	297
<b>Lotus</b>	-	-	6	12	16
<b>Maserati</b>	-	-	-	5	6
<b>Mazda</b>	3,237	4,183	7,641	28,373	28,457

ตารางที่ 1.3(ต่อ) ยอดขายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทุกประเภท แบ่งตามยี่ห้อต่างๆ ทั่วประเทศไทย  
ตั้งแต่พ.ศ.2550 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2554

ยี่ห้อ	2550	2551	2552	2553	พ.ย.-54
Mini	350	413	407	407	314
Mitsubishi	3,180	3,749	4,226	8,332	6,659
Mitsuoka	-	-	8	9	14
NAZA	-	260	175	13	31
Nissan	4,447	7,641	9,539	30,070	41,586
Peugeot	86	126	115	67	128
Porsche	68	53	53	70	42
Proton	-	3,279	2,939	5,530	4,896
Saab	7	-	-	-	-
Seat	-	-	-	-	-
Skoda	7	-	2	10	24
SsangYong	197	164	99	122	134
Subaru	74	137	99	74	110
Suzuki	300	350	262	2,434	3,948
Toyota	92,186	106,615	100,565	141,594	130,868
Volkswagen	14	5	87	448	211
Volvo	470	432	314	644	569
Wuling	-	-	108	148	148
<b>Total</b>	170,118	226,805	230,037	346,644	334,615

หน่วย : คัน

ที่มา : บริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด

เมื่อพิจารณาตารางที่ 1.4 จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี พ.ศ.2550 จนถึง ปีพ.ศ.2554 จำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมทุกประเภททั่วประเทศ และจังหวัดเชียงใหม่ นั้นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ.2550 มีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมทุกประเภททั่วประเทศ 25,618,447 คันและจังหวัดเชียงใหม่ 864,578 คัน เทียบกับปี พ.ศ.2554 ซึ่งมีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมทุกประเภททั่วประเทศ 30,194,137 คันและจังหวัดเชียงใหม่ 1,052,553 คัน เห็นได้ว่ามีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมทุกประเภททั่วประเทศเพิ่มขึ้น 4,575,690 คัน และมีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมทุกประเภทจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้น 187,975 คัน ทั้งนี้รวมถึง จำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย.1) ทั่วประเทศ และจังหวัดเชียงใหม่ ก็มีแนวโน้มในทิศทางเดียวกัน จากตารางที่ 1.5 ปี พ.ศ.2550 มีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย.1) ทั่วประเทศจำนวน 3,560,222 คันและจังหวัดเชียงใหม่จำนวน 130,805 คันเปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2554 มีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย.1) ทั่วประเทศ จำนวน 5,001,442 คันและจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 183,216 คัน พบว่ามีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย.1) ทั่วประเทศและจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,441,220 คัน และจำนวน 52,411คัน ตามลำดับ ดังนั้นจึงเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ตารางที่ 1.4 จำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมทุกประเภททั่วประเทศ และจังหวัดเชียงใหม่ ในปี พ.ศ.2550 ถึง พ.ศ.2554

ปี	ทั่วประเทศ	เชียงใหม่
2550	25,618,447	864,578
2551	25,511,574	892,214
2552	27,184,577	934,300
2553	28,484,829	989,665
2554	30,194,137	1,052,553

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หน่วย : คัน

โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย.1)

ตารางที่ 1.5 จำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย.1) ทั่วประเทศ และจังหวัดเชียงใหม่ ในปี พ.ศ.2550 ถึง พ.ศ.2554

ปี	ทั่วประเทศ	เชียงใหม่
2550	3,560,222	130,805
2551	3,809,082	139,328
2552	4,078,547	150,016
2553	4,496,828	166,044
2554	5,001,442	183,216

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

หน่วย : คัน

จากการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นก็ได้ส่งผลให้ปริมาณความต้องการใช้และราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศและจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มที่สูงขึ้น ดังตารางที่ 1.6 เมื่อพิจารณาน้ำมันชนิดแก๊สโซฮอล์อี10 ออกแทน 91 ในปี พ.ศ.2551 มีปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายให้ลูกค้าในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 37,796.22 พันลิตร เปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2553 ซึ่งมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายให้ลูกค้าในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 58,298.45 พันลิตร พบว่าเพิ่มขึ้นจำนวน 20,502.23 พันลิตร และตารางที่ 1.7 ราคาน้ำมันขายปลีกทุกชนิดมาตรฐานของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี เช่นราคาน้ำมันชนิดดีเซลในปี พ.ศ.2549 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2555 โดยราคาเพิ่มขึ้น จากเดิมปี พ.ศ.2549 ราคา 23.34 บาทต่อลิตรเป็น 31.13 บาทต่อลิตร เพิ่มขึ้น 7.79 บาทต่อลิตร เป็นต้น



