



ใบรับรองวิทยานิพนธ์  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์

สาขา

เศรษฐศาสตร์

ภาควิชา

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์:  
กรณีศึกษา บริษัท B จำกัด

Factors Determining the Ability to Close Account of the Motorcycle Hire-purchase:  
A Case Study of B Company Limited

นามผู้วิจัย นายวันเฉลิม วงศ์พันธุ์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

( รองศาสตราจารย์เรวัต ธรรมาภิรมย์, Ph.D. )

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

( อาจารย์ธนารักษ์ เหล่าสุทธิ, Ph.D. )

หัวหน้าภาควิชา

( รองศาสตราจารย์โสสมสกา เพชรานนท์, Ph.D. )

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

( รองศาสตราจารย์กัญญา วีระกุล, D.Agr. )

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์:

กรณีศึกษา บริษัท B จำกัด

Factors Determining the Ability to Close Account of the Motorcycle Hire-purchase:

A Case Study of B Company Limited

โดย

นายวันเฉลิม วงศ์พันธุ์

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

พ.ศ. 2556



วันเฉลิม วงศ์พันธุ์ 2556: ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อ  
รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา บริษัท B จำกัด ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา  
เศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์  
เรวัตร ธรรมาภิรมย์, Ph.D. 70 หน้า

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ  
เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ และเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผล  
ผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ของ บริษัท B จำกัด ข้อมูลที่ใช้  
ในการวิเคราะห์เป็นข้อมูลทุติยภูมิแบบตัดขวาง ซึ่งรวบรวมจากลูกหนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ของ  
บริษัท B จำกัด จำนวน 10,404 ราย ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป โดยเป็น  
การวิเคราะห์เชิงปริมาณด้วยวิธีวิเคราะห์ทางสถิติโดยอาศัยเทคนิคการประมาณผ่าน  
การถดถอยโลจิสติก

ผลการวิจัยพบว่า องค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่  
รายละเอียดส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อ และรายละเอียดการเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ และผลจากการวิจัย  
ยังพบอีกว่าปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชี ที่มีความสัมพันธ์เชิงบวก ได้แก่  
เงินคาวน ส่วนปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชี ที่มีความสัมพันธ์  
เชิงลบ ได้แก่ รายได้ของผู้เข้าซื้อ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ อัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อ ระยะเวลาใน  
การผ่อนชำระ และยอดลูกหนี้คงเหลือ

Wanchalerm Wongphan 2013: Factors Determining the Ability to Close Account of the Motorcycle Hire-purchase: A Case Study of B Company Limited. Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Associate Professor Rewat Thamma-Apiroam, Ph.D. 70 pages.

The purpose of this research is to study the significant composition by creditors for the motorcycle hire-purchase loans approval and to study factors determining the ability to close account of the motorcycle hire-purchase customers of type B Company Limited. The data used for analysis are secondary and cross-sectional. The sample size is 10,404, taken from the B company. The data analysis is based on a statistical packages program. The quantitative analysis is done by an econometric method called logistic regression.

The findings are that the vital components used whether to approve such loans are personal characteristics of the hire-purchasers as well as the hire-purchase details. The results of the research also indicate that factors affecting the ability to close account are positively correlated with the down payment while negatively correlated with the income of the hire-purchasers, motorcycles brand, hire-purchase rate, the duration of the loan, and outstanding balance.

---

Student's signature

---

Thesis Advisor's signature

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จเรียบร้อยได้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.เรวัตร ธรรมาภิรมย์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ที่กรุณาให้คำปรึกษา ข้อคิดเห็น คำแนะนำ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ด้วยความเต็มใจ และเอาใจใส่อย่างดียิ่ง และขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.ธนารักษ์ เหล่าสุทธิ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม อาจารย์ ดร.ปิยะพรรณ ช่างวัฒนชัย ประธานคณะกรรมการการสอบวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร.อรรถิพย์ ราษฎร์นิยม ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก ที่กรุณาให้คำแนะนำเพิ่มเติม รวมไปถึงแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อดำรงค์ คุณแม่บัวเขียว วงศ์พันธุ์ ที่สนับสนุนในเรื่องการศึกษา ตลอดมา ขอกราบขอบพระคุณอดีตคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ อีกทั้งขอขอบคุณหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนด้านข้อมูล ได้แก่ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ กรมการขนส่งทางบก ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และบริษัทเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ต่างๆ

ขอกราบขอบพระคุณ คุณสามารถ จิระดำรง กรรมการผู้จัดการ และคุณทศพร เลิศพันธุ์ กรรมการบริหาร และผู้จัดการเทคโนโลยีและสารสนเทศ บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด ผู้บังคับบัญชาที่กรุณาให้คำปรึกษา และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ขอขอบคุณ คุณวรรณพร นัฏรทอง หัวหน้าหน่วยวิชาการเศรษฐศาสตร์ และเจ้าหน้าที่ศูนย์บัณฑิตศึกษา คณะเศรษฐศาสตร์ ที่อำนวยความสะดวกในการประสานงาน และแนะนำขั้นตอนต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ ตลอดหลักสูตรการศึกษา และขอขอบคุณน้องๆ ที่ร่วมศึกษาในระดับปริญญาโทสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ (ภาคค่ำ) รุ่นที่ 20 ที่ช่วยเหลือ และให้กำลังใจตลอดมา

สุดท้ายนี้หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลการวิจัยในครั้งนี้สามารถนำไปใช้ในทางที่เป็นประโยชน์ต่อไปได้ไม่มากนักน้อย หากมีข้อผิดพลาดประการใดผู้เขียนขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

วันเฉลิม วงศ์พันธุ์

พฤษภาคม 2556

## สารบัญ

## หน้า

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| สารบัญตาราง                         | (3) |
| สารบัญภาพ                           | (4) |
| บทที่ 1 บทนำ                        | 1   |
| ความสำคัญของปัญหา                   | 1   |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย             | 6   |
| ประโยชน์ที่จะได้รับ                 | 6   |
| ขอบเขตของการวิจัย                   | 6   |
| นิยามศัพท์                          | 7   |
| บทที่ 2 การตรวจเอกสาร               | 8   |
| แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย      | 8   |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง               | 15  |
| กรอบแนวคิดในการวิจัย                | 20  |
| บทที่ 3 วิธีการวิจัย                | 23  |
| วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล             | 23  |
| วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล              | 23  |
| แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย            | 30  |
| บทที่ 4 ผลการวิจัย                  | 37  |
| การวิเคราะห์ผลการศึกษา              | 37  |
| การแปลผลการวิเคราะห์                | 60  |
| ข้อวิจารณ์                          | 62  |
| บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ | 63  |
| สรุปผลการวิจัย                      | 63  |
| ข้อเสนอแนะจากการวิจัยในครั้งนี้     | 65  |
| ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป  | 65  |

## สารบัญ (ต่อ)

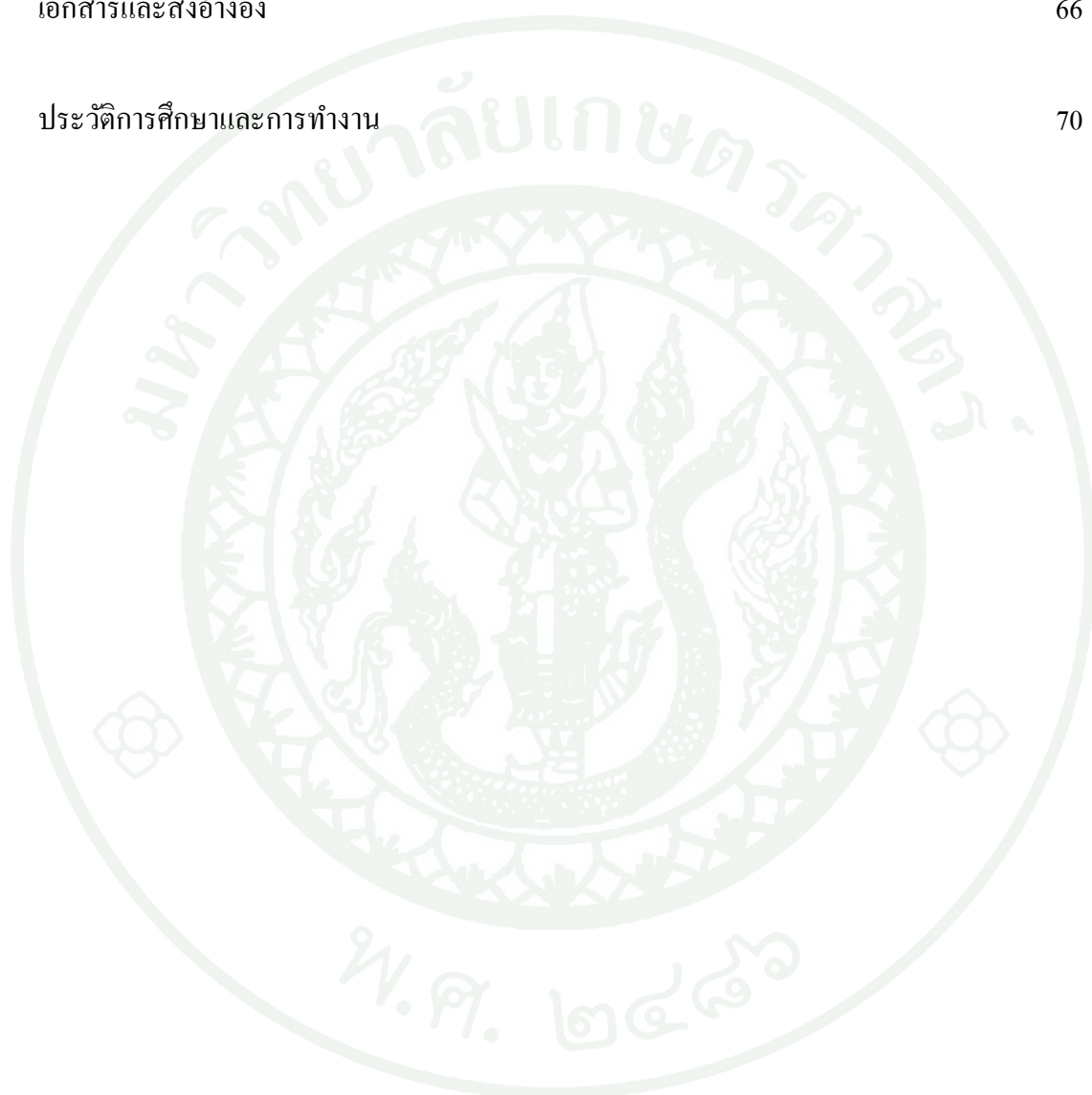
### หน้า

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

66

ประวัติการศึกษาและการทำงาน

70



## สารบัญตาราง

| ตารางที่ |                                                                                                | หน้า |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1        | มูลค่าลูกหนี้เช่าซื้อตามสัญญา ของประเภทลูกหนี้ค้างชำระ<br>บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน)          | 4    |
| 2        | มูลค่าลูกหนี้เช่าซื้อตามสัญญา ของประเภทลูกหนี้ค้างชำระ<br>บริษัท กรู๊ปลีส์ จำกัด (มหาชน)       | 5    |
| 3        | ลักษณะทั่วไปของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์<br>แยกตามปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อ | 51   |
| 4        | ลักษณะทั่วไปของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์<br>แยกตามปัจจัยทางด้านรายละเอียดการเช่าซื้อ            | 54   |
| 5        | ค่าประมาณสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของปัจจัยที่ทำการวิเคราะห์                                      | 57   |
| 6        | ค่าประมาณสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองโลจิสติก                                                       | 58   |



## สารบัญภาพ

| ภาพที่ |                                                  | หน้า |
|--------|--------------------------------------------------|------|
| 1      | จำนวนจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ปี พ.ศ. 2534-2535 | 2    |
| 2      | รูปแบบจำลองพฤติกรรมของผู้ซื้ออย่างง่าย           | 9    |
| 3      | กรอบแนวคิดในการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อแรก        | 20   |
| 4      | กรอบแนวคิดในการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่สอง     | 22   |

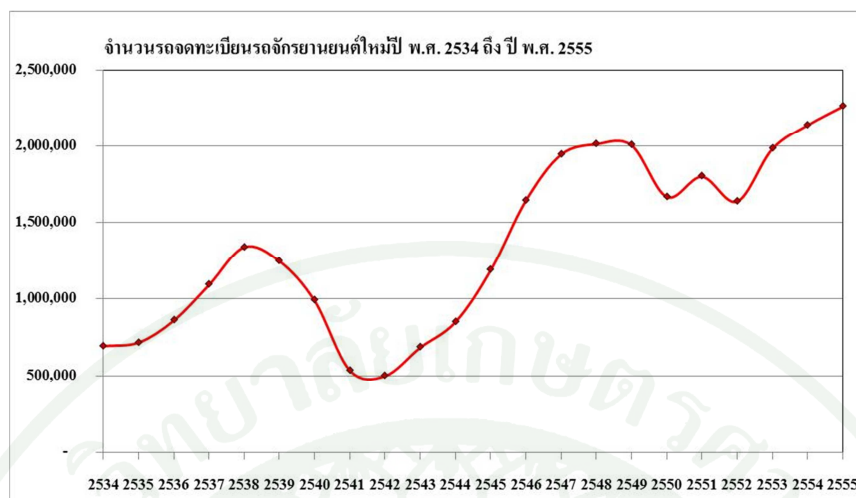
## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันรูปแบบการให้บริการด้านสินเชื่อสำหรับสินค้าและบริการมีอยู่หลากหลายรูปแบบ เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุน หรือเพื่อการบริโภคได้โดยง่าย โดยผู้บริโภคจะต้องชำระคืนเงินค่าสินค้าและบริการต่างๆ ที่ขอสินเชื่อเป็นครั้งๆ หรือที่เรียกว่า “งวด” ตามระยะเวลา หรือข้อตกลงของสัญญาที่ได้ทำไว้กับผู้ให้บริการสินเชื่อ เพื่อลดภาระในการสะสมเงินเพื่อซื้อสินค้า หรือบริการตามความต้องการของตนในคราวเดียว ได้แก่ สินเชื่อส่วนบุคคล สินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย สินเชื่อเพื่อการซื้อยานพาหนะ เช่น สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ หรือสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

ในกรณีของรถจักรยานยนต์ซึ่งจัดว่าเป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมสำหรับผู้มีรายได้น้อย ถึงปานกลาง เพื่อใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวัน หรือเพื่อการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากมีราคาค่อนข้างต่ำ ไม่แพง ให้ความคล่องตัว สะดวกสบาย ประหยัดทั้งเวลา และค่าเชื้อเพลิงที่ใช้ในการเดินทาง ยิ่งไปกว่านั้น ด้วยเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยของการผลิตรถจักรยานยนต์ เช่น การใช้ระบบหัวฉีดเพื่อเน้นการประหยัดพลังงาน การใช้ระบบเกียร์อัตโนมัติ และการใช้ระบบเริ่มการทำงานอัตโนมัติ ทำให้การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปโดยง่าย รถจักรยานยนต์จึงได้รับความนิยมจากผู้บริโภคเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต่างๆ ได้หันมาผลิตรถจักรยานยนต์ประเภทที่ใช้เกียร์อัตโนมัติเพิ่มขึ้น รถจักรยานยนต์ประเภทนี้จึงมียอดขาย และสามารถพบเห็นได้ในท้องถนนเพิ่มมากขึ้นเป็นอันดับหนึ่งแทนที่รถจักรยานยนต์ประเภทรอบค้วที่จัดอยู่อันดับหนึ่งมาตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2549) นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของราคาผลผลิตทางการเกษตร การท่องเที่ยว และการส่งออกของภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นหลังการผ่อนคลายจากปัญหาทางเศรษฐกิจ และการผ่อนคลายจากปัญหาทางการเมือง รวมทั้ง การมีนโยบายสนับสนุนการบริโภคของประชาชน เช่น เชื้อช่วยชาติ และการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการประกาศนโยบายค่าจ้างขั้นต่ำ 300 บาทต่อวันของรัฐบาล สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้จำนวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 จำนวนจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ปี พ.ศ. 2534-2555

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2556)

จากภาพที่ 1 ในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งสิ้น 1,638,155 คันในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งสิ้น 1,981,320 คันในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ 2,137,209 คัน และในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งสิ้น 2,259,915 คัน ซึ่งจะเห็นว่า มีจำนวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.95 จากปี พ.ศ. 2552 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.87 จากปี พ.ศ. 2553 และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5.74 จาก ปีพ.ศ. 2554 ตามลำดับ และจะเห็นได้อีกว่า ใน 3 ปีล่าสุดมีจำนวนจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่ปีละไม่ต่ำกว่า 2 ล้านคันต่อปี

อย่างไรก็ตามประมาณร้อยละ 70 ของจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จำหน่ายทั้งหมดเป็นจำนวนที่ผู้บริโภครัดจําหาบบริ โภคโดยวิธีการผ่อนชำระ หรือที่เรียกว่า การเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ (ไพรัช ห่อสุวรรณชัย, 2546) โดยได้รับการอนุมัติสินเชื่อจากธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีทั้งบริษัทที่สังกัดสถาบันการเงิน และไม่ได้สังกัดสถาบันการเงินต่างๆ ทั้งนี้เพื่อผู้บริโภคจะไม่ต้องจ่ายค่าสินค้าทั้งหมดในคราวเดียว อีกทั้ง ผู้บริโภคสามารถครอบครอง และใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่าซื้อได้ตามปกติ แต่การเช่าซื้อนั้นผู้บริโภคจะยังไม่สามารถเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ จนกว่าจะชำระค่าเช่าซื้อเสร็จสิ้น การทำเช่าซื้อจะต้องมีการทำเป็นหนังสือสัญญาเช่าซื้อระหว่างผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อกับผู้เช่าซื้อ โดยมีรายละเอียดเป็นข้อตกลงกันในสัญญา ประกอบด้วย จำนวนเงินที่กู้เช่าซื้อ

อัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อ ค่างวดที่ต้องชำระในแต่ละงวด ระยะเวลาการผ่อนชำระ สิทธิในการทวงถาม การบอกเลิกสัญญา การติดตามหนี้ การโอนกรรมสิทธิ์ (พงษ์รัตน์ เครือกลิ่น, 2531)

จากข้อมูลต่างๆ ข้างต้นเห็นได้ว่า ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลต่างๆ จำนวนมาก โดยธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้เริ่มมีให้บริการมานานกว่า 40 ปี ซึ่งมีบริษัทที่ให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์อยู่หลายบริษัท เช่น บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน) ที่เปิดให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2515 หลังจากนั้นได้มีบริษัทอื่นๆ เปิดให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อยมา และในปี พ.ศ. 2554 บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด เป็นบริษัทที่ให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์รายล่าสุดด้วยทุนจดทะเบียน 450 ล้านบาท (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2556)

ในปัจจุบันมีผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์หลายบริษัท ได้รวมมือกันก่อตั้งเป็นสมาคมเช่าซื้อรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย เพื่อความร่วมมือ และผลประโยชน์ทางธุรกิจร่วมกัน อีกทั้ง สามารถเจรจาต่อรองทางการค้ากับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ และร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ได้อีกด้วย (สมาคมเช่าซื้อรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย, 2556)

ผลประโยชน์ หรือผลตอบแทนของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เกิดจากส่วนต่างของอัตราดอกเบี้ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ กับอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ซึ่งผลตอบแทนของแต่ละบริษัทเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ต่างๆ ได้รับในอัตราที่สูงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 ต่อปี (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2556) อัตราผลตอบแทนทางธุรกิจที่สูงดังกล่าวเป็นสิ่งจูงใจในการเข้าทำธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการรายใหม่ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรงเพิ่มขึ้น เช่น มีการลดเงินดาวน์ หรือไม่มีเงินดาวน์ การลดอัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อ การไม่ต้องมีผู้ค้ำประกัน การขยายระยะเวลาการผ่อนชำระหนี้ และการใช้เวลาอันรวดเร็วในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ เป็นต้น