ตารางที่ 1.6 ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายให้ลูกค้า จำแนกตามชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง  
ในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2547 ถึง พ.ศ. 2553

ชนิดน้ำมัน เชื้อเพลิง	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
เบนซิน ออกเทน 91	101,351.0 5	93,747.83	95,099.52	90,545.49	67,874.02	55,706.86	52,309.5 7
เบนซิน ออกเทน 95	87,698.50	69,039.04	53,608.90	41,989.58	8,071.34	4,288.86	883.24
ดีเซลหมุนเร็ว	292,263.4 5	285,764.3 6	252,370.8 3	249,388.2 8	207,625.8 3	162,728.7 0	165,532. 03
ดีเซลหมุนเร็ว ปี 5	-	1,769.03	3,057.25	8,688.01	56,639.15	110,660.9 5	92,351.5 8
น้ำมันเตา	9,884.26	11,708.95	12,788.23	11,925.70	6,841.37	8,267.77	8,211.40
น้ำมันก๊าด	-	-	-	-	-	-	-
ก๊าซปิโตรเลียม เหลว	52,247.30	53,492.26	54,712.00	65,930.89	80,670.41	90,916.83	92,903.3 0
แก๊สโซฮอล์	198.25	-	-	-	-	-	-
ไบโอดีเซล	118.00	-	-	-	-	-	-
แก๊สโซฮอล์ 91	-	-	-	7,055.75	-	-	-
แก๊สโซฮอล์ 95	174.51	13,298.83	26,468.14	37,581.53	-	-	-
น้ำมันดีเซลพื้นฐาน	-	-	-	-	124.07	-	-
แก๊สโซฮอล์อี10 ออกเทน 91	-	-	-	-	37,796.22	51,194.51	58,298.4 5
แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 95	-	-	-	-	58,756.38	61,641.91	57,414.6 7
แก๊สโซฮอล์อี 20	-	-	-	-	204.05	1,353.79	2,541.54
แก๊สโซฮอล์อี 85	-	-	-	-	-	-	56.00

หน่วย : พันลิตร

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

ตารางที่ 1.7 ราคาน้ำมันขายปลีกมาตรฐานของประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 ถึง ปี พ.ศ. 2555

ปี/ราคาน้ำมัน	ดีเซล	เบนซิน 91	เบนซิน 95	แก๊สโซฮอล์ 91	แก๊สโซฮอล์ 95
2549	23.34	25.69	26.49	-	24.99
2550	29.34	31.59	32.89	28.09	28.89
2551	18.34	20.79	28.59	18.49	16.29
2552	27.19	34.84	40.84	30.44	31.24
2553*	29.39	36.64	-	31.48	32.84
2554**	28.89	34.57	-	31.54	33.29
2555***	31.13	39.04	-	36.01	37.76

หน่วย : บาทต่อลิตร

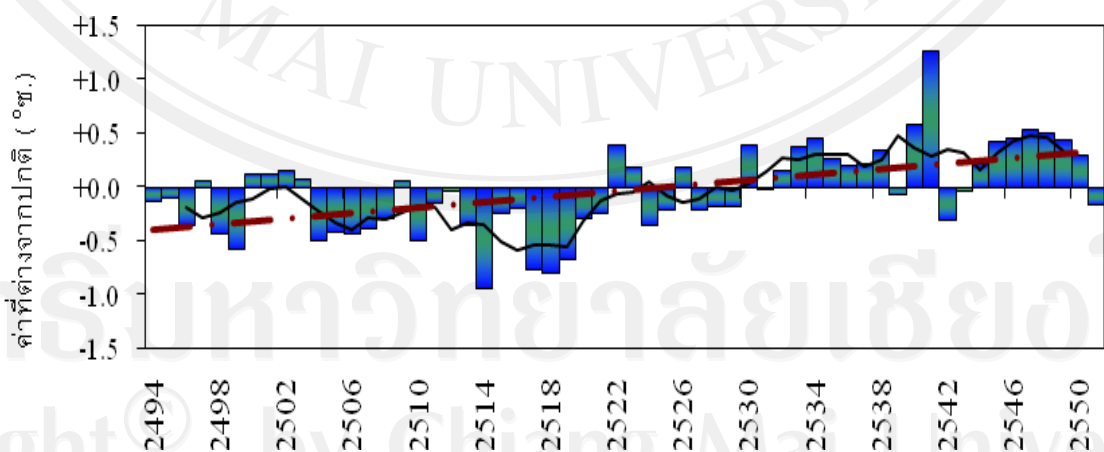
\*ราคาถึงวันที่ 10 พ.ย. 2553

\*\*ราคาถึงวันที่ 17 ธ.ค. 2554

\*\*\*ราคาถึงวันที่ 21 ม.ค. 2555

ที่มา : บริษัท เชลล์ประเทศไทย จำกัด

และจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้น ยังก่อให้เกิดมลพิษซึ่งมีผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศ และอุณหภูมิ โดยทำให้อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ยรายปีของประเทศไทย และอุณหภูมิสูงสุดของจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อยๆ อีกด้วย