เมื่อผู้เช่าซื้อได้รับการอนุมัติสินเชื่อแล้ว ผู้เช่าซื้อจะต้องผ่อนชำระเป็นรายงวด ให้กับบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะมีระยะเวลาในการผ่อนชำระตั้งแต่ 12 งวด ถึง 36 งวด (บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด, 2556) แต่ในการผ่อนชำระหนี้ดังกล่าว ผู้เช่าซื้อบางรายอาจไม่สามารถผ่อนชำระได้ทั้งหมดตามกำหนดของสัญญา ก่อให้เกิดปัญหากับผู้เช่าซื้อ ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และเศรษฐกิจโดยรวม กล่าวคือ ผู้เช่าซื้ออาจถูกติดตามทวงถาม ถูกฟ้องร้อง หรืออาจจะไม่ได้รับการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อประเภทอื่นๆ ในอนาคต เนื่องจากผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อ

รถจักรยานยนต์จะต้องส่งประวัติการเป็นหนี้ และประวัติในการชำระหนี้ให้แก่ บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด (เครดิตบูโร) ในด้านบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์อาจจะไม่ได้รับเงินและผลประโยชน์ต่างๆ คืนทั้งหมด หรือได้รับเงินคืนแต่ไม่ครบถ้วน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลกำไรของบริษัท ในด้านเศรษฐกิจโดยรวมอาจก่อให้เกิดปัญหาหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ หรือ NPLs (Non-Performing Loans) เพิ่มขึ้น และถ้าผู้เช่าซื้อถูกฟ้องร้อง จะทำให้ต้องสิ้นเปลืองทรัพยากรต่างๆ จำนวนมากในการจัดการแก้ไขปัญหา

จากข้อมูลในตารางที่ 1 ชี้ให้เห็นถึงการชำระหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ แบ่งตามประเภทของลูกหนี้ค้างชำระ ระหว่างปี พ.ศ. 2554 ถึงปี พ.ศ. 2555 ของบริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน)

**ตารางที่ 1** มูลค่าลูกหนี้เช่าซื้อตามสัญญา ของประเภทลูกหนี้ที่ค้างชำระ  
บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน)

| ประเภทของลูกหนี้ค้างชำระ       | 2554      |        | 2555      |        |
|--------------------------------|-----------|--------|-----------|--------|
|                                | ล้านบาท   | ร้อยละ | ล้านบาท   | ร้อยละ |
| ลูกหนี้ค้างชำระไม่เกิน 1 งวด   | 5,525,780 | 85.08  | 6,296,445 | 83.23  |
| ค้างชำระ 2-3 งวด               | 716,159   | 11.03  | 1,024,215 | 13.54  |
| ค้างชำระ 4-6 งวด               | 227,822   | 3.51   | 196,011   | 2.59   |
| ค้างชำระ 7-12 งวด              | 11,883    | 0.18   | 32,781    | 0.43   |
| ค้างชำระมากกว่า 12 งวด         | 12,991    | 0.20   | 15,610    | 0.21   |
| รวม                            | 6,494,635 | 100.00 | 7,565,062 | 100.00 |
| มากกว่า 3 งวด (ต่ำกว่ามาตรฐาน) | 252,696   | 3.89   | 244,402   | 3.23   |

ที่มา: รายงานประจำปี 2555 ของ บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน) (2556)

จากข้อมูลในตารางที่ 2 ชี้ให้เห็นถึงการชำระหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ แบ่งตามประเภทของลูกหนี้ค้างชำระ ระหว่างปี พ.ศ. 2554 ถึงปี พ.ศ. 2555 ของบริษัท กรู๊ปลิส จำกัด (มหาชน)



ตารางที่ 2 มูลค่า และร้อยละของลูกหนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ที่ค้างชำระ  
ของ บริษัท กรู๊ปลีส จำกัด (มหาชน)

| ประเภทของลูกหนี้ค้างชำระ       | 2554      |        | 2555      |        |
|--------------------------------|-----------|--------|-----------|--------|
|                                | ล้านบาท   | ร้อยละ | ล้านบาท   | ร้อยละ |
| ลูกหนี้ค้างชำระไม่เกิน 1 งวด   | 1,675,672 | 75.92  | 2,925,437 | 88.49  |
| ค้างชำระ 2-3 งวด               | 258,686   | 11.72  | 200,121   | 6.05   |
| ค้างชำระ 4-6 งวด               | 164,448   | 7.45   | 119,086   | 3.60   |
| ค้างชำระ 7-12 งวด              | 66,224    | 3.00   | 37,948    | 1.15   |
| ค้างชำระมากกว่า 12 งวด         | 42,017    | 1.90   | 23,260    | 0.70   |
| รวม                            | 2,207,047 | 100.00 | 3,305,852 | 100.00 |
| มากกว่า 3 งวด (ต่ำกว่ามาตรฐาน) | 272,689   | 12.36  | 180,294   | 5.45   |

ที่มา: รายงานประจำปี 2555 ของ บริษัท กรู๊ปลีส จำกัด (มหาชน) (2556)

จากตารางที่ 1 และตารางที่ 2 เห็นได้ว่า บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ทั้งสองบริษัท มีประเภทลูกหนี้ค้างชำระมากกว่า 3 งวด อยู่ระหว่างร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 12 ซึ่งถือว่าเป็นสินทรัพย์จัดชั้นต่ำกว่ามาตรฐานตามหลักเกณฑ์ของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2556) ซึ่งเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงแนวโน้มของการเป็นลูกหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ในอนาคต ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาของระบบเศรษฐกิจ จึงจะเห็นได้ว่าการชำระหนี้ของผู้เข้าซื้อนั้นเป็นสิ่งสำคัญ แต่การพิจารณาจากประเภทของลูกหนี้ค้างชำระที่มากกว่า 3 งวด ยังไม่สามารถบ่งบอกถึงความสามารถในการชำระหนี้ของผู้เข้าซื้อได้อย่างชัดเจน เนื่องจากมีโอกาสที่ผู้เข้าซื้อจะสามารถจ่ายหนี้ค้างชำระที่เหลือได้ครบถ้วนถ้ายังไม่ครบกำหนดระยะเวลาของสัญญา สิ่งที่สามารถจะบ่งบอกได้ชัดเจนกว่า คือ การพิจารณาว่าผู้เข้าซื้อจะสามารถชำระหนี้ได้ครบตามสัญญาหรือไม่ คือ การปิดบัญชี (บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด) ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่จะทำการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ของ บริษัท B จำกัด เพื่อที่จะสามารถลด หรือหลีกเลี่ยงจากปัญหาต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งจะได้นำแสดงในบทถัดไป



### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ของ บริษัท B จำกัด

### ประโยชน์ที่จะได้รับ

บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์สามารถใช้ผลงานวิจัยในครั้งนี้ เป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงาน และกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ ให้ตรงกับคุณลักษณะส่วนบุคคล และรายละเอียดของการขอสินเชื่อของผู้เช่าซื้อเพื่อลด หรือหลีกเลี่ยงจากความเสียหายอันเนื่องมาจากการไม่สามารถปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์

### ขอบเขตของการวิจัย

1. การศึกษาองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ เป็นการศึกษาจากหลักเกณฑ์การพิจารณาการให้สินเชื่อโดยใช้ข้อมูลที่เผยแพร่ของ ธนาคารแห่งประเทศไทย และข้อมูลที่เผยแพร่ทางเว็บไซต์ ของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ชั้นนำในประเทศไทยต่างๆ เช่น บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน) บริษัท กรู๊ปปลื้ม จำกัด (มหาชน) บริษัท ธนบรรณ จำกัด บริษัท อยุธยา ออโต้ลีส จำกัด (มหาชน) บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท เวลด์ลีส จำกัด บริษัท เอส 11 กรู๊ป จำกัด เป็นต้น
2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ของบริษัท B จำกัด จะทำการวิเคราะห์จากข้อมูลรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลทุกข้อมูของ บริษัท B จำกัด เป็นกรณีศึกษาที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

## นิยามศัพท์

“ธุรกิจให้เช่าซื้อรถยนต์ และรถจักรยานยนต์” หมายความว่า การประกอบกิจการค้าโดยเจ้าของนำเอารถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ของตนออกให้เช่า และให้ค้ำประกันว่าจะขายรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ หรือว่าจะให้รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์นั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่า โดยมีเงื่อนไขที่ผู้เช่าได้ใช้เงินเป็นจำนวนเท่านั้นเท่านี้คร่าว (คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา, 2555)

“ราคาสินค้า” หมายถึง ราคาของทรัพย์สินที่ต้องจ่ายทั้งหมดตามราคาท้องตลาด ณ วันที่ทำสัญญาเช่าซื้อ

“เงินดาวน์” หรือ เงินวางเริ่มแรก (Down Payment) หมายถึง เงินที่ผู้เช่าซื้อชำระให้แก่เจ้าของทรัพย์สินเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของราคาสินค้า ณ วันที่มีการทำสัญญาเช่าซื้อ

“ราคาสินค้าส่วนที่เหลือ” หรือ “ยอดจัดเช่าซื้อ” หมายถึง ราคาสินค้า หักด้วย เงินดาวน์ ซึ่งเป็นเงินที่ผู้เช่าซื้อ

“งวด” หมายถึง การกำหนดชำระเป็นคราวๆ ตามสัญญา

“ค่างวด” หมายถึง จำนวนเงินที่ต้องชำระในแต่ละงวดตามสัญญา

“ระยะเวลาการผ่อนชำระ” หมายถึง ระยะเวลาที่ได้ตกลงจะชำระหนี้ทั้งหมดตามสัญญา

“อัตราดอกเบี้ยที่เช่าซื้อ” หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ให้ผู้เช่าซื้อต้องชำระตามสัญญา

“หนี้เช่าซื้อ” หมายถึง จำนวนเงินค่าเช่าซื้อทั้งสิ้นที่ผู้เช่าซื้อจะต้องชำระให้แก่ผู้ให้เช่าซื้อ รวมถึงค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่างๆ และค่าอื่นใด ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างสัญญา

“ความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์” หมายถึง ความสามารถในการชำระหนี้ของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ที่สามารถชำระหนี้เช่าซื้อทั้งหมดได้ครบถ้วนก่อนสิ้นสุดระยะเวลาการผ่อนชำระ หรือชำระหนี้ได้ครบถ้วนตามกำหนดระยะเวลาการผ่อนชำระของสัญญา

## บทที่ 2

### การตรวจเอกสาร

การตรวจเอกสารประกอบด้วย 2 ส่วน คือ การศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

##### พฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior)

พฤติกรรมของผู้บริโภค หมายถึง กระบวนการตัดสินใจซึ่งจะเป็นการปฏิบัติของแต่ละบุคคลที่จะเกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อและการใช้สินค้า และ/หรือบริการต่างๆ (วิเชียร และคณะ, 2553)

พฤติกรรมผู้บริโภคมีผลต่อความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น การศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภค จะทำให้สามารถสร้างกลยุทธ์ทางการตลาดที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้บริโภค และสามารถค้นหาหนทางแก้ไขพฤติกรรมการณ์ของผู้บริโภคได้อย่างถูกต้อง และสอดคล้องกับความสามารถในการตอบสนองของธุรกิจมากยิ่งขึ้น

นักการตลาดได้พัฒนาตัวแบบพฤติกรรมผู้บริโภค โดยนำความรู้ทางด้านพฤติกรรมศาสตร์ มาช่วยอธิบาย เช่น ตัวแบบพฤติกรรมผู้บริโภคของคอตเลอร์ และอาร์มสตรอง (Kotler and Armstrong) (ดารา ทีปะปาน, 2556 อ้างถึง Kotler and Armstrong, 1997:140) ได้คิดตัวแบบเพื่ออธิบายพฤติกรรมการณ์ของผู้บริโภค โดยอาศัยทฤษฎีทางจิตวิทยามาประยุกต์ใช้ทางการตลาด โดยได้ยึดถือแนวคิดที่ว่า พฤติกรรมจะเกิดขึ้นได้จะต้องมีสาเหตุ หรือมีสิ่งเร้า (Stimulus) หรือตัวกระตุ้นที่ทำให้เกิด และจะกลายเป็นแรงจูงใจให้แสดงพฤติกรรมต่างๆ ออกมาเพื่อตอบสนอง (Response) ต่อสิ่งเร้านั้น กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นการประยุกต์ S-R Theory ซึ่งเป็นทฤษฎีจิตวิทยาดั้งเดิม มาเป็นตัวแบบแสดงพฤติกรรมการณ์ของผู้บริโภค (Stimulus-response model) สิ่งเร้าทางการตลาดมีสองส่วน คือ สิ่งเร้าทางการตลาดที่สามารถควบคุมได้ หรือส่วนประสมทางการตลาด ประกอบด้วย 4Ps ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ (product) ราคา (price) การจัดจำหน่าย (place) และ

การส่งเสริมการตลาด (promotion) กับอีกส่วน คือ สิ่งเร้าที่อยู่ในสิ่งแวดล้อมรอบตัวผู้บริโภคที่ไม่สามารถควบคุมได้ หรือตัวกระตุ้นต่างๆ อันมีอิทธิพลผลักดันต่อการซื้อของผู้บริโภค ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจ เทคโนโลยี การเมือง และวัฒนธรรม ซึ่งสามารถสรุปออกมาเป็นรูปแบบจำลองพฤติกรรมของผู้ซื้ออย่างง่ายได้ดังนี้ (ภาพที่ 2)



ภาพที่ 2 รูปแบบจำลองพฤติกรรมของผู้ซื้ออย่างง่าย

ที่มา: วิเชียรและคณะ (2553)

จากภาพที่ 2 ข้างต้น ผู้ที่คาดว่าจะเป็ลูกค้าจะได้รับสิ่งเร้า หรือแรงกระตุ้นจากตัวกระตุ้นต่างๆ รวมทั้งส่วนประสมทางการตลาดของกลุ่มแข่งขัน และปัจจัยอื่นๆ ที่อาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ซื้อ บุคคล หรือผู้ซื้อแต่ละคน เมื่อถูกกระตุ้นจากตัวกระตุ้นซึ่งจะเป็นบางตัว หรือทั้งหมดเข้าไปในกล่องดำ (Black Box) ก่อน ถ้าไปตรงกับความสนใจ หรือความตั้งใจที่จะซื้อสินค้าอยู่พอดี ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะทำให้ผู้ซื้อที่มีปฏิกิริยาตอบสนองออกมาในรูปซื้อสินค้าหรือบริการชนิดนั้น แต่ถ้าแรงกระตุ้นไม่ตรงกันกับความตั้งใจที่จะซื้อหรือไม่เป็นที่น่าสนใจปฏิกิริยาตอบสนองก็จะไม่ซื้อสินค้าและบริการนั้นๆ รูปแบบการศึกษาที่กล่าวมาเรียกว่า The Black Box Model โดยพิจารณาจากรูปแบบจำลองพฤติกรรมของผู้บริโภค ซึ่งต้องเกี่ยวกับกระบวนการตัดสินใจซื้อ และปัจจัยเบื้องต้นต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรม ซึ่งสามารถพิจารณาได้เป็นปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ดังจะกล่าวต่อไปนี้

### ปัจจัยภายในที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรม การซื้อ (วิเชียรและคณะ, 2553)

1. การจูงใจ (Motivation) หมายถึง แรงผลักดัน ความมุ่งประสงค์ หรือความต้องการต่างๆ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของสิ่งที่ตามมา คือ พฤติกรรม ซึ่งผู้บริโภคจะได้รับอิทธิพลจากสิ่งจูงใจหลายชนิดมากกว่าสิ่งจูงใจชนิดหนึ่งชนิดใดโดยเฉพาะ

2. การรับรู้ (Perception) หมายถึง กระบวนการที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งรับตัวกระตุ้นต่างๆ เข้ามาทำการตีความ และแสดงอาการปฏิบัติตอบ การรับรู้จะเกี่ยวข้องกับประสาทสัมผัสทั้ง 5 ชนิด ได้แก่ การมองเห็น การได้ยิน การสูดกลิ่น การชิมรส การได้รับความรู้สึก (สัมผัส) การรับรู้ของบุคคลแต่ละคนจะแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรู้ และประสบการณ์ในอดีต ความรู้สึก และปัจจัยภายในตัวอื่นๆ ของแต่ละคน

3. การเรียนรู้ (Learning) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมที่เป็น การเปลี่ยนแปลง โดยถาวรอันสืบเนื่องมาจากผลของการได้เคยทดลองกระทำ และการมีประสบการณ์

4. บุคลิกภาพ (Personality) หมายถึง ผลรวมของแบบแผนคุณลักษณะบุคคลแต่ละคนที่ทำให้เขามีลักษณะเฉพาะตัว

5. ทักษะคติ (Attitudes) หมายถึง ความโน้มเอียง หรือความรู้สึกนึกคิด ที่เกิดจากการเรียนรู้ ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นใดๆ ไปในทิศทางที่สม่ำเสมอ

### ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรม การซื้อ (วิเชียรและคณะ, 2553)

1. กลุ่มอ้างอิง (Reference Groups) หมายถึง บุคคล หรือกลุ่มคนที่ผู้อื่นใช้เปรียบเทียบ หรือใช้เป็นมาตรฐานในการเกิดค่านิยม และทัศนคติแล้วกลายเป็นสิ่งชี้นำความประพฤติโดยทั่วไป หรือเฉพาะเจาะจง หรือหมายถึง บุคคล หรือกลุ่มคนที่ผู้บริโภคให้ความเชื่อถือ และมีความสนิทสนมอยู่เป็นทุนเดิมก่อนแล้ว จึงทำให้กลุ่มคนเหล่านี้มีอิทธิพลต่อทัศนคติความคิดเห็นที่สามารถทำให้ผู้บริโภคคล้อยตามได้โดยง่าย

2. ชั้นทางสังคม (Social class) การจัดลำดับบุคคลออกเป็นกลุ่มๆ โดยส่วนมากแล้ว มักนิยมแบ่งชั้นสังคมตามอาชีพ รายได้ ฐานะการดำรงชีวิต ตำแหน่ง หน้าที่ การศึกษา เป็นต้น



3. ครอบครัว (Family) บุคคลในครอบครัวถือว่ามียุทธพลต่อการตัดสินใจค่อนข้างมาก อีกทั้งสามารถชักจูง หรือแนะนำในการก่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อราคาสินค้าได้อีกด้วย

4. วัฒนธรรม (Culture) วัฒนธรรมเป็นเครื่องผูกพันบุคคลในกลุ่มไว้ด้วยกันโดยบุคคลจะเรียนรู้วัฒนธรรมของเขาภายใต้กระบวนการทางสังคม วัฒนธรรมเป็นตัวกำหนดถึงพฤติกรรมของบุคคล และทำให้เกิดความต้องการขึ้น วัฒนธรรมของกลุ่มใดๆ หรือชนชาติใดก็ตาม ส่วนใหญ่จะแสดงออกในด้านค่านิยม (Values) ซึ่งจะมีลักษณะเฉพาะของคนกลุ่มนั้นๆ รวมถึงการแสดงแบบของพฤติกรรมต่างๆ ที่แสดงออกมาเป็นประจำ นอกจากนั้น วัฒนธรรมยังเกี่ยวข้องกับความเชื่อ (Belief) ความรู้สึก (Feelings) และความนึกคิด (Thinking) ของคนในสังคมอีกด้วย วัฒนธรรมแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้ ประการแรก วัฒนธรรมพื้นฐาน เช่น ความรักสงบ ความอ่อนน้อมถ่อมตน ความมีเมตตา และประการที่สอง วัฒนธรรมย่อย เช่น กลุ่มเชื้อชาติ กลุ่มศาสนา กลุ่มสีผิว กลุ่มอาชีพ กลุ่มอายุ และเพศ

การตัดสินใจของผู้บริโภค มีขั้นตอนการตัดสินใจอยู่ 3 ขั้นตอน โดยเริ่มจาก

1. การแสวงหาทางเลือกต่างๆ เพื่อจะได้รายละเอียดข้อมูลเพิ่มเติม
2. การประเมินผลทางเลือก ว่าควรเลือกทางเลือกใดจึงจะได้รับผลประโยชน์มากที่สุด
3. การตัดสินใจซื้อ ซึ่งอาจจะเป็นการซื้อ หรือไม่ซื้อก็ได้ จะขึ้นอยู่กับผลการประเมินผลทางเลือกของผู้ซื้อ

#### การวิเคราะห์สินเชื่อ (Credit Analysis)

การพิจารณาอนุมัติสินเชื่อผู้ให้สินเชื่อจะพิจารณาจากหลักที่เรียกว่า 3Ps ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ของการขอกู้ (Purpose) วัตถุประสงค์การขอกู้เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องพิจารณาเพื่อให้ทราบว่าผู้ขอสินเชื่อจะมีวิธีการชำระเงินได้อย่างไร

2. การชำระหนี้ (Payment) เมื่อทราบวัตถุประสงค์แล้วผู้ให้สินเชื่ออยากจะทราบต่อว่า ผู้ขอสินเชื่อมีความต้องการสินเชื่อประเภทใด เป็นสินเชื่อระยะสั้น หรือระยะยาว และจะมีวิธีการชำระหนี้ได้อย่างไร ผู้ให้สินเชื่อจะพิจารณาจากความตั้งใจจริง และความสามารถในการชำระหนี้ได้ในจำนวน และเวลาที่กำหนด

3. การป้องกันความเสี่ยง (Protection) หลังจากผู้ให้สินเชื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ และวิธีการชำระหนี้แล้ว ต่อไปก็ต้องพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น ความเสี่ยงที่ว่า คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่ผู้ให้สินเชื่อจะไม่ได้รับชำระหนี้ หรือได้รับชำระหนี้ไม่เต็มจำนวนภายในระยะเวลาที่กำหนด อย่างไรก็ตาม การป้องกันความเสี่ยงในแง่นี้ มิได้หมายถึงแค่หลักประกันเพียงอย่างเดียวแต่จะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ และความสามารถในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ให้สินเชื่อ ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการที่ผู้ขอสินเชื่อไม่อาจชำระหนี้ได้ เช่น ผู้ขอสินเชื่อประสบปัญหาขาดทุน จะพิจารณาว่าผู้ขอสินเชื่อจะหาเงินมาชำระได้อย่างไร มีกำลังความสามารถในการเพิ่มทุนเพียงใด ถ้าผู้ให้สินเชื่อมั่นใจในความสามารถของตัวผู้ขอสินเชื่อแล้ว เรื่องหลักประกันนั้นอาจจะไม่สำคัญ แต่ถ้าเห็นว่าผู้ขอสินเชื่อมีความเสี่ยงสูง ผู้ให้สินเชื่อก็ต้องให้ความสำคัญกับหลักประกันมากยิ่งขึ้น แต่ถ้าผู้ขอสินเชื่อมีความเสี่ยงสูงมากๆ ผู้ให้สินเชื่อก็สามารถปฏิเสธการให้สินเชื่อได้

นอกจากผู้พิจารณาสินเชื่อจะพิจารณาอนุมัติสินเชื่อจากหลัก 3Ps แล้ว ยังมีหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่จะพิจารณาเป็นองค์ประกอบรวมเพิ่มอีก โดยสามารถพิจารณาจากสิ่งต่างๆ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

### ประเด็นในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ

ก่อนที่ผู้ให้สินเชื่อจะตัดสินใจอนุมัติสินเชื่อให้แก่ผู้ขอสินเชื่อ นั้น ผู้ให้สินเชื่อควรจะพิจารณาถึงปัจจัยโดยใช้หลัก 5Cs และ 5Ps ดังต่อไปนี้ (กฤษฎา ฐิริสินสิทธิ์, 2550)

### หลักการวิเคราะห์เชิงคุณภาพโดยใช้หลักการ 5Cs

#### 1. ความสามารถในการชำระหนี้ (Capacity)

ความสามารถในการชำระหนี้ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อของผู้ให้สินเชื่อ ผู้ขอสินเชื่อที่แม้ต้องการจะชำระหนี้เพียงใด หากปราศจากซึ่งความสามารถในการชำระหนี้แล้ว ย่อมไม่เกิดการชำระหนี้ ดังนั้นจะต้องประเมินความสามารถในการชำระหนี้ ดังนี้

ความสามารถในการชำระหนี้ของบุคคลจะพิจารณาจากรายได้ประจำ หมายถึง เงินเดือน และรายได้อื่น ความสามารถในการชำระหนี้ในระยะเวลาที่ต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับเงินเดือน และรายได้ ที่ได้รับอย่างสม่ำเสมอ

ความสามารถนำรายได้นั้นมาเป็นส่วนหนึ่งเพื่อการชำระหนี้ จะชี้ให้เห็นถึงความแน่นอนของรายได้ อันจะนำมาสู่การชำระหนี้ในอนาคต พิจารณาได้จากลักษณะของงานที่ทำ พื้นความรู้ความสามารถในการทำงาน สุขภาพ ความมั่นคงในการทำงาน และความก้าวหน้าในการทำงาน

หนี้สินที่มีอยู่ หมายถึง ภาระผูกพันที่มีอยู่เดิม

รูปแบบของการใช้จ่าย หมายถึง ภาวะที่ผู้มีรายได้จะต้องรับผิดชอบก่อนที่จะเหลือรายได้เพื่อการชำระหนี้พิจารณาได้จาก ฐานะการสมรส ขนาดครอบครัว และระดับการครองชีพ

เมื่อทราบรายได้ ความแน่นอนของรายได้ หนี้สินเดิม และรูปแบบของการใช้จ่ายแล้ว ส่วนที่เหลือจะเป็นเครื่องคุ้มครองรายจ่ายชำระหนี้ให้แก่ผู้ให้สินเชื่อ

## 2. คุณสมบัติของผู้ขอสินเชื่อ (Character)

คุณสมบัติของผู้ขอสินเชื่อจัดว่ามีความสำคัญอันดับแรก เพราะแม้ว่าปัจจัยที่เหลือจะดี แต่ถ้าผู้ขอสินเชื่อขาดความซื่อสัตย์ และความจริงใจในการชำระหนี้แล้ว ก็ย่อมมีโอกาสเกิดหนี้สูญแก่ผู้ให้สินเชื่อได้ โดยปกติจะพิจารณาจากคุณสมบัติ และประวัติส่วนตัว เช่น นิสัยต่างๆ ไป ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลด้านครอบครัว อายุ ฐานะทางสังคม ชื่อเสียง ระดับการศึกษา และพิจารณาจากคุณสมบัติเฉพาะด้าน เช่น อาชีพ ประสบการณ์ในอาชีพ ความชำนาญพิเศษ เป็นต้น

## 3. ทุนที่จะนำมาลง (Capital)

ทุน หมายถึง สิ่งของทรัพย์สินเงินทองที่ผู้ขอสินเชื่อนำมาลงทุนไว้ในธุรกิจ ธุรกิจอาจดำเนินการได้โดยไม่มีการกู้ยืม ทำให้มีเงินทุนหมุนเวียนน้อย เป็นผลให้กำไรของกิจการน้อยตามไปด้วย ดังนั้น ผู้ขอสินเชื่อควรทำการกู้ยืมตามกำลังความสามารถของตน แต่ขณะเดียวกันถ้ามีการใช้เงินกู้ยืมสูง ธุรกิจอาจประสบปัญหา เนื่องจากกำไรที่ได้ต้องนำไปชำระคืนเงินกู้

#### 4. หลักประกัน (Collateral)

โดยปกติก่อนที่ผู้ให้สินเชื่อจะอนุมัติสินเชื่อให้กับผู้ขอสินเชื่อ ผู้ให้สินเชื่อมักจะให้ผู้ขอสินเชื่อวางหลักทรัพย์เป็นประกันไว้ ทั้งนี้เพื่อลดความเสี่ยง เช่น ความสามารถของผู้ขอสินเชื่อที่ยังไม่ได้พิสูจน์ หรือเพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อหนี้สูญที่อาจเกิดขึ้น การค้ำประกันสามารถทำได้โดย การใช้บุคคลค้ำประกัน การใช้เงินฝากค้ำประกัน การกู้โดยการโอนสิทธิการเช่า การกู้โดยมีสินค้าเป็นหลักประกัน เป็นต้น

#### 5. ภาวะการณ์ (Condition)

ในประเด็นนี้เป็นการพิจารณาของผู้ให้สินเชื่อถึงสภาวะการณ์ทั่วไปที่อยู่นอกเหนือการควบคุมซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการบริโภคสินค้า เช่น เศรษฐกิจ การเมือง สภาวะแวดล้อม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาล ในการควบคุม ยกเลิก การส่งเสริม การเพิ่มภาษี การเพิ่มกฎหมายข้อบังคับ ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้อาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้ขอสินเชื่อได้

#### หลักการวิเคราะห์เชิงคุณภาพโดยใช้หลักการ 5Ps

1. วัตถุประสงค์ของการขอสินเชื่อ (Purpose) เป็นการพิจารณาถึง วัตถุประสงค์ของการขออนุมัติสินเชื่อว่าต้องการสินเชื่อที่ได้ไปใช้ในกิจกรรมใด มีความเสี่ยงมากน้อยเพียงใด
2. การพิจารณาถึงตัวบุคคล (People) เป็นการพิจารณาถึงความสามารถในการชำระหนี้ และความตั้งใจในการชำระหนี้ การมีชื่อเสียง และการยอมรับในสังคม ว่าผู้ขอสินเชื่อมีความน่าเชื่อถือหรือไม่เพียงใด
3. การพิจารณาถึงการชำระหนี้คืน (Payment) เป็นการพิจารณาถึงวิธีการในการชำระหนี้ ระยะเวลาในการชำระหนี้ โดยจะพิจารณาความเป็นไปได้ในการชำระหนี้ได้ครบถ้วนหรือไม่
4. การพิจารณาถึงหลักประกัน (Protection) เป็นการพิจารณาถึงหลักประกันเพื่อป้องกันความเสี่ยงในกรณีที่ผู้ขอสินเชื่อไม่สามารถชำระหนี้คืนได้ อาจเป็นสังหาริมทรัพย์ อสังหาริมทรัพย์ หรือบุคคลก็ได้



5. ลู่ทางธุรกิจในอนาคต (Prospect) เป็นการพิจารณาโอกาสที่ผู้ซื้อสินค้าเชื่อจะดำเนินธุรกิจได้ตลอดเพื่อสามารถชำระหนี้ได้อย่างต่อเนื่อง

หลักเกณฑ์ และหลักการดังกล่าวมาแล้วข้างต้น สามารถนำมาใช้ประกอบการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อโดยทั่วไป ซึ่งในธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้นำหลักต่างๆ ดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ด้วย โดยจะได้กล่าวต่อไป

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยที่ผ่านมา ได้มีผู้ทำการศึกษาในประเด็นต่างๆ รวมทั้งประเด็นใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ ดังนี้

ชลวิธ สุธัญญารักษ์ (2539) ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เพื่อศึกษาถึงโครงสร้างพฤติกรรม และผลการดำเนินงานของผู้ผลิต รวมทั้งศึกษาการขยายตัวของอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการส่งออก

ผลการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เป็นอุตสาหกรรมที่มีโครงสร้างตลาดเป็นแบบผู้ขายน้อยราย โดยฮอนด้าเป็นผู้ที่มีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด รองลงมาคือ ยามาฮ่า ซูซูกิ และคาวาซากิ ตามลำดับ โอกาสที่ผู้ผลิตรายใหม่จะเข้ามาในธุรกิจเป็นไปได้โดยยาก ทั้งนี้เพราะ รถจักรยานยนต์เป็นสินค้าที่มีการผลิตค่อนข้างซับซ้อน และมีต้นทุนการลงทุนที่สูง การที่ผู้ผลิตรายใหม่มีความสนใจจะเข้ามาในอุตสาหกรรมนี้จำเป็นต้องใช้เงินทุนมาก และต้องมีความรู้ความชำนาญ และมีเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง อีกทั้งผู้ผลิตรายเดิมในอุตสาหกรรมได้มีการใช้กลยุทธ์หลายประการเพื่อกีดกันผู้ผลิตรายใหม่อีกด้วย เช่น การขยายการผลิตอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับต่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น และเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดของตนไว้ ซึ่งเมื่อผู้ผลิตขยายโรงงานสำเร็จในอุตสาหกรรมจะมีการผลิตส่วนเกินเหลืออยู่ ทำให้ผู้ผลิตรายใหม่ไม่สามารถจะเข้ามาแข่งขันได้ ทั้งมีการสร้างภาพพจน์ของสินค้าที่ผู้ผลิตเดิมที่ได้สั่งสมไว้เป็นเวลานาน ทำให้เกิดการจงรักภักดีต่อยี่ห้อสินค้านั้นๆ การที่ผู้ผลิตรายใหม่จะนำสินค้านำเข้าใหม่เข้ามาในตลาด จึงมีความเสี่ยงต่อการยอมรับของผู้บริโภคได้ กอปรกับ มีการตั้งราคารถจักรยานยนต์ของผู้ผลิตที่ตั้งราคาเพื่อกีดกันไม่ให้รายใหม่เข้าสู่ตลาดได้ง่าย และการไม่เชื่อถือในยี่ห้อใหม่ของผู้จัดจำหน่าย ซึ่งเป็นช่องทางในการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ไปสู่ผู้บริโภค ทำให้เป็นอุปสรรคได้เช่นกัน



ในการศึกษาพฤติกรรม และกลยุทธ์ทางด้านราคาพบว่า ราคา จะถูกกำหนดโดยบริษัท ผู้แทนจำหน่ายที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้ผลิต การตั้งราคาส่วนใหญ่จะคล้ายคลึงกัน คือ อิงกับราคาของ คู่แข่งขันในตลาด และอิงกับเทคโนโลยีของผู้ผลิต เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคา โดยเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2528-2537 พบว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราการเพิ่มขึ้นของราคา ร้อยละ 6.46 ต่อปี และสำหรับพฤติกรรมและกลยุทธ์ทางด้านที่ไม่ใช่ราคา ผู้ผลิตจะแข่งขันกันในรูปแบบของผลิตภัณฑ์ การโฆษณา การส่งเสริมการขาย บริการหลังการขาย การตอบแทนสังคม ซึ่งการใช้กลยุทธ์ทางด้านที่ไม่ใช่ราคานี้เป็นที่นิยมทำกันมาก เพราะผู้บริโภคสามารถรับรู้ถึงความแตกต่างกันได้อย่างชัดเจนที่สุด

ทางด้านผลการดำเนินงานของผู้ผลิตพบว่า ผู้ผลิตมีความสามารถในการทำกำไรอย่างต่อเนื่อง โดยฮอนด้าเป็นผู้นำในการทำกำไรสูงสุด และกาวาซากิ เป็นผู้ผลิตที่มีความสามารถในการทำกำไรต่ำที่สุด อันเนื่องมาจากยอดขายที่ต่ำกว่าผู้ผลิตรายอื่นๆ ในด้านอัตราผลตอบแทนจากการใช้สินทรัพย์ พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2533-2537 ฮอนด้า มีค่าสูงที่สุด และสูงกว่าอัตราเฉลี่ยของ อุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องทุกปี รองลงมาได้แก่ ซูซูกิ ยามาฮ่า และกาวาซากิ ตามลำดับ เมื่อพิจารณา อัตราการใช้กำลังการผลิต พบว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีอัตราการใช้กำลังการผลิตสูงมาก และ ผู้ผลิตแต่ละรายมีการใช้กำลังการผลิตอย่างเต็มที่ อาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์เป็น อุตสาหกรรมที่ใช้ปัจจัยการผลิตอย่างคุ้มค่ามากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่งในประเทศไทย

ในการการขยายตัวของการส่งออก พบว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มีการ ขยายตัว ทางด้านอุปสงค์มาก ผู้ผลิตสามารถตอบสนองความต้องการในประเทศได้ นอกจากนั้นยังสามารถ ส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ประมาณร้อยละ 20 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด ตลาดส่งออก ที่สำคัญได้แก่ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจึงจัดได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ เพราะช่วยยกระดับรายได้ประชาชาติให้สูงขึ้น จากทั้งภาคอุตสาหกรรมการผลิตเอง และจากดุลการค้าระหว่างประเทศ

ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) ได้ศึกษาถึง อุปสงค์ และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เพื่อศึกษาปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยเริ่มมีการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2507 โดยการผลิตรถจักรยานยนต์จะใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ผลิต ในประเทศถึงประมาณร้อยละ 70-90 โดยมีกำลังการผลิตในปี พ.ศ. 2539 จำนวน 2.2 ล้านคัน และ

มีอัตราขายตัวเฉลี่ยร้อยละ 20 ต่อปี และเมื่อพิจารณาปริมาณการจำหน่ายซึ่งสะท้อนให้เห็นความต้องการใช้รถจักรยานยนต์พบว่า มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 19.57 ต่อปี ซึ่งนับได้ว่าใกล้เคียงกับปริมาณการผลิตที่ผลิตได้ เมื่อพิจารณาทางด้านส่วนรองตลาด พบว่ารถจักรยานยนต์จากประเทศญี่ปุ่นครองตลาดในประเทศไทยมากที่สุด สำหรับตลาดรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นตลาดรถแบบสปอร์ต ความต้องการขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการจราจร และพบว่ากรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยมีสัดส่วนจำนวนประชากรต่อรถจักรยานยนต์ 5 คนต่อ 1 คัน

นอกจากนี้ ผลการศึกษาแสดงถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์รถจักรยานยนต์ โดยเรียงลำดับตามความสำคัญได้แก่ รายได้ประชาชาติเฉลี่ยต่อหัว ราคาขายปลีกของรถจักรยานยนต์ภายในประเทศ และปริมาณรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนเพิ่มในประเทศ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า รายได้ประชาชาติเฉลี่ยต่อคน มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอุปสงค์ของรถจักรยานยนต์ ส่วนด้านราคาขายปลีกของรถจักรยานยนต์ในประเทศมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับอุปสงค์รถจักรยานยนต์ สำหรับปริมาณรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศพบว่ามีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอุปสงค์ของรถจักรยานยนต์ และเมื่อพิจารณาค่าความยืดหยุ่นพบว่าค่าความยืดหยุ่นของราคาขายปลีกของรถจักรยานยนต์มีค่าเท่ากับ 0.71 ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์ไม่ใช่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย แต่เป็นสินค้าจำเป็น และเมื่อพิจารณาถึงค่าของความยืดหยุ่นต่อรายได้ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.19 แสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงของรายได้มีผลต่ออุปสงค์ของรถจักรยานยนต์สูงมาก

ไพรัช ห่อสุวรรณชัย (2546) ได้ศึกษาเรื่องการตลาดและพฤติกรรมผู้บริโภคของรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

โดยศึกษากลยุทธ์การตลาดของผู้จัดจำหน่ายโดยจำแนกเป็น กลยุทธ์ด้านต่างๆ ได้ดังนี้ ด้านผลิตภัณฑ์ พบว่าผู้จัดจำหน่ายใช้กลยุทธ์ การแบ่งส่วนตลาด โดยแบ่งตามความต้องการ และพฤติกรรมของผู้บริโภค ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ รถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัว ครอบครัวกึ่งสปอร์ต และรถสปอร์ต ซึ่งผู้จัดจำหน่ายจะดำเนินกิจกรรมทางการตลาดให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย กลยุทธ์การเปลี่ยนแปลงบางส่วน หรือเปลี่ยนโฉม เป็นกลยุทธ์ที่ผู้จัดจำหน่ายนำมาใช้เพื่อช่วยกระตุ้นตลาด และยอดจำหน่ายของรุ่นนั้นๆ การใช้กลยุทธ์นี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงปลายของวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ของรถจักรยานยนต์ วงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์มีแนวโน้มสั้นลงเนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรง และความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ทางด้านราคา ผู้จัดจำหน่ายกำหนดจากต้นทุน แล้วบวกกำไรที่ต้องการ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับการแข่งขัน