ที่มา : ศูนย์ภูมิอากาศ สำนักพัฒนาอุตุนิยมวิทยา กรมอุตุนิยมวิทยา

รูปที่ 1.3 อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ยรายปีของประเทศไทยที่ต่างจากปกติตั้งแต่ พ.ศ. 2494 – 2551

ตารางที่ 1.8 สถิติอุณหภูมิ ณ สถานีอุตุนิยมวิทยา จังหวัดเชียงใหม่ ช่วงปี พ.ศ.2541 – พ.ศ.2553

ปี	อุณหภูมิสูงสุด	อุณหภูมิต่ำสุด
2541	40.1	8.7
2542	38.2	3.8
2543	37.8	10.3
2544	39.4	10
2545	39.8	12.5
2546	38	12.5
2547	41	11.3
2548	42.4	11.5
2549	40.5	9.8
2550	40.5	11.7
2551	40.1	11.5
2552	40.1	10.9
2553	41	12.5

หน่วย : องศาเซลเซียส

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร

จากสาเหตุข้างต้นไม่ว่าจะเป็นภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูง และภาวะโลกร้อน จึงทำให้รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลจึงนับว่าเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้บริโภคที่ต้องการหันมาใช้รถยนต์ที่มีขนาดเหมาะสมเพื่อที่จะลดค่าใช้จ่ายด้านการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาแพงขึ้น ค่าบำรุงรักษาลดลงและช่วยลดมลพิษทางอากาศที่จะก่อปัญหาให้กับสิ่งแวดล้อมอีกด้วย โดยเฉพาะประเทศไทยรัฐบาลก็มีความต้องการที่จะสนับสนุน พร้อมทั้งผลักดันรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลให้เป็นที่ต้องการของผู้บริโภคทั้งตลาดในประเทศ และตลาดต่างประเทศอีกด้วย

แต่เนื่องจากการเลือกซื้อรถยนต์ของผู้บริโภคมีปัจจัยที่มีความแตกต่างกันในแต่ละบุคคล ดังนั้นการจะทำให้รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นได้นั้น ผู้ผลิตจึงจำเป็นต้องมีข้อมูลที่ถูกต้องเกี่ยวกับผู้บริโภคว่าผู้บริโภคใช้ปัจจัยใดบ้างที่เป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ทั้งนี้เพื่อใช้วางแผนการ

ผลิต วางกลยุทธ์ทางการตลาด และรวมถึงข้อเสนอทางการขาย ได้ตรงตามความต้องการของผู้บริโภคอย่างแท้จริง เพราะฉะนั้นจึงเป็นที่มาของการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในครั้งนี้

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

## 1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

- 1) เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับความรู้ และทราบถึงปัจจัยสำหรับนำมาประกอบการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล
- 2) เพื่อให้ผู้ผลิตใช้เป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์ทางการตลาด และปรับปรุงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เพื่อให้ตรงต่อความต้องการของผู้บริโภคอย่างแท้จริง
- 3) เพื่อให้ผู้ที่มีความสนใจในเรื่องรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ได้มีแนวทางในการศึกษาต่อไป

## 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งจะศึกษาจากบุคคลทั่วไปทั้งกลุ่มที่ใช้หรือมีรถยนต์ และกลุ่มที่ไม่มีหรือไม่ได้ใช้รถยนต์ อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป

## 1.5 คำนิยามศัพท์

ภาวะโลกร้อน หมายถึง การที่อุณหภูมิเฉลี่ยของอากาศสูงขึ้นไม่ว่าจะเป็นอากาศบริเวณใกล้ผิวโลก และน้ำในมหาสมุทร

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) หมายถึง รถที่ต้องมีขนาดความกว้างไม่เกิน 2.5 เมตร ความยาวไม่เกิน 12 เมตร เช่น เก๋งตอนเดียว เก๋งสองตอน เก๋งสองตอนแวน รถนั่งสองตอนท้ายบรรทุก

รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หมายถึง รถยนต์นั่งประเภทใหม่ที่มีความเหมาะสมในการรองรับความจำเป็นพื้นฐานด้านการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของสังคมไทยยุคใหม่ ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง เป็นรถยนต์แบบผสมที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) รถยนต์ที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง หรือรถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงทดแทนด้วยก็ได้ โดยมีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์เบนซินและที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ต้องสร้างขึ้นจากโครงรถที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากโครงรถของรถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ทั้งแบบที่มีการจำหน่ายเป็นการทั่วไปในประเทศไทยและแบบที่เคยมีการจำหน่ายเป็นการทั่วไปในประเทศไทย ทั้งนี้รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล จะต้องได้รับการอนุมัติแบบการผลิตจากกระทรวงอุตสาหกรรมก่อนทำการผลิต