การจำหน่ายอยู่ในรูปขายเงินสดประมาณร้อยละ 30 และขายเงินผ่อนอีกร้อยละ 70 ในกรณีขายเงินผ่อน ตัวแทนจำหน่ายในต่างจังหวัดจะเป็นผู้ให้บริการสินเชื่อ ส่วนตัวแทนจำหน่ายในกรุงเทพมหานคร จะให้บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เป็นผู้ให้บริการสินเชื่อแทน กลยุทธ์ทางด้านช่องทางการจัดจำหน่ายที่นิยมใช้ ได้แก่ กลยุทธ์การเพิ่มตัวแทนจำหน่ายให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และกลยุทธ์การพัฒนาศักยภาพของตัวแทนจำหน่าย โดยมีการจัดอบรมเทคนิคการขาย การบริการ ให้กับตัวแทน และกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาดที่สำคัญ ได้แก่ การโฆษณา และการประชาสัมพันธ์

ผลการศึกษาด้านพฤติกรรมพบว่า กลุ่มตัวอย่างซื้อรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ ฮอนด้า มากที่สุด โดยส่วนใหญ่เป็น รถจักรยานยนต์ประเภทครอบครัว ราคาจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงระหว่าง 35,001-40,000 บาท วิธีการซื้อรถจักรยานยนต์จะอยู่ในรูปเงินผ่อนมากกว่าซื้อด้วยเงินสด ระยะเวลาในการผ่อนชำระส่วนใหญ่จะมีระยะเวลา 24 เดือน และผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อมากที่สุดคือ ผู้ซื้อ โดยเพศชายจะซื้อรถจักรยานยนต์ที่มีระดับราคาที่สูงกว่าเพศหญิง และเพศชายจะซื้อรถจักรยานยนต์ด้วยวิธีเงินผ่อนในสัดส่วนที่มากกว่าเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาดังแต่ปริญญาตรีขึ้นไปนิยมซื้อรถจักรยานยนต์ด้วยวิธีเงินสดในสัดส่วนที่มากกว่าวิธีซื้อแบบเงินผ่อน

การศึกษากการให้ความสำคัญของกลุ่มตัวอย่างต่อปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อรถจักรยานยนต์ โดยภาพรวมพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์มากที่สุดรองลงมา คือ ด้านราคา และการส่งเสริมการตลาด ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการประหยัดน้ำมันมากที่สุด รองลงมา คือ ยี่ห้อ ขนาด และรูปร่าง ในขณะที่ ราคาจำหน่าย เป็นปัจจัยด้านราคาที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญมากที่สุด ในส่วนของปัจจัยช่องทางการจัดจำหน่ายกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับความน่าเชื่อถือของตัวแทนจำหน่าย

จากการตรวจสอบเอกสาร และผลงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ทำให้ทราบถึงลักษณะข้อมูลบางประการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยในด้านการผลิตรถจักรยานยนต์ งานของ ชลวิษ สุริยญารักษ์ (2539) และ ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) พบว่าการผลิตรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย มีกำลังการผลิตที่สูงเพียงพอกับความต้องการบริโภคของคนภายในประเทศ และสามารถส่งออกรถจักรยานยนต์ไปประเทศอื่นๆ ได้อีกด้วย ทั้งสองพบว่า ยี่ห้อที่มีส่วนแบ่งการตลาด และมีกำลังการผลิตมากที่สุด คือ ยี่ห้อฮอนด้า ประกอบกับข้อมูลของ ไพรัช ห่อสุวรรณชัย (2546) ที่ได้ศึกษาโครงสร้างตลาด และพฤติกรรมการซื้อรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร แม้ว่าจะแตกต่างกันที่กลุ่มเป้าหมาย แต่พบว่า ยี่ห้อฮอนด้า เป็นที่นิยม และ

เป็นที่ต้องการของผู้บริโภคมากที่สุด ซึ่งเป็นในทิศทางเดียวกัน และจะเห็นว่าข้อมูลที่ได้นั้นมีความสอดคล้องกันกับผลงานของ ชลวิษ สุทธัญญารักษ์ (2539) และ ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540)

ทั้ง ชลวิษ สุทธัญญารักษ์ (2539) และ ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) ต่างก็เห็นพ้องต้องกันว่า อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ มีความสำคัญอย่างมากสำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) พบว่ารถจักรยานยนต์ไม่ใช่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือย หากแต่เป็นสินค้าจำเป็น

ทั้ง ชลวิษ สุทธัญญารักษ์ (2539) ทรงชัย บริสุทธิ์ (2540) และ ไพรัช ห่อสุวรรณชัย (2546) พบว่ารถจักรยานยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทย ดำเนินการจัดจำหน่ายโดยผ่านตัวแทนจำหน่าย และตัวแทนจำหน่ายดังกล่าวเป็นผู้ตั้งราคากับผู้บริโภค ข้อมูลของ ไพรัช ห่อสุวรรณชัย (2546) ชี้ให้เห็นว่าปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการเลือกซื้อของผู้บริโภค มาจากความน่าเชื่อถือของตัวแทนจำหน่ายนั้นด้วย อีกทั้งข้อมูลของ ไพรัช ห่อสุวรรณชัย (2546) พบว่าผู้บริโภคร้อยละ 70 เลือกซื้อรถจักรยานยนต์โดยวิธีเงินผ่อน โดยธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่เป็นสถาบันการเงินมากกว่าเลือกที่จะซื้อรถจักรยานยนต์โดยวิธีเงินผ่อนกับตัวแทนจำหน่าย

อย่างไรก็ตาม การศึกษาดังกล่าวมิได้แจกแจงเจาะลึกถึงวิธีการของเงินผ่อนที่ดำเนินกิจการโดยบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของสถาบันการเงินนั้น เพียงแต่แสดงข้อมูลเบื้องต้น เช่น ราคาจำหน่ายรถจักรยานยนต์ และระยะเวลาในการผ่อนชำระ เท่านั้น

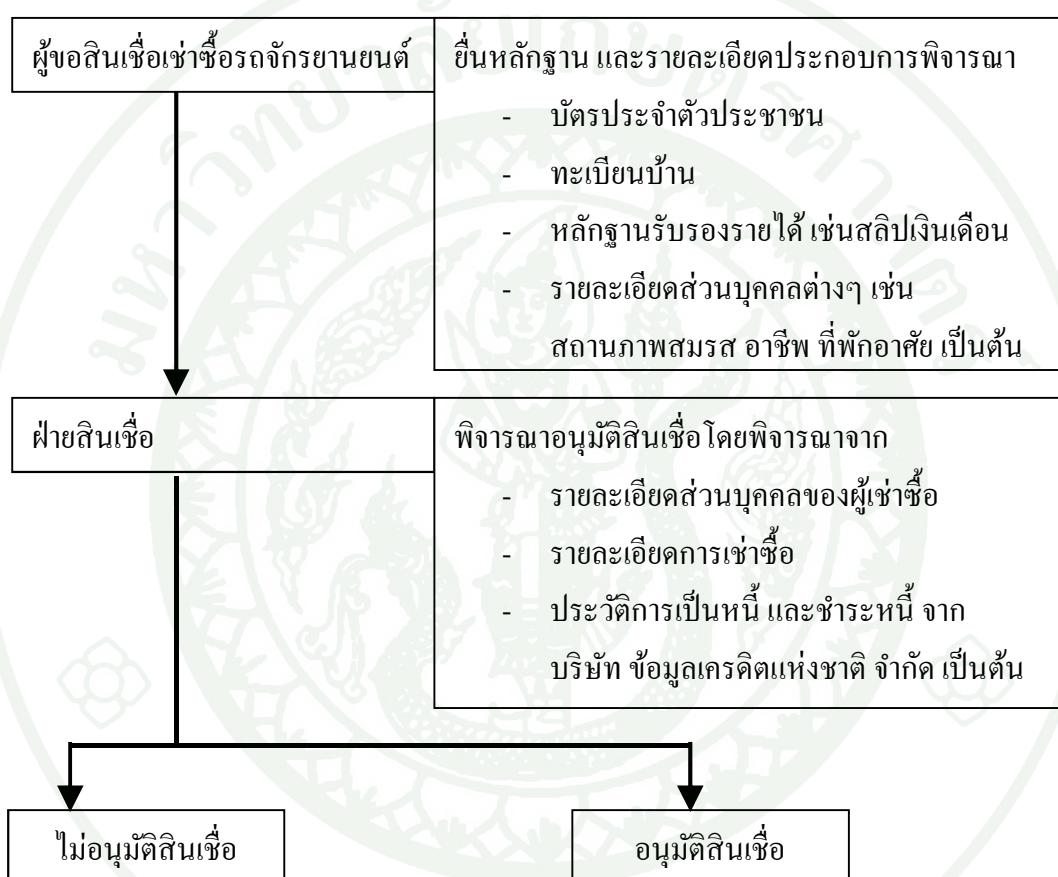
ด้วยเหตุผลต่างๆ ข้างต้นทำให้ การวิจัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เป็นเรื่องหนึ่งที่มีความสนใจ แต่จากการตรวจสอบพบว่า ยังไม่มีการศึกษาถึงขั้นตอนในการขอสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ องค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ การชำระหนี้ และการปิดบัญชี ทำให้ไม่อาจวิเคราะห์อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ทั้งหมดได้อย่างชัดเจน

ดังนั้นการวิจัยในครั้งนี้จึงเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อที่จะทำให้ทราบถึงองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะสามารรถทำความเข้าใจอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ และการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งเพื่อเป็นการลด หรือหลีกเลี่ยงจากปัญหาต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว



### กรอบแนวคิดในการวิจัย

เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ข้อแรกที่ระบุว่า เพื่อศึกษาองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อของผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ จะใช้กระบวนการการขอสินเชื่อ และการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ โดยแสดงได้ดังนี้ (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดในการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อแรก

จากภาพที่ 3 ผู้ขอสินเชื่อจะต้องยื่นแสดงเอกสารในการขอสินเชื่อกับผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงตัวตน และหลักฐานแสดงถึงรายได้ และที่มาของรายได้ เช่น บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้าน สลิปเงินเดือน หรือหนังสือรับรองรายได้ เป็นต้น ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จะพิจารณาอนุมัติสินเชื่อจากรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อ และพิจารณาจากรายละเอียดของการเช่าซื้อ อีกทั้งอาจทำการตรวจประวัติการเป็นหนี้ และการชำระหนี้จาก บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด เมื่อผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อตรวจสอบแล้วเห็นสมควรอนุมัติสินเชื่อ จึงจะดำเนินการอนุมัติสินเชื่อให้ผู้ขอสินเชื่อ และเมื่อมีการทำหนังสือสัญญาเช่าซื้อเรียบร้อยแล้ว



จะเรียกผู้ขอสินเชื่อว่า ผู้เข้าซื้อ แต่ถ้าหากผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์พิจารณาแล้วเห็นว่ามี ความเสี่ยงที่อาจจะไม่ได้รับชำระหนี้คืนครบถ้วน ผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์อาจจะมีการ เพิ่มเงื่อนไขการขอสินเชื่อเพิ่มขึ้น เช่น การต้องวางเงินคาวนเพิ่ม หรือการให้ผู้ค้ำประกัน เป็นต้น แต่ถ้าผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ประเมินแล้วว่า มีความเป็นไปได้สูงที่ผู้ขอสินเชื่อไม่ สามารถชำระหนี้ในอนาคตได้ ผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์จะปฏิเสธการ ขอสินเชื่อ นั้น จากกรอบแนวคิดนี้จะนำไปสู่การค้นหาคำตอบประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อ รถจักรยานยนต์ว่าประกอบด้วยองค์ประกอบอะไรบ้าง

แม้ได้มีการอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อรถจักรยานยนต์โดยผ่านการพิจารณาอย่างรอบคอบแล้ว จากหลักฐานเชิงประจักษ์พบว่ามีผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีหนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์เมื่อ ครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาอยู่จำนวนหนึ่ง จึงเป็นสิ่งที่ทำให้สนใจที่จะทำการศึกษา ซึ่งจะนำไปสู่การศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่สองของการวิจัยในขั้นตอนถัดไป

เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ข้อที่สองที่ระบุว่า เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ ความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ของบริษัท B จำกัด จะพิจารณาจาก ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วย ปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ และปัจจัยทางด้านรายละเอียดการ เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ว่าปัจจัยใดบ้างที่จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เข้าซื้อ รถจักรยานยนต์ โดยมีกรอบแนวคิดแสดงได้ดังนี้ (ภาพที่ 4)

| ตัวแปรอิสระ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ตัวแปรตาม                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>ปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์</p> <p>ปัจจัยทางด้านรายละเอียดส่วนบุคคล</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) อายุของผู้เช่าซื้อ</li> <li>2) เพศของผู้เช่าซื้อ</li> <li>3) สถานภาพการสมรส</li> <li>4) อายุงาน</li> <li>5) รายได้ของผู้เช่าซื้อ</li> </ol> <p>ปัจจัยทางด้านรายละเอียดการเช่าซื้อ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6) ขับขี่รับจ้างสาธารณะ</li> <li>7) ยี่ห้อรถจักรยานยนต์</li> <li>8) เงินคาวน</li> <li>9) อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ</li> <li>10) ค่างวด</li> <li>11) ระยะเวลาในการผ่อนชำระ</li> <li>12) ยอดลูกหนี้คงเหลือ</li> </ol> | <p>ความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เข้าซื้อโดยกำหนดให้</p> <p>เป็น 1 หากสามารถปิดบัญชี และ เป็น 0 หากไม่สามารถปิดบัญชี</p> |

ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่สอง

จากภาพที่ 4 แสดงถึงการศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งคาดว่าปัจจัยต่างๆ จะส่งผลกระทบไม่ว่าจะเป็นทางบวกหรือทางลบ กับความสามารถในการปิดบัญชี โดยกำหนดให้ ตัวแปรตาม เป็นความสามารถในการปิดบัญชี ซึ่งมีค่าเป็นไปได้เพียง 2 ค่า คือ ให้มีค่าเท่ากับ 1 ถ้าหากผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้ และให้มีค่าเท่ากับ 0 ถ้าหากผู้เช่าซื้อไม่สามารถปิดบัญชีได้

### บทที่ 3

## วิธีการวิจัย

### วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยในครั้งนี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิแบบข้อมูลภาคตัดขวาง (Cross-sectional Data) ของ บริษัท B จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ชั้นนำแห่งหนึ่ง ที่ดำเนินธุรกิจมาเป็นเวลานาน และเป็นหนึ่งในบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อีกทั้งเป็นสมาชิกของ สมาคมเช่าซื้อรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย และเป็นสมาชิกของ บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด อีกด้วย ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ ระบบการติดตามทวงถาม และ กระบวนการทำงานโดยทั่วไปเป็นไปตามกฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ของกฎหมายที่กำหนด เช่น พระราชบัญญัติของ คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และมีหลักการการดำเนินงาน เป็นแนวทางเดียวกันกับบริษัทอื่นๆ ในธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ทำให้ข้อมูลที่ทำการศึกษามีความน่าเชื่อถือเพียงพอ ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จาก บริษัท B จำกัด เป็นข้อมูล ของลูกหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้อนุมัติสินเชื่อ และครบกำหนดอายุของสัญญาแล้ว ระหว่างปี พ.ศ. 2552 ถึงปี พ.ศ. 2555 เนื่องจากสามารถครอบคลุมอายุของสัญญาเช่าซื้อที่มีอายุของสัญญา สูงสุด คือ 36 เดือน ทั้งนี้ไม่นับรวมข้อมูลผู้เช่าซื้อที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล เนื่องจาก จะทำให้ ค่าสถิติบางค่าที่ได้ไม่สะท้อนกับความเป็นจริงโดยรวม

ข้อมูลที่ทำการศึกษาในครั้งนี้มีจำนวนข้อมูลทั้งสิ้น 10,404 ราย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้เช่าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ จำนวน 7,699 ราย และกลุ่มผู้เช่าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ จำนวน 2,705 ราย

### วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ข้อแรกที่ว่า “เพื่อศึกษาองค์ประกอบในการพิจารณา อนุมัติสินเชื่อของผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์” จะใช้การพรรณนา (Descriptive Method) เพื่อให้เข้าใจในรายละเอียด โดยอาศัยข้อมูลจาก วิธีการขอสินเชื่อประเภทต่างๆ ของ ธนาคารแห่งประเทศไทย และการขอสินเชื่อ และการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์

ของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ชั้นนำต่างๆ ประกอบการพิจารณา โดยจะพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขต่างๆ ของการขอสินเชื่อ และการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ โดยมุ่งค้นหาว่า มีองค์ประกอบใดบ้างที่ใช้พิจารณาสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์

เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ข้อที่สองที่ระบุว่า “เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ของบริษัท B จำกัด” จะใช้วิธีดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์โดยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลของปัจจัยต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีจากข้อมูลที่ได้จากบริษัท B จำกัด ประกอบด้วย ความถี่ ร้อยละ ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด และค่าเฉลี่ย
2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีซึ่งจะใช้วิธีวิเคราะห์ทางเศรษฐมิติโดยการประมาณค่าด้วยวิธีแบบจำลอง Binary Logit หรือการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic regression) เนื่องจาก ตัวแปรตาม ของการศึกษาในครั้งนี้ มีค่าเป็นไปได้แค่เพียง 2 ค่า คือ ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้ และผู้เช่าซื้อไม่สามารถปิดบัญชีได้

#### **การประมาณสมการโดยใช้วิธีการ แบบจำลอง Binary Logit หรือ Logistic regression**

แบบจำลอง Binary Logit หรือ Logistic regression ใช้สำหรับหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น (Explanatory variable) กับตัวแปรตาม (Dependent variable) โดยมีการประยุกต์การศึกษาจาก ทฤษฎีพฤติกรรมทางเลือกอย่างมีเหตุผล (The Theory of Rational Choice Behavior) ของ Domencich and Mcfadden เป็น ทฤษฎีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้า และวัตถุดิบของผู้ประกอบการ โดยการศึกษาเน้นไปที่การตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ ความพึงพอใจ (Utility function) ที่ได้รับจากการใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะประเภทหนึ่งเป็นผลมาจากบริการที่ได้รับจากการขนส่งนั้น (attributes) และจากคุณลักษณะที่ผู้ประกอบการเป็นอยู่ (Characteristics) โดยสามารถแยกวิเคราะห์ตัวแปรที่ละคุณลักษณะ หรือสามารถรวมคุณลักษณะของทั้งสองแบบวิเคราะห์รวมกันได้ (คมสัน สุริยะ, 2552 อ้างถึง Domencich and Mcfadden, 1975)



ประเภทของการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (มะแอน ราโอบ, 2553 อ้างถึง กัลยา วาณิชยปัญญา, 2546)

การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. Binary Logistic จะใช้เมื่อตัวแปรตาม Y มีค่าที่เป็นไปได้เพียงแค่ 2 ค่า (Dichotomous variables) เช่น  $Y = 1$  ถ้าลูกค้าซื้อสินค้า กับ  $Y = 0$  ถ้าลูกค้าไม่ซื้อสินค้า โดยพิจารณาจากตัวแปรอิสระ ซึ่งอาจจะเป็นรายได้ อาชีพ และอายุ เป็นต้น
2. Multinomial Logistic จะใช้เมื่อตัวแปรตาม Y เป็นตัวแปรเชิงกลุ่มที่มีค่ามากกว่า 2 ค่า เช่น ด้านการตลาดในตลาดภาพยนตร์ บริษัทผู้สร้างภาพยนตร์ ต้องการพยากรณ์ว่าภาพยนตร์ประเภทใดจะเป็นที่นิยม โดยกำหนดให้  $Y = 1$  ถ้าเป็นภาพยนตร์ประเภทบู๊ กับ  $Y = 2$  ถ้าเป็นภาพยนตร์ประเภทชีวิต และ  $Y = 3$  ถ้าเป็นภาพยนตร์ประเภทตลก โดยตัวแปรอิสระอาจจะเป็น อายุ เพศ เป็นต้น

เหตุผลที่ใช้การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกแทนวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น (มะแอน ราโอบ, 2553 อ้างถึง สวัสดิ์ชัย ศรีพนมรนากร, 2548 )

1. เมื่อ Y มีค่าได้เพียง 2 ค่า ทำให้ค่าประมาณของ Y เป็นโอกาสที่เหตุการณ์ที่สนใจจะเกิดขึ้นมีค่าระหว่าง 0 ถึง 1 ถ้าใช้สมการถดถอยเชิงเส้นตรง คือ  $Y = a + bX + \varepsilon$  ค่า Y ที่ได้ อาจจะไม่ได้อยู่ในช่วง 0 ถึง 1 แต่ในรูปแบบของโลจิสติก ซึ่งจะไม่ใช้เส้นตรงจะทำให้ได้ค่าที่อยู่ในช่วงระหว่าง 0 ถึง 1 ได้
2. Nonnormal Error Terms ในการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นที่มีเงื่อนไขว่า ค่าความคลาดเคลื่อนต้องมีการแจกแจงแบบปกติ แต่เมื่อ Y ที่จะทำการศึกษามีค่าได้เพียง 2 ค่า คือ 0 กับ 1 นั้นจะทำให้ค่าความคลาดเคลื่อน  $\varepsilon$  ที่ได้มีค่าเพียง 2 ค่าด้วย ซึ่งเป็นไปไม่ได้ที่ค่าความคลาดเคลื่อน  $\varepsilon$  จะมีการแจกแจงแบบปกติ จึงทำให้ไม่เหมาะสมที่จะใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นตรง
3. Nonconstant Error Variance เนื่องจากเงื่อนไขของการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น คือ ค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อน หรือ  $Var(\varepsilon)$  ต้องคงที่ (สำหรับทุกค่าของ X) แต่ใน Logistic Regression นั้น เมื่อ Y มีค่าได้เพียง 2 ค่า และ Y จะมีการแจกแจงแบบเบอร์นูลลีจึงทำให้



เงื่อนไขที่ว่า  $Var(\varepsilon)$  คงที่นั้นไม่เป็นจริง ดังนั้นจึงไม่เหมาะสมที่จะใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นตรงตามปกติ

วัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (มะแอน ราโอบ, 2553 อ้างถึง กัลยา วานิชย์บัญชา, 2546)

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระที่มีต่อโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ (ตัวแปรตาม) พร้อมทั้งศึกษาระดับความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัว
2. เพื่อพยากรณ์โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ที่สนใจจากสมการที่เหมาะสม หรือใช้สมการโดยการเลือกตัวแปรอิสระที่เหมาะสม เพื่อให้รู้ระยะของความถูกต้องในการพยากรณ์มีค่าสูงสุด

เงื่อนไขของการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (มะแอน ราโอบ, 2553 อ้างถึง กัลยา วานิชย์บัญชา, 2546)

1. ตัวแปรอิสระ  $X$  ใดๆ อาจจะเป็นข้อมูลชนิด Dichotomous (มีค่าได้ 2 ค่า) หรือเป็นสเกลอันดับ (Interval Scale) หรือสเกลอัตราส่วน (Ratio Scale) ก็ได้
2. ค่าคาดหวังของค่าความคลาดเคลื่อนเป็นศูนย์ หรือ  $E(\varepsilon) = 0$
3.  $\varepsilon_i$  และ  $\varepsilon_j$  เป็นอิสระต่อกัน เมื่อ  $i \neq j$
4.  $\varepsilon_i$  และ  $X_i$  เป็นอิสระต่อกัน
5. ตัวแปรอิสระไม่ควรมีความสัมพันธ์กันในลักษณะเชิงเส้น หรือไม่ควรเกิดปัญหา

Multicollinearity

แบบจำลองการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (มะแอน ราโอบ, 2553 อ้างถึง  
สวัสดีชัย ศรีพนมรนากร, 2548)

ในกรณีที่มีตัวแปรอิสระเพียงตัวแปรเดียว แบบจำลองการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก  
สามารถเขียนได้ดังสมการ

$$\text{Prob. (event)} = \frac{e^{\beta_0 + \beta_1 X}}{1 + e^{-(\beta_0 + \beta_1 X)}}$$

$$\text{or Prob. (event)} = \frac{1e^{\beta_0 + \beta_1 X}}{1 + e^{-(\beta_0 + \beta_1 X)}}$$

โดยที่  $\beta_0$  และ  $\beta_1$  คือ สัมประสิทธิ์ที่จะถูกประมาณจากข้อมูล

$X$  คือ เป็นตัวแปรอิสระต่างๆ

$e$  คือ exponential ซึ่งมีค่าประมาณ 2.718

จากสมการข้างต้น สามารถเขียนให้อยู่ในรูปสมการใหม่ได้ดังนี้

$$\text{Prob. (event)} = \frac{e^Z}{1 + e^Z}$$

$$\text{or Prob. (event)} = \frac{1}{1 + e^{-(Z)}}$$

โดยที่  $Z = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n$

และโอกาสของการไม่เกิดเหตุการณ์จะได้เป็นมีค่าดังนี้

$$\text{Prob. (event)} = 1 - \text{Prob. (event)}$$

การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก จะประมาณค่าพารามิเตอร์โดยวิธี Maximum-likelihood อันเป็นการคำนวณวนซ้ำ (Iterative algorithm) เพื่อให้ได้ค่าประมาณของพารามิเตอร์ที่ใกล้เคียงกับข้อมูลเชิงประจักษ์มากที่สุด

**การทดสอบความถูกต้อง (Goodness of Fit) ของโมเดล** (มะแอน ราโอบ, 2553 อ้างถึง สวัสดิ์ชัย ศรีพนมธนากร, 2548)

การทดสอบความสอดคล้องระหว่างแบบจำลองกับข้อมูลในการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกสามารถทำได้หลายวิธี เช่น การใช้ตารางจัดจำพวก ช่วยในการพิจารณาเปรียบเทียบผลการพยากรณ์ของแบบจำลองกับข้อมูลเชิงประจักษ์ หรือการพิจารณาฮิสโตแกรมค่าประมาณความน่าจะเป็น ซึ่งจะแสดงค่าจริงเปรียบเทียบกับค่าประมาณ หรือการพิจารณาภาวะเบสสนิทของแบบจำลองโดยพิจารณาจากค่า  $-2\log \text{likelihood}$  ( $-2LL$ ) ซึ่งถ้าค่า  $-2LL$  มีค่าน้อย หรือเข้าใกล้ศูนย์ แสดงว่าแบบจำลองมีความเหมาะสม แต่ถ้าแบบจำลองเหมาะสม 100% ค่า Likelihood จะเท่ากับ 1 และ  $-2LL$  จะเท่ากับ 0

ส่วนอีกวิธีหนึ่งที่ใช้ คือ Hosmer-Lemeshow Goodness-of Fit ลักษณะการตรวจสอบความเหมาะสมของวิธีนี้จะแบ่ง case ออกเป็น 10 กลุ่มๆ ละพอๆ กัน โดยการแบ่งจะพิจารณาจากค่าประมาณของโอกาสที่เหตุการณ์จะเกิด โดยใช้สถิติทดสอบไคสแควร์ ซึ่งขนาดตัวอย่างจะต้องมากพอที่จะทำให้จำนวน case ที่คาดหวังไว้ (Expected value :  $E_i$  ;  $i = 1, \dots, 10$ ) จะต้องมากกว่าหรือเท่ากับ 15 และไม่มีกลุ่มใดที่มี  $E_i = 1$

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^{10} \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

### การทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับค่าสัมประสิทธิ์ของโมเดลการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก

การทดสอบสมมติฐานว่า ค่าสัมประสิทธิ์ไม่เท่ากับ 0 จะใช้ Wald statistic ซึ่งมีการแจกแจงแบบไคสแควร์ Wald statistic เป็นกำลังสองของอัตราส่วนระหว่างค่าสัมประสิทธิ์กับค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์นั้น ถ้าเป็นตัวแปรจัดกลุ่ม (Categorical variable) ซึ่งเป็นตัวแปรเชิงคุณภาพ Wald statistic มี degree of freedom เท่ากับจำนวนกลุ่มลบด้วย 1

### สหสัมพันธ์บางส่วน (Partial Correlation) ในโมเดลการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก

ในการพิจารณาการมีส่วนร่วมของตัวแปรอิสระแต่ละตัวที่มี คือ การพยากรณ์ด้วยตัวแปรตามนั้น จะดูจากค่าสหสัมพันธ์บางส่วน หรือ R-Statistic ระหว่างตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระแต่ละตัว ค่า R-Statistic มีค่าตั้งแต่ -1 ถึง 1 ค่า R-Statistic ที่ได้เป็นบวก หมายถึง ถ้าค่าของตัวแปรเพิ่มค่า likelihood ของเหตุการณ์นั้นก็จะเพิ่มขึ้นด้วย แต่ถ้าค่า R-Statistic ที่ได้เป็นลบจะแปลความหมายในทางตรงกันข้าม

### การแปลความหมายของสัมประสิทธิ์การถดถอย

การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นตรง จะแปลความหมายสัมประสิทธิ์การถดถอยได้โดยตรงว่าเป็นขนาดการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตามเมื่อตัวแปรอิสระเปลี่ยนไปหนึ่งหน่วย แต่การแปลความหมายสัมประสิทธิ์โลจิสติกจะแตกต่างไป ซึ่งโมเดลโลจิสติกสามารถเขียนในรูปของ Odd Ratio ของเหตุการณ์ได้ (Odd Ratio ของเหตุการณ์ หมายถึง อัตราส่วนระหว่างโอกาสที่จะเกิดกับโอกาสที่จะไม่เกิดเหตุการณ์ เช่น Odd Ratio ของการออกหัวในการโยนเหรียญ 1 ครั้ง เท่ากับ  $0.5/0.5 = 1$  เป็นต้น) การเขียนแบบจำลองในรูปของ Log ของ Odd Ratio (ซึ่งเรียกว่า Logit) เป็นดังนี้

$$\frac{\log(\text{Prob.}(\text{event}))}{\text{Prob.}(\text{no event})} = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \cdots + \beta_n X_n$$

จากสมการจะเห็นว่าสัมประสิทธิ์โลจิสติก สามารถแปลความได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงของ Log Odd Ratio ตามการเปลี่ยนแปลงหนึ่งหน่วยของตัวแปรอิสระ แต่การแปลความหมายในรูป Odd Ratio จะง่ายกว่า Log Odd Ratio ดังนั้น จึงเขียนสมการโลจิสติกใหม่ในเทอมของ Odd Ratio ได้เป็น

$$\frac{Prob.(event)}{Prob.(no\ event)} = e^{\beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n}$$

$e$  ยกกำลัง  $\beta_i$  เป็นค่า Odd Ratio ที่เปลี่ยนแปลงเมื่อตัวแปรอิสระตัวที่  $i$  มีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย  $\beta_i$  เป็นลบ เทอมนี้จะมีค่าน้อยกว่า 1 หมายความว่า Odd Ratio จะลดลง ถ้า  $\beta_i = 0$  เทอมนี้จะมีค่าเท่ากับ 1 ซึ่งหมายความว่า Odd Ratio จะไม่เปลี่ยนแปลง

### แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ได้ใช้แบบจำลองการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression) โดยตัวแปรที่ได้นำมาศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการประยุกต์ใช้แนวคิด และหลักการตามทฤษฎี ทำให้ได้ตัวแปรที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้ความสามารถในการชำระหนี้ปิดบัญชีเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ขึ้นอยู่กับปัจจัยตัวแปร 2 กลุ่ม คือ

1. ปัจจัยด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ อายุ เพศ สถานภาพ สมรส อายุงาน และรายได้ของผู้เช่าซื้อ (แบบจำลองที่ 1)
2. ปัจจัยด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ วัตถุประสงค์ของการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ขับรับจ้างสาธารณะ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ เงินค่าน้ำ อัตรดอกเบี้ยเช่าซื้อ จำนวนเงินค่างวด ระยะเวลาในการผ่อนชำระ และยอดลูกหนี้คงเหลือ (แบบจำลองที่ 2)

ทั้งนี้จะวิเคราะห์แยกทีละกลุ่มปัจจัยก่อน จากนั้นจะวิเคราะห์แบบรวมโดยนำปัจจัย 2 กลุ่มรวมกัน (แบบจำลองที่ 3) เพื่อจะศึกษาถึงผลของแต่ละกลุ่มปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และดูถึงความเที่ยงตรง และความแข็งแกร่ง (Robustness) ของตัวแปรแต่ละตัวในแต่ละกลุ่มปัจจัย โดยกำหนดตัวแปรที่ใช้ในสมการแบบจำลองโลจิสติกดังต่อไปนี้



ฟังก์ชันของความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ในรูปแบบสมการทั่วไป คือ

$$PSTAT\_INV = f(AGE, GENDER, MARRIED, EXPER, INC, TAXI, BRAND, DOWN, \\ ERATE, PMT, MON, BALNF)$$

โดยจะมีรูปแบบสมการแบบจำลองโลจิส คือ

$$PSTAT\_INV = \frac{1}{1+e^{-(Z)}}$$

โดยแบบจำลองที่ 1 คือ

$$Z = \lambda_0 + \lambda_1(AGE) + \lambda_2(GENDER) + \lambda_3(MARRIED) + \lambda_4(EXPER) + \\ \lambda_5(INC) + \mu_i$$

แบบจำลองที่ 2 คือ

$$Z = \beta_0 + \beta_1(TAXI) + \beta_2(BRAND) + \beta_3(DOWN) + \beta_4(ERATE) + \\ \beta_5(PMT) + \beta_6(MON) + \beta_7(BALNF) + \theta_i$$

แบบจำลองที่ 3 คือ

$$Z = \gamma_0 + \gamma_1(AGE) + \gamma_2(GENDER) + \gamma_3(MARRIED) + \gamma_4(EXPER) + \\ \gamma_5(INC) + \gamma_6(TAXI) + \gamma_7(BRAND) + \gamma_8(DOWN) + \gamma_9(ERATE) + \\ \gamma_{10}(PMT) + \gamma_{11}(MON) + \gamma_{12}(BALNF) + \omega_i$$

โดยที่

|           |     |                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PSTAT_INC | คือ | ตัวแปรตาม ที่แสดงถึงความสามารถในการปิดบัญชีเช่าซื้อ<br>รถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้<br>มีค่าเท่ากับ 1 ถ้าผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้<br>มีค่าเท่ากับ 0 ถ้าผู้เช่าซื้อไม่สามารถปิดบัญชีได้                                   |
| AGE       | คือ | อายุของผู้เช่าซื้อ ณ วันทำสัญญาเช่าซื้อ มีหน่วยเป็นปี                                                                                                                                                                     |
| GENDER    | คือ | การจำแนกเพศ เป็นตัวแปรหุ่น โดยกำหนดให้<br>เพศชาย มีค่าเท่ากับ 1 และ เพศหญิง มีค่าเท่ากับ 0                                                                                                                                |
| MARRIED   | คือ | การจำแนกสถานภาพการสมรส เป็นตัวแปรหุ่น โดยกำหนดให้<br>สมรส มีค่าเท่ากับ 1 และ โสดหรืออื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0                                                                                                                  |
| EXPER     | คือ | อายุของการทำงาน มีหน่วยเป็นปี                                                                                                                                                                                             |
| INC       | คือ | รายได้ของผู้เช่าซื้อ มีหน่วยเป็นบาท                                                                                                                                                                                       |
| TAXI      | คือ | วัตถุประสงค์ในการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการจับจ่ายสาธารณะ<br>เป็นตัวแปรหุ่นโดยกำหนดให้<br>เช่าซื้อเพื่อจับจ่ายรับจ้างสาธารณะ มีค่าเท่ากับ 1 และ<br>เช่าซื้อเพื่อจับจ่ายทั่วไปหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0 |
| BRAND     | คือ | ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่เช่าซื้อ เป็นตัวแปรหุ่น โดยกำหนดให้<br>รถจักรยานยนต์เช่าซื้อยี่ห้อ YAMAHA มีค่าเท่ากับ 1<br>รถจักรยานยนต์เช่าซื้อยี่ห้ออื่นๆ มีค่าเท่ากับ 0                                                         |
| DOWN      | คือ | เงินที่ผู้เช่าซื้อจ่ายค่าสินค้ำบางส่วนในครั้งแรก มีหน่วยเป็นบาท                                                                                                                                                           |
| ERATE     | คือ | อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ มีหน่วยเป็นร้อยละต่อเดือน                                                                                                                                                                           |

|            |     |                                                             |
|------------|-----|-------------------------------------------------------------|
| PMT        | คือ | เงินค่างวดที่ผู้เช่าซื้อจะต้องชำระในแต่ละงวด มีหน่วยเป็นบาท |
| MON        | คือ | จำนวนงวดที่ผู้เช่าซื้อจะต้องชำระทั้งหมด มีหน่วยเป็นเดือน    |
| BALNF      | คือ | ยอดลูกหนี้คงเหลือ ณ วันที่สิ้นสุดของสัญญา มีหน่วยเป็นบาท    |
| $\omega_i$ | คือ | ค่าความคลาดเคลื่อน                                          |

ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และผลที่คาดว่าจะกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชี สามารถคาดการณ์ได้ดังนี้

ตัวแปรเพศ (GENDER) เป็นตัวแปรหุ่นซึ่งกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1 สำหรับเพศชาย และกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0 สำหรับเพศหญิง คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางบวก เนื่องจากผู้เช่าซื้อที่เป็นเพศชาย จะใช้รถจักรยานยนต์เพื่อใช้ประกอบการทำงาน เช่น พนักงานส่งเอกสาร หรือเพื่อหารายได้เสริมที่นอกเหนือจากรายได้ประจำ เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ทำให้มีผู้เช่าซื้อที่เป็นเพศชายมีโอกาที่จะมีรายได้เพิ่มขึ้น และสามารถที่จะนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้มาชำระหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นได้ ขณะที่ผู้เช่าซื้อที่เป็นเพศหญิงส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อประโยชน์ในการเดินทางเป็นหลัก ดังนั้นผู้เช่าซื้อที่เป็นเพศชาย จึงน่าจะมีโอกาสที่จะสามารถปิดบัญชีได้มากกว่าผู้เช่าซื้อที่เป็นเพศหญิง

ตัวแปรอายุของผู้เช่าซื้อ (AGE: ปี) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางบวก เนื่องจากถ้าอายุของผู้เช่าซื้อเพิ่มมากขึ้น ตำแหน่งหน้าที่ ความสามารถในการทำงานจะยิ่งสูงขึ้น ทำให้มีโอกาสได้รายได้เพิ่มมากขึ้น และสามารถที่จะนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้มาชำระหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นได้ ดังนั้นโอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีเพิ่มมากขึ้น

ตัวแปรสถานภาพสมรส (MARRIED) เป็นตัวแปรหุ่น ซึ่งกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1 สำหรับผู้เช่าซื้อที่สมรสแล้ว และกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0 สำหรับผู้เช่าซื้อที่มีสถานะโสด หรือสถานภาพสมรสอื่นๆ คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางบวก ถ้าผู้เช่าซื้ออยู่กับคู่สมรสยังไม่มีบุตร และคู่สมรสมีรายได้ของตนเอง เนื่องจากคู่สมรสจะสามารถแบ่งเบาภาระหนี้ได้ แต่ในอีกกรณีหนึ่งคาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางลบ

ถ้าผู้เช่าซื้ออยู่กับคู่สมรสมีบุตร หรือยังไม่มีบุตร แต่คู่สมรสไม่มีรายได้ เนื่องจากทั้งผู้เช่าซื้อ และ คู่สมรสจะมีภาระค่าใช้จ่ายสำหรับบุตรส่วนหนึ่ง หรือมีแหล่งที่มาของรายได้ของครอบครัวมาจาก บุคคลเพียงคนเดียว ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่าตัวแปรสถานภาพการ สมรส จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีอย่างไร จึงต้องอาศัยการวิเคราะห์ในการวิจัย ในครั้งนี้ใช้อธิบายตัวแปรนี้ในบทถัดไป

ตัวแปรอายุงาน (EXPER: ปี) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีใน ทางบวก เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อ มีอายุงานเพิ่มขึ้น จะทำให้มีโอกาสที่จะมีรายได้เพิ่มขึ้น และสามารถที่ จะนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้มาชำระหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ดังนั้น โอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถ ปิดบัญชีได้จึงมีเพิ่มมากขึ้น

ตัวแปรรายได้ (INC: บาท) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีใน ทางบวก เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อ มีรายได้เพิ่มมากขึ้น และสามารถที่จะนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้มาชำระหนี้ เช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ได้ ดังนั้น โอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้ก็จะมีเพิ่มมากขึ้น

สำหรับปัจจัยด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ สามารถคาดการณ์ผลลัพธ์ที่ได้ ดังนี้

ตัวแปรวัตถุประสงค์ของการเช่าซื้อเพื่อการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) เป็นตัวแปรหุ่น ซึ่งกำหนดให้ค่าเท่ากับ 1 สำหรับเช่าซื้อเพื่อขับขีรถรับจ้างสาธารณะ และให้มีค่า เท่ากับ 0 สำหรับเช่าซื้อที่ไม่ใช่เพื่อขับขีรถรับจ้างสาธารณะ หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ คาดว่าน่าจะ ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางลบ เนื่องจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อ รถจักรยานยนต์จะให้ความสำคัญกับการชำระหนี้ของผู้เช่าซื้อกลุ่มนี้เป็นพิเศษ และพิจารณาว่า ผู้เช่าซื้อกลุ่มนี้มีรายได้ไม่แน่นอน อีกทั้งรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการขับขีรถรับจ้างสาธารณะจะมีการ เสื่อมสภาพรวดเร็วอันเนื่องมาจากการใช้งาน (บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด, 2556) เมื่อผู้เช่าซื้อกลุ่ม ดังกล่าวเริ่มผิคนัดชำระหนี้ บริษัทฯ จะรีบดำเนินการทวงถาม และติดตามรถคันดังกล่าวคืนโดยเร็ว เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการขายรถยืค ดังนั้น โอกาสที่ผู้เช่าซื้อที่ใช้ รถจักรยานยนต์เพื่อขับขีรถรับจ้างสาธารณะจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีน้อยลง

ตัวแปรยี่ห้อรถจักรยานยนต์ (BRAND) เป็นตัวแปรหุ่นซึ่งกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1 สำหรับรถจักรยานยนต์ที่เป็นยี่ห้อยามาฮา และกำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0 สำหรับรถจักรยานยนต์ที่เป็นยี่ห้ออื่นๆ เนื่องจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์พบว่ารถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮา ที่ทำการยัดคินมา มักจะมีการดัดแปลงชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการตกแต่งมากกว่ารถจักรยานยนต์ยี่ห้ออื่นๆ ทำให้ราคาขายต่อในการขายทอดตลาดต่ำลง ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการขาดทุนจากการขายรถยัดจึงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จะให้ความสำคัญกับการชำระหนี้ของรถจักรยานยนต์ยี่ห้อนี้เป็นพิเศษ (บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด, 2556) เมื่อผู้เช่าซื้อกลุ่มดังกล่าวเริ่มผัดผ่อนชำระหนี้ บริษัทฯ จะรีบดำเนินการทวงถาม และติดตามรถคันดังกล่าวคืนโดยเร็ว ดังนั้นโอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีน้อยลง

ตัวแปรเงินดาวน์ (DOWN : บาท) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางบวก เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อมีการชำระเงินดาวน์จำนวนมากในวันทำสัญญา จะทำให้ผู้เช่าซื้อมีการหนี้เช่าซื้อทั้งหมดที่จะต้องชำระน้อยลง โอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีเพิ่มมากขึ้น

ตัวแปรอัตราดอกเบี้ย (ERATE : ร้อยละต่อเดือน) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางลบ เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อต้องชำระหนี้เช่าซื้อด้วยอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อที่สูง จะทำให้ภาระหนี้เช่าซื้อทั้งหมดจะมีเพิ่มมากขึ้นด้วย ดังนั้นโอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีน้อยลง

ตัวแปรค่างวด (PMT : บาทต่อเดือน) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางลบ เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อที่มีจำนวนเงินค่างวดที่จะต้องชำระในแต่ละงวดเพิ่มขึ้น จะทำให้กระทบต่อค่าใช้จ่ายโดยรวมของผู้เช่าซื้อ ถ้าเมื่อใดค่าใช้จ่ายโดยรวมมากกว่ารายได้โดยรวมแล้วผู้เช่าซื้อจะเลือกจ่ายค่าใช้จ่ายที่จำเป็นก่อนที่จะชำระหนี้เช่าซื้อ ดังนั้นโอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีน้อยลง

ตัวแปรระยะเวลาในการผ่อนชำระ (MON : เดือน) คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางบวก เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อที่มีระยะเวลาในการผ่อนชำระที่นานเพิ่มขึ้น จำนวนเงินค่างวดที่ต้องชำระในแต่ละงวดจะมีน้อยลงด้วย ดังนั้นโอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีเพิ่มมากขึ้น



ตัวแปรยอดลูกหนี้คงเหลือ (BALNF : บาท) คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีในทางลบ เนื่องจากถ้าผู้เช่าซื้อเริ่มค้างชำระค่างวด งวดใดงวดหนึ่งแล้ว ทำให้ในงวดถัดไปผู้เช่าซื้อต้องรับภาระค่าปรับ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น จำนวนเงินค่างวดที่จะต้องชำระในแต่ละงวดจะยิ่งเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของผู้เช่าซื้อจะเพิ่มมากขึ้นในแต่ละเดือนจนอาจไม่สามารถชำระหนี้เช่าซื้อได้ ดังนั้นโอกาสที่ผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้จึงมีน้อยลง

ผลการคาดการณ์เกี่ยวกับตัวแปรต่างๆ ที่กำหนดในการวิจัยจะถูกนำไปเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์เชิงปริมาณโดยอาศัยแบบจำลอง Logistic Regression จากข้อมูลสถิติภูมิที่ได้มีการเก็บรวบรวมไว้แล้ว โดยจะได้นำเสนอผลการวิจัยในบทถัดไป

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

#### การวิเคราะห์ผลการศึกษา

เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ข้อแรกที่ว่า “เพื่อศึกษาองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์” ได้ทำการวิเคราะห์โดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Method) เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของการขอสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และองค์ประกอบของการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งผลการวิเคราะห์สามารถแสดงได้ดังนี้

#### ลักษณะทั่วไปของธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์

ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้เป็นที่รู้จักแพร่หลายในปี พ.ศ. 2515 โดยบริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บุกเบิกธุรกิจให้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างเป็นทางการ นับแต่นั้นเป็นต้นมา ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้รับความสนใจจากผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้บริโภคจะได้ใช้ประโยชน์จากรถจักรยานยนต์โดยไม่ต้องชำระเงินค่าสินค้าทั้งหมดในคราวเดียวกัน ซึ่งจะต้องมีการทำเป็นหนังสือสัญญาเช่าซื้อ และเมื่อผู้เช่าซื้อชำระเงินค่าเช่าซื้อครบทั้งหมดแล้ว จึงจะได้รับการโอนกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์คันที่เช่าซื้อดังกล่าว

ธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก และต้องได้รับการสนับสนุนของเงินทุนอย่างต่อเนื่อง และด้วยอัตราผลตอบแทนการลงทุนที่ได้รับอยู่ในระดับสูง สะท้อนให้เห็นถึงผลกำไรจากการทำธุรกิจ ซึ่งเป็นสิ่งจูงใจในการเข้าทำธุรกิจของรายใหม่ และเป็นสิ่งที่ยังบอกถึงภาวะการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในธุรกิจเช่นกัน ในปัจจุบันได้มีสถาบันการเงิน และที่ไม่ใช่สถาบันการเงินทั้งภายใน และภายนอกประเทศประกอบธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก

บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 กลุ่ม ตามลักษณะการขอสินเชื่อของผู้ขอสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ (สมาคมเช่าซื้อรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย, 2556)

1. กลุ่มสถาบันการเงินที่ให้บริการแก่ผู้เช่าซื้อที่ขอสินเชื่อโดยตรง เช่น บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของ บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) และผลิตภัณฑ์เช่าซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคประเภทรถจักรยานยนต์ของ บริษัท กรุงไทยลีซซิ่ง จำกัด เป็นต้น
2. กลุ่มบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่มีเจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินเชื่อให้บริการแก่ผู้ขอสินเชื่อ ณ ร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ เช่น บริษัท ลูติกร จำกัด (มหาชน) กรุงศรี มอเตอร์ไซค์ สินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ใหม่ของ บริษัท อยุรยา แคปปิตอล ออโต้ลีซ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไฮเวย์ จำกัด บริษัท กรู๊ปลีซ จำกัด (มหาชน) บริษัท ธนบรรณ จำกัด บริษัท เวลด์ลีซ จำกัด บริษัท เอส 11 กรู๊ป จำกัด บริษัท ชัมมิต แคปปิตอล ลีซซิ่ง จำกัด และ บริษัท ที ลีซซิ่ง จำกัด เป็นต้น

#### การขอสินเชื่อ และการพิจารณาสินเชื่อรถจักรยานยนต์

การขอสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ของแต่ละบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อคล้ายคลึง หรือแตกต่างกันอย่างไร ขึ้นอยู่กับนโยบายและกลยุทธ์ทางการตลาดของแต่ละบริษัท ในการวิจัยครั้งนี้จะแสดงขั้นตอนการขอสินเชื่อ เงื่อนไขการขอสินเชื่อ และหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อของธนาคารแห่งประเทศไทย และของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์มีดังนี้

**ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2556)**

#### ข้อมูลประกอบการพิจารณาสินเชื่อ

สถาบันการเงิน และผู้ประกอบการที่ใช้สถาบันการเงินมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อจากข้อมูลต่างๆ ประกอบการพิจารณา ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขอสินเชื่อ ซึ่งประกอบด้วย ชื่อ นามสกุล เลขบัตรประชาชน สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ หลักทรัพย์ แหล่งที่อยู่อาศัย ภาระหนี้ และประเภทหนี้ เป็นต้น
2. ประวัติการขอสินเชื่อ และประวัติการชำระหนี้ของผู้ขอสินเชื่อ หรือที่เรียกว่า ข้อมูลเครดิต โดยสถาบันการเงินจะตรวจสอบข้อมูลจาก บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด
3. นโยบายการให้สินเชื่อของแต่ละสถาบันการเงิน เช่น ต้องการเป็นผู้นำในส่วนแบ่งการตลาด เป็นต้น ตลอดจนวิธีการ และขั้นตอนการพิจารณาสินเชื่อที่แตกต่างกันไปในแต่ละสถาบันการเงิน
4. ปัจจัยภายนอกต่างๆ เช่น สภาวะเศรษฐกิจ ณ ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออาชีพของผู้ขอสินเชื่อ หรือกระทบต่อเงื่อนไขในการชำระหนี้ของผู้ขอสินเชื่อได้

ถ้าหากผู้ขอสินเชื่อเป็นผู้มีอาชีพการงานดี รายได้มั่นคง ไม่เคยมีหนี้สินส่วนตัว และมีความสามารถในการชำระหนี้ การขอสินเชื่อจะได้รับการพิจารณาอนุมัติ แต่ถ้าหากมีอาชีพการงานไม่มั่นคง เช่น ขายของแผงลอย โอกาสการพิจารณาสินเชื่อให้ได้รับการอนุมัติสินเชื่อยังคงมีอยู่ แต่จำนวนเงินที่ขอสินเชื่อที่จะได้รับอาจน้อยลง หรืออาจจะต้องจ่ายดอกเบี้ยในอัตราที่สูงขึ้น

#### ขั้นตอนการขอสินเชื่อเข้าซื้อ หรือลิสซิ่ง

1. สำรวจความพร้อมของตนเอง ว่าสามารถจ่ายชำระเงินค่างวดได้หรือไม่ เพราะการทำสัญญาเช่าซื้อ หรือลิสซิ่ง จะทำให้เป็นหนี้ และถ้าไม่ชำระหนี้ติดต่อกัน 3 งวด ผู้ให้เช่าจะมีหนังสือแจ้งให้ชำระเงิน แต่ถ้ายังไม่ชำระหนี้ ผู้ให้เช่าสามารถยึดทรัพย์นั้นได้ทันที
2. เตรียมหลักฐานเอกสาร ได้แก่
  - 2.1 สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนารายการจดทะเบียนบริษัทฯ
  - 2.2 สลิปเงินเดือน เอกสารของแหล่งรายได้อื่นๆ (ถ้ามี)
  - 2.3 สำเนาสมุดเงินฝากซึ่งมีเงินเดือนผ่านบัญชี หรือมีการเดินบัญชี

## 2.4 แผนที่บ้านของผู้ขอสินเชื่อ

## 2.5 หรือเอกสารอื่นๆ ตามแต่สถาบันการเงินแต่ละแห่งจะกำหนด

3. ติดต่อสถาบันการเงิน หรือผู้ประกอบการ ที่ทำธุรกิจเช่าซื้อ หรือลิสซิ่ง เพื่อขอสินเชื่อ

4. ศึกษารายละเอียดของสัญญาสินเชื่อ และเงื่อนไขในการผ่อนชำระตลอดจนตรวจสอบความถูกต้องของรายละเอียดในสัญญาอย่างรอบคอบ

### ข้อมูลเครดิต (บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด, 2556)

ข้อมูลเครดิต คือ ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขอสินเชื่อ และบัตรเครดิตที่สถาบันการเงิน หรือบริษัท ที่มีใช้สถาบันการเงินนำส่งให้แก่ บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด หรือที่เรียกกันว่า เครดิตบูโร เพื่อเป็นศูนย์กลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลเครดิต หากเป็นข้อมูลสินเชื่อบัตรเครดิต และสินเชื่อส่วนบุคคลจะเก็บไว้ไม่เกิน 3 ปี สินเชื่อประเภทอื่นๆ จะเก็บไว้ไม่เกิน 5 ปี นับแต่มีการส่งข้อมูล

ข้อมูลที่จัดเก็บ หรือรายงานในเครดิตบูโร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

### 1. ข้อมูลของผู้ขอสินเชื่อ หรือที่เรียกว่าข้อมูลบ่งชี้ ได้แก่

1.1 ชื่อ นามสกุล เลขที่บัตรประจำตัวประชาชน วันเดือนปีเกิด ข้อมูลส่วนบุคคลอื่นๆ

1.2 ที่อยู่ที่ถูกค่าให้ไว้กับสถาบันการเงินที่ขอสินเชื่อ หากมีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่จะนำมาแสดงด้วย โดยแสดงที่อยู่ล่าสุด 3 อันดับแรก

1.3 สรุปข้อมูลบัญชีสินเชื่อ ซึ่งจะบอกว่าถูกค่ากู้เงิน หรือมีสินเชื่ออยู่ทั้งหมดกี่บัญชี

2. ประวัติการขอสินเชื่อ และการชำระหนี้ของลูกค่า ซึ่งจะแสดงข้อมูลเป็นรายบัญชีที่ลูกค่ามีอยู่ในแต่ละสถาบันการเงิน ข้อมูลที่สำคัญได้แก่



2.1 ประเภท และเลขที่บัญชีของสินเชื่อ

2.2 ชื่อสถาบันการเงินของผู้ให้สินเชื่อ

2.3 วงเงินที่ได้รับอนุมัติ และวงเงินที่ใช้ไป

2.4 สถานะของบัญชี เช่น ปกติ พักชำระหนี้ ค้างชำระหนี้

2.5 รายละเอียดการชำระหนี้ และการค้างชำระหนี้ ซึ่งจะแสดงประวัติการชำระหนี้ที่ผ่านมา การผิดนัดชำระหนี้ล่าช้าย้อนหลังตามประเภทของสินเชื่อ ซึ่งอาจเป็น 3 ปี หรือ 5 ปี แล้วแต่ประเภทของสินเชื่อ

2.6 ข้อมูลอื่นๆ เช่นวันที่ขอสินเชื่อ วันชำระหนี้ล่าสุด วันผิดนัดชำระหนี้ วันที่ปิดบัญชีวันที่ปรับปรุงโครงสร้างหนี้ เป็นต้น

**ข้อควรรู้เมื่อต้องทำสัญญาเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ (คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา, 2556)**

ตามประกาศ เรื่อง ให้ธุรกิจให้เช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจที่ควบคุมสัญญา พ.ศ. 2556 สัญญาเช่าซื้อจะต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ระบุไว้ในสัญญา

1. รายละเอียดเกี่ยวกับรถ
2. รายละเอียดเกี่ยวกับการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์
3. รายละเอียดเกี่ยวกับการยึดรถเมื่อผิดนัดชำระหนี้
4. รายละเอียดเกี่ยวกับการยกเลิกสัญญา และขายรถให้กับบุคคลอื่น
5. รายละเอียดเกี่ยวกับการขายเกินมูลค่าหนี้ที่เหลืออยู่
6. รายละเอียดเกี่ยวกับการทวงหนี้

7. รายละเอียดการติดต่อระหว่างผู้เช่า และผู้ให้เช่า

8. รายละเอียดเกี่ยวกับการปิดบัญชีก่อนกำหนด

### การคิดอัตราดอกเบี้ยของการเช่าซื้อ

สัญญาเช่าซื้อ จะคิดดอกเบี้ยในอัตรารคงที่ (Flat Rate) โดยดอกเบี้ยจะถูกคิดจากเงินต้นที่คงที่ตลอดอายุสัญญา แล้วจึงเฉลี่ยจ่ายในแต่ละงวด ซึ่งการกำหนดอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อนั้นจะขึ้นอยู่กับนโยบายของสถาบันการเงิน และผู้ประกอบการแต่ละแห่ง

นอกจากข้อเสนอแนะในการขอสินเชื่อ และหลักเกณฑ์ ในการพิจารณาสินเชื่อของธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ทำการเผยแพร่แล้ว ยังมีหลักเกณฑ์ในการขอสินเชื่อ และการพิจารณาสินเชื่อของแต่ละบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ตัวอย่างเช่น

**บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน)** (บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน), 2556)

เริ่มเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2535 ด้วยทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท

คุณสมบัติของผู้สมัครสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ผู้สมัครต้องมีอายุ 20 ปีบริบูรณ์ ถึง 65 ปี มีรายได้ประจำเดือนมากกว่า 5,000 บาทขึ้นไป มีประสบการณ์การทำงานมากกว่า 6 เดือนขึ้นไป และมีโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ทั้งที่ทำงาน และที่บ้าน

โดยมีเงื่อนไข และข้อตกลงดังนี้ อัตราดอกเบี้ย ถ้าเป็นสมาชิกบัตรเครดิตอีออน และบัตรสมาชิก กิตอัตราร้อยละ 1.59 ต่อเดือน ขณะที่เป็นลูกค้าใหม่กิตอัตราร้อยละ 1.99 ต่อเดือน ยอดจัดสินเชื่อเช่าซื้อขั้นต่ำ 3,000 บาท ยอดชำระรายเดือนขั้นต่ำ 400 บาทต่อเดือน ระยะเวลาการผ่อนชำระ 6 ถึง 48 เดือน มีค่าประกันรถสูญหาย 1 ปี 1,000 บาท และ 2 ปี 1,500 บาท  
เอกสารการสมัคร

สำหรับลูกค้าบัตรเครดิตอีออน และบัตรสมาชิกอีออน ประกอบด้วย สำเนาบัตรประชาชน และสำเนาบัตรเครดิต หรือบัตรสมาชิกอีออน

สำหรับลูกค้าใหม่ ประกอบด้วย สำเนาบัตรประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน และเอกสารแสดงรายได้

วิธีสมัครสินเชื่อ สามารถขอสินเชื่อที่บริษัทฯ หรือสาขาของบริษัทฯ เมื่อได้รับการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อแล้ว ผู้ขอสินเชื่อจะสามารถรับรถจักรยานยนต์ได้ที่ร้านค้าตัวแทนจำหน่ายตามที่บริษัทฯ กำหนดไว้

**บริษัท อยูธยา แอปปีคอล ออโต้ ลีส จำกัด (มหาชน) (บริษัท อยูธยา แอปปีคอล ออโต้ลีส จำกัด (มหาชน), 2556)**

กรุงศรี มอเตอร์ไซค์ สินเชื่อรถจักรยานยนต์ใหม่ เริ่มให้บริการตั้งแต่เดือน เมษายน 2545 เป็นการบริการสินเชื่อรถจักรยานยนต์โดยผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายของร้านค้าตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศ โดยเจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินเชื่อ จะดำเนินการทำสัญญาที่ร้านค้าตัวแทนจำหน่าย และบริษัทฯ จะแจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ขอสินเชื่อทราบโดยตรง โดยมีบริการผ่าน 45 สาขาทั่วประเทศ อีกทั้งมีข้อเสนอที่หลากหลาย เช่น วางเงินค่าน้อย ผ่อนนาน หรือไม่ต้องมี ผู้ค้ำประกัน เป็นต้น และมีวิธีการชำระค่างวดที่สะดวกสบายผ่านหลายช่องทาง เช่น เคานเตอร์เซอร์วิส ชำระผ่านไปรษณีย์ และธนาคารชั้นนำ แต่ถ้าชำระเงินผ่านธนาคารกรุงศรีอยุธยาจะไม่เสียค่าธรรมเนียมในการชำระเงิน

คุณสมบัติของผู้สมัครสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่

ประเภทแรก คือ ผู้สมัครที่ต้องใช้ผู้ค้ำประกัน เป็นพนักงานที่มีรายได้ไม่น้อยกว่า 8,000 บาท ต่อเดือน หรือผู้ที่มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนตามที่บริษัทฯ กำหนด

ประเภทที่สอง คือ ผู้สมัครที่ไม่ต้องใช้ผู้ค้ำประกัน ได้แก่

เป็นลูกจ้างพนักงานบริษัทที่มีรายได้ขั้นต่ำ 8,000 บาทต่อเดือน มีอายุงาน 1 ปีขึ้นไป และมีสลิปเงินเดือน ในกรณีไม่มีสลิปเงินเดือน ต้องมีหนังสือรับรองเงินเดือน และสำเนาบัญชีธนาคารย้อนหลัง 6 เดือน

หรือเป็นข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้างประจำ

หรือประกอบอาชีพอื่นๆ โดยคนในพื้นที่ (เฉพาะพื้นที่ที่บริษัทฯ กำหนด) วางเงินคาวนั้เพียงร้อยละ 10 แต่ถ้าเป็นคนนอกพื้นที่ หรือต่างจังหวัดที่สมัคร ต้องวางเงินคาวนั้เริ่มต้นร้อยละ 15 และต้องมีหลักฐานแสดงที่มาของรายได้ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้ชัดเจนประกอบการพิจารณา

และผู้ขอสินเชื่อทั้งหมดจะต้องเป็นผู้มีประวัติการชำระเงินที่ดีในเครดิตบูโร

#### เอกสารประกอบการสมัคร

บุคคลธรรมดา หรือเจ้าของกิจการ หรือนิติบุคคล เอกสารประกอบการสมัครประกอบด้วย บัตรประชาชนตัว ทะเบียนบ้าน สลิปเงินเดือน หรือหนังสือรับรองรายได้ย้อนหลังไม่เกิน 2 เดือน สำเนาบัญชีเงินฝากออมทรัพย์ หรือประจำ หรือกระแสรายวัน ย้อนหลัง 6 เดือน และแผนที่ที่ตั้งของที่อยู่อาศัย และที่ทำงาน

กรณีเป็น นิติบุคคล ต้องใช้เอกสารซึ่งประกอบด้วย หนังสือรับรองบริษัท (ฉบับปัจจุบัน) ภพ.20 บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้านของกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม และของผู้กำกับกั้ประกัน งบการเงิน หรือสำเนาเงินฝากออมทรัพย์ หรือประจำ หรือกระแสรายวันย้อนหลัง 6 เดือน

#### บริษัท กรุงไทยลีตซิ่ง จำกัด (บริษัท กรุงไทยลีตซิ่ง จำกัด, 2556)

กรุงไทยธุรกิจลีตซิ่งเริ่มให้บริการในปี พ.ศ. 2548 โดยมีทุนจดทะเบียน และชำระเต็มแล้ว 100 ล้านบาท ถือหุ้นโดย บมจ.ธนาคารกรุงไทย 100% มุ่งให้บริการด้านการเงินที่ครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้ากลุ่มต่างๆ รถจักรยานยนต์เป็นบริการหนึ่งในรายการเช่าซื้อสินค้าอุปโภคของบริษัท กรุงไทยลีตซิ่ง จำกัด โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### คุณสมบัติของผู้เช่าซื้อ

ต้องเป็นกลุ่มข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ที่มีระบบบัญชีเงินเดือนผ่านธนาคารกรุงไทย และสามารถหักบัญชีเงินเดือนเพื่อชำระเป็นค่างวดได้ หรือเป็นพนักงานบริษัทเอกชนที่มีบัญชีเงินเดือน หรือเงินฝากผ่านธนาคารกรุงไทย

## จุดเด่นของบริการ

จะได้สินค้าที่ราคาต่ำกว่าตลาด คัดอัตราดอกเบี้ยถูกกว่า มีจุดให้บริการครอบคลุมทั่วถึง ผู้เข้าซื้อสามารถใช้บริการ และผ่อนชำระค่างวดผ่านเคาน์เตอร์ของธนาคารกรุงไทยได้ทุกสาขาทั่วประเทศ

## ประโยชน์ของผู้เข้าซื้อจะได้รับ

ผู้เข้าซื้อสามารถนำสินค้าไปใช้ได้ก่อน โดยไม่ต้องใช้เงินจำนวนมากในครั้งเดียว แต่ผ่อนชำระเป็นรายงวดแทน ค่างวดผ่อนชำระคงที่ตลอดอายุสัญญา ทำให้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนทางการเงินให้กับผู้เข้าซื้อได้ อายุสัญญามีระยะยาว ทำให้ช่วยลดภาระในการผ่อนชำระแต่ละงวดไม่ให้เป็นจำนวนเงินที่มากเกินไป ซึ่งผู้เข้าซื้อสามารถเลือกเวลาที่เหมาะสมกับตนเองได้

## เอกสารประกอบการพิจารณา

สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาบัตรประจำตัวข้าราชการ สำเนาทะเบียนบ้าน เอกสารแสดงรายได้ เช่น สลิปเงินเดือน หรือ สำเนาบัญชีเงินฝากธนาคารย้อนหลังอย่างน้อย 6 เดือน และเอกสารที่ใช้ในการชำระเงินโดยการหักบัญชี

## บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน) (บริษัท จูติกร จำกัด (มหาชน), 2556)

ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2515ทุนจดทะเบียนปัจจุบัน 500 ล้านบาท ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ โดยมีสาขาให้บริการ 70 สาขา ครอบคลุมพื้นที่ 39 จังหวัดในประเทศไทย

## เอกสารประกอบการพิจารณาขอสินเชื่อ ได้แก่

ในกรณีเป็นบุคคลธรรมดา ประกอบด้วย บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้าน หลักฐานแสดงเงินเดือน บัตรประกันสังคม ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกรณีเป็นนิติบุคคลประกอบด้วย หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท ใบทะเบียนการค้า สำเนาบัตรประชาชนของกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม สำเนาทะเบียนบ้าน



คุณสมบัติของผู้เช่าซื้อ และผู้ค้ำประกัน

ต้องมีอายุ 20 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป มีรายได้ที่แน่นอนสามารถตรวจสอบได้ ควรมีรายได้อย่างน้อยเป็น 3 เท่าของค่างวด มีที่อยู่เป็นหลักแหล่งในเขตพื้นที่ให้บริการเช่าซื้อ และประกอบอาชีพมาไม่น้อยกว่า 6 เดือน และต้องการใช้รถอยู่ในเขตพื้นที่ให้บริการเช่าซื้อ

**บริษัท กรู๊ปลีส จำกัด (มหาชน) (บริษัท กรู๊ปลีส จำกัด (มหาชน), 2556)**

เริ่มให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2529 ปัจจุบันมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 395,161,552 ล้านบาทโดยมีคุณสมบัติของผู้ขอสินเชื่อดังนี้

กลุ่มผู้ขอสินเชื่อที่มีเอกสารทางการเงิน ซึ่งเป็นกลุ่มที่อาศัยในเขตกรุงเทพ และปริมณฑล ซึ่งเป็นผู้มีอาชีพมั่นคง มีรายได้ที่แน่นอน สามารถตรวจสอบประวัติเครดิตจากสถาบันการเงินอื่นได้โดยลูกค้า และผู้ค้ำประกันจะต้องมีเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณา ได้แก่ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาสลิปเงินเดือน พร้อมทั้งแสดงหลักฐานตัวจริงเพื่อใช้ในการประกอบการพิจารณา

กลุ่มผู้ขอสินเชื่อที่ไม่มีเอกสารทางการเงิน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอิสระ เช่น ค้าขาย รับเหมาทั่วไป ขั้รถจักรยานยนต์รับจ้าง เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณา คือ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน โดยเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบตามรายละเอียดที่ให้ไว้

**บริษัท ธนบรรณ จำกัด (บริษัท ธนบรรณ จำกัด, 2556)**

เริ่มให้บริการในปี พ.ศ. 2521 ทุนจดทะเบียนปัจจุบัน 565,000,000 ล้านบาท ให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์โดยผ่านร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในเขต กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง

### คุณสมบัติของผู้ขอสินเชื่อ

สัญชาติไทย อายุระหว่าง 20 – 70 ปี มีที่พักอาศัย หรือสถานที่ทำงานในเขตจังหวัด หรือใกล้เคียงกับที่ตั้งของร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ และมีรายได้ไม่ต่ำกว่า 6,500 บาทต่อเดือน

### เอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ

สำเนาบัตรประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน เอกสารอื่นๆ ตามเงื่อนไขของบริษัท

### บริษัท ที ลีสซิ่ง จำกัด (บริษัท ที ลีสซิ่ง จำกัด, 2556)

เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2536 ด้วยทุนจดทะเบียน 180,000,000 ล้านบาท ให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มลูกค้าเป็นกลุ่มที่พักอาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพ และปริมณฑล โดยขอสินเชื่อผ่านร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์

### เอกสารที่ใช้ประกอบการขอสินเชื่อ ได้แก่

ในกรณีบุคคลธรรมดา ประกอบด้วย สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน สำเนาทะเบียนบ้าน เอกสารรับรองรายได้ เช่น สลิปเงินเดือน หนังสือรับรองเงินเดือน สำเนาการเคลื่อนไหวของบัญชีธนาคาร สำเนาบัตรพนักงาน สำเนาบัตรประกันสังคม

กรณีที่เป็นนิติบุคคล ประกอบด้วยเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในกิจการ หนังสือรับรองบริษัท หนังสือการจดทะเบียน สำเนาการเคลื่อนไหวของบัญชีธนาคารย้อนหลังอย่างน้อย 3 เดือน สัญญาเช่าร้าน สัญญาเช่าแผง ทะเบียนการค้า

### บริษัท ชัมมิต แคปิตอล ลีสซิ่ง จำกัด (บริษัท ชัมมิต แคปิตอล ลีสซิ่ง จำกัด, 2556)

เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2537 ด้วยทุนจดทะเบียน 150,000,000 ล้านบาท โดยให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์โดยผ่านตัวแทนร้านค้าจำหน่ายรถจักรยานยนต์

## เงื่อนไขในการขอสินเชื่อ

มีอายุระหว่าง 18-60 ปี มีรายได้สุทธิเป็น 3 เท่าของค่าแรง มีอาชีพ และรายได้ที่มั่นคง มีที่อยู่เป็นหลักแหล่งสามารถติดต่อได้ และเป็นผู้ที่มีประวัติทางการเงินที่ดี

### เอกสารที่ใช้ในการประกอบการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ

กรณีบุคคลธรรมดา ประกอบด้วย สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน สำเนาบัตรข้าราชการ และสำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาทะเบียนบ้าน สลิปเงินเดือน หรือหนังสือรับรองเงินเดือน

กรณีนิติบุคคล ประกอบด้วย สำเนาหนังสือรับรองบริษัทมีอายุไม่เกิน 3 เดือน สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัญชีธนาคารย้อนหลัง 6 เดือน และหนังสือยืนยันการเช่าซื้อ

หากกล่าวโดยรวมเกี่ยวกับข้อมูลในการขอสินเชื่อ และการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ต่างๆ สามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ในข้อแรกได้ดังนี้

การขอสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ผู้ขอสินเชื่อสามารถขอสินเชื่อได้โดยตรงกับสถาบันการเงินที่มีผลิตภัณฑ์ให้บริการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ หรือสามารถขอสินเชื่อกับบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่มีเจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินเชื่อประจำอยู่ ณ ร้านค้าตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ โดยผู้ขอสินเชื่อจะต้องเตรียมหลักฐานส่วนบุคคล เช่น บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้าน หลักฐานการรับรองรายได้ หรือต้องแสดงสำเนาสมุดบัญชีธนาคารเพื่อรับรองรายได้ เพื่อใช้ในการประกอบการพิจารณาขอสินเชื่อรถจักรยานยนต์

ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์พิจารณาการอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จากองค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

1. คุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ขอสินเชื่อ ซึ่งได้ข้อมูลจากเอกสารที่ผู้ขอสินเชื่อสมัครขอสินเชื่อรถจักรยานยนต์ เช่น ชื่อ นามสกุล เพศ อาชีพ อายุงาน รายได้ ประวัติการเป็นหนี้ และประวัติการชำระหนี้จาก บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด

การพิจารณาจากคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ขอสินเชื่อ นั้น ผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อจะใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อซึ่งสอดคล้องกับหลักทฤษฎี 5Cs และ 5Ps กล่าวคือ

ตรวจสอบ ชื่อ นามสกุล เพศ สถานภาพสมรส สอดคล้องกับหลัก 5Cs ในหัวข้อ คุณสมบัติของผู้ขอสินเชื่อ และสอดคล้องกับหลัก 5Ps ในหัวข้อ การพิจารณาถึงตัวบุคคล ซึ่งทั้งสองหัวข้อดังกล่าวของทฤษฎีแสดงถึง ผู้ขอสินเชื่อเป็นผู้ที่มีความน่าเชื่อถือเพียงใด เช่น ให้ข้อมูลรายละเอียดของตนตรงกับความเป็นจริงหรือไม่ เป็นผู้ที่มีชื่อเสียง และได้รับการยอมรับในสังคมหรือไม่

ตรวจสอบอาชีพ อายุงาน รายได้ และประวัติการชำระหนี้ สอดคล้องกับหลัก 5Cs ในหัวข้อ ความสามารถในการชำระหนี้ และสอดคล้องกับหลัก 5Ps ในหัวข้อการพิจารณาถึงการชำระหนี้คืน ซึ่งทั้งสองหัวข้อดังกล่าวของทฤษฎีแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ที่ผู้ขอสินเชื่อจะชำระหนี้ครบถ้วนตลอดอายุของสัญญาหรือไม่ โดย อาชีพ สามารถบ่งบอกถึงแหล่งที่มาของรายได้ อายุงาน จะสามารถบ่งบอกถึงความมั่นคงของรายได้ รายได้ สามารถบ่งบอกถึงระดับจำนวนเงินที่สามารถนำมาชำระหนี้คืน ส่วนประวัติการชำระหนี้บ่งบอกถึงความสามารถในการชำระหนี้ในอดีตถึงปัจจุบัน

ถ้าผู้ขอสินเชื่อสามารถแสดงตัวตนได้ตรงกับเอกสารหลักฐานที่ขอสินเชื่อ แสดงรายได้ และแหล่งที่มาของรายได้ รวมทั้งความมั่นคงของรายได้ ได้อย่างชัดเจน กอปรกับมีประวัติการชำระหนี้ในอดีตที่ดีแล้ว สิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นส่วนช่วยทำให้ได้รับการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ

2. รายละเอียดการเข้าซื้อ พิจารณาจากรายละเอียดต่างๆ ของการเข้าซื้อ ที่ผู้ขอสินเชื่อต้องปฏิบัติตามสัญญา ได้แก่ เงินค้ำประกัน ยอดกู้เข้าซื้อ อัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อ ค่างวดที่ต้องผ่อนชำระระยะเวลาในการผ่อนชำระ จำนวนผู้ค้ำประกัน รهن และยี่ห้อรถจักรยานยนต์ รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการขอสินเชื่อของผู้ขอสินเชื่อ ซึ่งการพิจารณาในส่วนนี้จะสอดคล้องตามหลักทฤษฎี 5Cs ในหัวข้อทุนที่จะนำมาลง และหลักประกัน และตามหลักทฤษฎี 5Ps ในหัวข้อ วัตถุประสงค์ของการขอสินเชื่อ และการพิจารณาถึงหลักประกัน

เมื่อพิจารณาครบองค์ประกอบแรกแล้ว ทำให้ทราบถึงรายละเอียดส่วนบุคคล รายได้ ความมั่นคงของรายได้ และความสามารถในการชำระหนี้ในอนาคตของผู้ขอสินเชื่อ วัตถุประสงค์



การเช่าซื้อ และรายละเอียดของการเช่าซื้อต่างๆ ซึ่งผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จะต้องประเมินความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการผิดนัดชำระหนี้ หรือไม่สามารถปิดบัญชีของผู้ขอสินเชื่อ ถ้าพิจารณาแล้วเห็นว่าสินเชื่อที่พิจารณานั้นมีความเสี่ยงในการผิดนัดชำระหนี้ ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้ออาจให้เพิ่มเงื่อนไขการขอสินเชื่อบางประการ เช่น จ่ายเงินดาวน์เพิ่ม หรือจะต้องจัดหาผู้ค้ำประกัน

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว การพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์นั้นพบว่าพิจารณาจากองค์ประกอบ 2 ส่วน คือ รายละเอียดส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อ และรายละเอียดของการเช่าซื้อ ซึ่งผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้ใช้ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อ ซึ่งคาดหวังว่าผู้เช่าซื้อจะสามารถชำระหนี้เช่าซื้อได้อย่างครบถ้วนตลอดอายุของสัญญา หรือผู้เช่าซื้อจะสามารถปิดบัญชีได้

แต่จากข้อมูลที่ทำการศึกษาของบริษัท B จำกัด พบว่าการอนุมัติสินเชื่อรถจักรยานยนต์นั้น มีผู้เช่าซื้อกลุ่มหนึ่งที่ไม่สามารถปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้ จึงนำไปสู่การศึกษาในวัตถุประสงค์ตามข้อที่สองของการวิจัยในครั้งนี้ โดยจะนำปัจจัยในองค์ประกอบที่ใช้ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อต่างๆ มาวิเคราะห์ว่าในการอนุมัติสินเชื่อดังกล่าว มีปัจจัยใดบ้างที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชี

ทั้งนี้จะใช้ข้อมูลที่ทำการวิเคราะห์จำนวน 10,404 ราย ซึ่งเป็นข้อมูลลูกค้าเช่าซื้อที่ได้รับการอนุมัติสินเชื่อ และครบกำหนดปิดบัญชีแล้ว ระหว่างช่วงปี พ.ศ. 2552 ถึงปี พ.ศ. 2555 ซึ่งสามารถครอบคลุมระยะเวลาการผ่อนชำระสูงสุดของสัญญาเช่าซื้อซึ่งเท่ากับ 36 เดือน พิจารณาตัวแปรทั้งสิ้นจำนวน 12 ตัวแปร ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. ตัวแปรปัจจัยด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ อายุ (AGE) เพศ (GENDER) สถานภาพการสมรส (MARRIED) อายุงาน (EXPER) รายได้ของผู้เช่าซื้อ (INC) รวมทั้งสิ้นจำนวน 5 ตัวแปร

2. ตัวแปรปัจจัยด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการขอสินเชื่อเพื่อขับจี้รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ (BRAND) เงินดาวน์ (DOWN) อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ (ERATE) ค่างวด (PMT) ระยะเวลาผ่อนชำระ (MON) และยอดลูกหนี้คงเหลือ (BALNF) รวมทั้งสิ้นจำนวน 7 ตัวแปร



การพิจารณาตัวแปรทั้งสองกลุ่มใช้แบบจำลองโลจิสติก 3 แบบจำลองดังที่ได้กล่าวไว้แล้ว  
ก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ทราบถึงภาพรวมของข้อมูลในด้านต่างๆ จึงนำเสนอในรูปแบบ  
ตารางไขว้ดังนี้ (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 ลักษณะทั่วไปของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ แยกตามปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคล  
ของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์

|                                   |        | สามารถปิดบัญชี                    | ไม่สามารถปิดบัญชี                 | รวม        |
|-----------------------------------|--------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------|
| ปัจจัย                            |        | จำนวน 7,699 ราย<br>(ร้อยละ 74.00) | จำนวน 2,705 ราย<br>(ร้อยละ 26.00) | 10,404 ราย |
| เพศ<br>(ร้อยละ)                   | ชาย    | 58.75                             | 60.04                             | 59.08      |
|                                   | หญิง   | 41.25                             | 39.96                             | 40.92      |
| สถานภาพ<br>สมรส<br>(ร้อยละ)       | สมรส   | 17.50                             | 14.53                             | 16.72      |
|                                   | โสด    | 82.50                             | 85.47                             | 83.28      |
| อายุ<br>(ปี)                      | เฉลี่ย | 34.00                             | 32.50                             | 33.61      |
|                                   | ต่ำสุด | 20.00                             | 20.00                             | 20.00      |
|                                   | สูงสุด | 64.00                             | 64.00                             | 64.00      |
| อายุงาน<br>(ปี)                   | เฉลี่ย | 5.35                              | 4.13                              | 5.03       |
|                                   | ต่ำสุด | 0.00                              | 0.00                              | 0.00       |
|                                   | สูงสุด | 50.00                             | 36.00                             | 50.00      |
| รายได้เฉลี่ย<br>ต่อเดือน<br>(บาท) | เฉลี่ย | 13,466.32                         | 11,790.94                         | 13,030.73  |
|                                   | ต่ำสุด | 4,500.00                          | 5,000.00                          | 4,500.00   |
|                                   | สูงสุด | 450,000.00                        | 400,000.00                        | 450,000.00 |

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 3 ลักษณะทั่วไปของผู้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ แยกตามปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ จากข้อมูลทั้งหมด 10,404 ราย พบว่ามีจำนวนผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ร้อยละ 76.00 และมีจำนวนผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ร้อยละ 26.00 ผู้เข้าซื้อที่มีอายุเฉลี่ย 33.61 ปี โดยมีอายุน้อยที่สุดเท่ากับ 20 ปี และมีอายุมากที่สุดเท่ากับ 64 ปี ผู้เข้าซื้อเป็นเพศชายร้อยละ 59.08 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 40.92 ผู้เข้าซื้อเป็นคนโสดร้อยละ 83.28 และมีสถานภาพสมรสอื่นๆ ร้อยละ 16.72 ผู้เข้าซื้อมีรายได้เฉลี่ย 13,030.73 บาทต่อเดือน โดยมีรายได้น้อยที่สุด 4,500 บาทต่อเดือน และมีรายได้มากที่สุด 450,000 บาทต่อเดือน และผู้เข้าซื้อมีอายุงานเฉลี่ย 5.03 ปี ซึ่งมีอายุงานน้อยที่สุด 0 ปี หรือยังไม่เคยทำงานเลยในขณะที่อายุงานสูงสุดเท่ากับ 50 ปี

จะเห็นได้มากกว่าข้อมูลสรุปในตารางนอกจากแสดงภาพรวมข้อมูลด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์แล้ว ยังได้แสดงการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างกลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ กับกลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ดังนี้

ในส่วนของตัวแปร เพศ ผู้เข้าซื้อทั้งสองกลุ่ม มีสัดส่วนของผู้เข้าซื้อที่เป็นเพศชาย และเป็นเพศหญิงใกล้เคียงกันมาก กล่าวคือเป็นเพศชายประมาณร้อยละ 59 ถึง 60 และเป็นเพศหญิงประมาณร้อยละ 40 ถึง 41

ในส่วนของตัวแปร สถานภาพสมรส ผู้เข้าซื้อทั้งสองกลุ่มเป็นคนโสดมากกว่าสถานภาพสมรสเพียงเล็กน้อย โดยกลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ เป็นคนโสดร้อยละ 82.50 และสถานภาพสมรสแบบอื่นๆ ร้อยละ 17.50 ส่วนกลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้เป็นคนโสดร้อยละ 85.47 และสถานภาพสมรส ร้อยละ 14.53

ในส่วนของตัวแปร อายุ กลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้มีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 34.00 ปี ส่วนกลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้มีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 32.50 ปี ขณะที่อายุเฉลี่ยโดยรวมของผู้เข้าซื้อทั้งหมดเท่ากับ 33.61 ปี และผู้เข้าซื้อทั้งสองกลุ่มมีอายุน้อยที่สุด 20 ปี และมีอายุมากที่สุด 64 ปี เท่ากัน

ในส่วนของตัวแปร อายุงาน กลุ่มผู้เช่าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้มีอายุงานเฉลี่ยเท่ากับ 5.35 ปี มากกว่ากลุ่มผู้เช่าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ที่มีอายุงานเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 ปี ขณะที่อายุงานเฉลี่ยของผู้เช่าซื้อทั้งหมดเท่ากับ 5.03 ปี ทั้ง 2 กลุ่มประกอบด้วยผู้เช่าซื้อที่ยังไม่ได้เริ่มทำงานเหมือนกัน แต่จำนวนอายุงานสูงสุดของผู้เช่าซื้อทั้ง 2 กลุ่มแตกต่างกัน โดยกลุ่มผู้เช่าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้มีอายุงานสูงสุด 50 ปี ขณะที่กลุ่มผู้เช่าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้มีอายุงานสูงสุด 36 ปี ซึ่งจากข้อมูลที่ได้นี้ สามารถกล่าวได้เบื้องต้นว่าอายุงานอาจจะเกี่ยวกับความสามารถในการปิดบัญชี

ในส่วนของตัวแปร รายได้ กลุ่มผู้เช่าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้มีรายได้เฉลี่ยเท่ากับ 13,466.32 บาทต่อเดือน มากกว่ารายได้เฉลี่ยของกลุ่มผู้เช่าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ซึ่งเท่ากับ 11,790.94 บาทต่อเดือน ขณะที่รายได้เฉลี่ยของผู้เช่าซื้อทั้งหมดเท่ากับ 13,030.73 บาทต่อเดือน โดยค่าต่ำสุด และค่าสูงสุดของรายได้ ทั้งสองกลุ่มมีค่าใกล้เคียงกัน

นอกจากการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ดังกล่าวข้างต้นแล้ว การวิเคราะห์อีกส่วนหนึ่งคือการวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ซึ่งประกอบด้วย ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ โดยในการศึกษาครั้งนี้จะพิจารณาว่ารถจักรยานยนต์เป็นยี่ห้อยี่ห้อหรือไม่ วัตถุประสงค์ในการเช่าซื้อ ในการศึกษาครั้งนี้จะพิจารณาว่าผู้เช่าซื้อใช้รถจักรยานยนต์เพื่อขับรับจ้างสาธารณะ หรือเพื่อใช้ในวัตถุประสงค์อื่นๆ เงินดาวน์ อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ ค่าวงจรรถจักรยานยนต์ที่ ระยะเวลาในการผ่อนชำระ และยอดลูกหนี้คงเหลือ ซึ่งปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวในภาพรวมสามารถแสดงได้ดังนี้ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 แสดงค่าสถิติพรรณนาต่างๆ โดยเปรียบเทียบกลุ่มผู้เช่าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ กับกลุ่มผู้เช่าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ แยกตามปัจจัยทางด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ที่ใช้ประกอบการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4 ลักษณะทั่วไปของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ แยกตามปัจจัยทางด้านรายละเอียด  
การเช่าซื้อรถจักรยานยนต์

| ปัจจัย                             |            | สามารถปิดบัญชี                    | ไม่สามารถปิดบัญชี                 | รวม        |
|------------------------------------|------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------|
|                                    |            | จำนวน 7,699 ราย<br>(ร้อยละ 74.00) | จำนวน 2,705 ราย<br>(ร้อยละ 26.00) | 10,404 ราย |
| วัตถุประสงค์<br>(ร้อยละ)           | สาธารณะ    | 5.29                              | 6.79                              | 5.68       |
|                                    | ทั่วไป     | 94.71                             | 93.21                             | 94.32      |
| ยี่ห้อ<br>(ร้อยละ)                 | ยามาฮ่า    | 19.90                             | 23.52                             | 20.85      |
|                                    | ยี่ห้ออื่น | 80.10                             | 76.48                             | 79.15      |
| เงินคาวน<br>(บาท)                  | ค่าเฉลี่ย  | 3,543.59                          | 912.25                            | 2,855.72   |
|                                    | ต่ำสุด     | 0.00                              | 0.00                              | 0.00       |
|                                    | สูงสุด     | 46,100.00                         | 27,200.00                         | 46,100.00  |
| อัตราดอกเบี้ย<br>(ร้อยละ ต่อเดือน) | ค่าเฉลี่ย  | 3.819619                          | 3.834549                          | 3.830667   |
|                                    | ต่ำสุด     | 3.070000                          | 3.080000                          | 3.070000   |
|                                    | สูงสุด     | 6.150000                          | 12.200000                         | 12.200000  |
| ค่างวด<br>(บาท)                    | ค่าเฉลี่ย  | 2,748.48                          | 2,538.61                          | 2,693.91   |
|                                    | ต่ำสุด     | 1,250.00                          | 1,325.00                          | 1,250.00   |
|                                    | สูงสุด     | 9,670.00                          | 5,795.00                          | 9,670.00   |
| ระยะเวลาใน<br>การผ่อนชำระ<br>(งวด) | ค่าเฉลี่ย  | 22.60                             | 27.14                             | 23.78      |
|                                    | ต่ำสุด     | 6.00                              | 12.00                             | 6.00       |
|                                    | สูงสุด     | 36.00                             | 36.00                             | 36.00      |
| ยอดถูกหนี้<br>คงเหลือ<br>(บาท)     | ค่าเฉลี่ย  | 0.00                              | 48,326.06                         | 48,326.06  |
|                                    | ต่ำสุด     | 0.00                              | 0.00                              | 0.00       |
|                                    | สูงสุด     | 0.00                              | 120,392.50                        | 120,392.50 |

ที่มา: จากการคำนวณ

ในส่วน of ตัวแปร วัตถุประสงค์ของการเข้าซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อขับจี้รับจ้างสาธารณะ จะเห็นว่า กลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้มีส่วนของผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ เท่ากับร้อยละ 5.29 ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ซึ่งมีส่วนของผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะเท่ากับร้อยละ 6.79 ขณะที่ข้อมูลทั้งหมดมีส่วนของผู้ที่เข้าซื้อ เพื่อขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะเท่ากับร้อยละ 5.68

ในส่วน of ตัวแปร ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ จะเห็นว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ เลือกใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮ่าเท่ากับร้อยละ 19.90 ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถ ปิดบัญชีได้ที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮ่าเท่ากับร้อยละ 23.52 ขณะที่ผู้เข้าซื้อทั้งหมดมี ผู้เข้าซื้อที่เลือกใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮ่าเท่ากับร้อยละ 20.85

ในส่วน of ตัวแปร เงินค่านี จะเห็นว่า กลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้มีการชำระเงิน ค่านีเฉลี่ยเท่ากับ 3,543.59 บาท ซึ่งมากกว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ที่มีการชำระเงิน ค่านีเฉลี่ยเท่ากับ 912.25 บาท ขณะที่ผู้เข้าซื้อทั้งหมดมีการชำระเงินค่านีเฉลี่ยเท่ากับ 2,855.72 บาท

ในส่วน of ตัวแปร อัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อ จะเห็นว่า กลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ จ่ายอัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.819619 ต่อเดือน ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่ สามารถปิดบัญชีได้ที่จ่ายอัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.834549 ต่อเดือน ขณะที่ผู้เข้าซื้อ ทั้งหมดจ่ายอัตราดอกเบี้ยเข้าซื้อเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.830667 ต่อเดือน

ในส่วน of ตัวแปร ค่างวด จะเห็นว่า กลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้จ่ายค่างวดเฉลี่ย เท่ากับ 2,748.48 บาทต่องวด ซึ่งมากกว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้ที่จ่ายค่างวดเฉลี่ย เท่ากับ 2,538.61 บาทต่องวด ขณะที่ผู้เข้าซื้อทั้งหมดจ่ายค่างวดเฉลี่ยเท่ากับ 2,693.91 บาทต่องวด

ในส่วน of ตัวแปร ระยะเวลาในการผ่อนชำระ จะเห็นว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่สามารถปิดบัญชี ได้มีระยะเวลาในการผ่อนชำระเฉลี่ยเท่ากับ 22.60 งวด ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มผู้เข้าซื้อที่ไม่สามารถ ปิดบัญชีได้ที่มีระยะเวลาในการผ่อนชำระเฉลี่ยเท่ากับ 27.14 งวด ขณะที่ผู้เข้าซื้อทั้งหมดมีระยะเวลา ในการผ่อนชำระเฉลี่ยเท่ากับ 23.78 งวด



ในส่วน of ตัวแปร ยอดลูกหนี้คงเหลือ จะเห็นว่ากลุ่มผู้เช่าซื้อที่สามารถปิดบัญชีได้ไม่มี ยอดลูกหนี้คงเหลือ ขณะที่กลุ่มผู้เช่าซื้อที่ไม่สามารถปิดบัญชีได้มี ยอดลูกหนี้คงเหลือเฉลี่ยเท่ากับ 48,326.06 บาท ซึ่งเท่ากับค่าเฉลี่ยของยอดลูกหนี้คงเหลือของผู้เช่าซื้อทั้งหมด

จากตัวแปรปัจจัยต่างๆ ทั้งในส่วนของคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ และทางด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ที่ทำการศึกษาดังกล่าวสามารถนำมาวิเคราะห์ผล โดยใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติภายใต้แบบจำลองโลจิสติก 3 แบบจำลอง เพื่อหาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยมีดังต่อไปนี้

#### การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

ผลของการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่างๆ ทั้ง 12 ตัว สามารถอธิบายได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย อายุ (AGE) เพศ (GENDER) สถานะภาพสมรส (MARRIED) อายุงาน (EXPER) รายได้ของผู้เช่าซื้อ (INC) วัตถุประสงค์ในการเช่าซื้อเพื่อขับรับจ้างสาธารณะ (TAXI) ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ (BRAND) เงินดาวน์ (DOWN) อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ (ERATE) ค่างวด (PMT) ระยะเวลาในการผ่อนชำระ (MON) และยอดลูกหนี้คงเหลือ (BALNF) พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุดที่ระดับ 0.671 ในค่าสัมบูรณ์ (Absolute value) ถือได้ว่ามีค่าไม่สูงมากนัก (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของปัจจัยที่ทำการวิเคราะห์

|         | AGE    | GENDER | MARRIE | EXPER  | INC    | TAXI   | BRAND  | DOWN   | ERATE  | PMT    | MON   | BALNF |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| AGE     | 1.000  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |       |       |
| GENDER  | 0.356  | 1.000  |        |        |        |        |        |        |        |        |       |       |
| MARRIED | 0.343  | -0.238 | 1.000  |        |        |        |        |        |        |        |       |       |
| EXPER   | 0.528  | 0.035  | 0.207  | 1.000  |        |        |        |        |        |        |       |       |
| INC     | 0.162  | 0.029  | 0.045  | 0.184  | 1.000  |        |        |        |        |        |       |       |
| TAXI    | 0.097  | 0.170  | -0.006 | 0.029  | -0.055 | 1.000  |        |        |        |        |       |       |
| BRAND   | -0.042 | -0.062 | 0.033  | 0.007  | 0.003  | -0.045 | 1.000  |        |        |        |       |       |
| DOWN    | 0.063  | 0.000  | -0.005 | 0.078  | 0.123  | -0.027 | 0.017  | 1.000  |        |        |       |       |
| ERATE   | 0.028  | -0.030 | 0.003  | 0.000  | 0.013  | -0.016 | -0.146 | 0.215  | 1.000  |        |       |       |
| PMT     | 0.001  | 0.012  | -0.001 | 0.046  | 0.146  | -0.033 | 0.005  | 0.084  | 0.134  | 1.000  |       |       |
| MON     | -0.054 | -0.000 | 0.002  | -0.074 | -0.166 | 0.014  | -0.005 | -0.450 | -0.254 | -0.671 | 1.000 |       |
| BALNF   | -0.093 | 0.021  | -0.052 | -0.101 | -0.068 | 0.032  | 0.031  | -0.206 | -0.011 | -0.134 | 0.325 | 1.000 |

ที่มา: จากการคำนวณ

จากสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ทั้งหมดที่แสดงข้างต้น กล่าวได้ว่าไม่พบปัญหาความสัมพันธ์กันของตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ดังนั้นตัวแปรอิสระต่างๆดังกล่าวจึงมีความเหมาะสมที่จะนำไปทำการศึกษา

จากความเหมาะสมดังที่กล่าวมานำไปสู่การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์โดยใช้แบบจำลองโลจิสติก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงค่าประมาณการที่ได้ดังนี้ (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 ค่าประมาณสัมประสิทธิ์ของแบบจำลองโลจิสติก

| ตัวแปร                                            | แบบจำลองที่ 1 | แบบจำลองที่ 2 | แบบจำลองที่ 3 | Marginal Effect (3) |
|---------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| ค่าคงที่ (C)                                      | 0.5576700**   | 7.1089100**   | 7.2477560**   | -                   |
| <b>ปัจจัยด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อ</b> |               |               |               |                     |
| อายุ (AGE)                                        | 0.0062830*    |               | -0.0064470    | -0.00128740         |
| เพศ (GENDER)                                      | -0.0706040    |               | 0.0923070     | 0.01850020          |
| สถานภาพสมรส (MARRIED)                             | 0.0248100     |               | 0.0163400     | 0.00325480          |
| อายุงาน (EXPER)                                   | 0.0311690**   |               | 0.1344200     | 0.00268420          |
| รายได้ (INC)                                      | 0.0000137**   |               | -0.0000052*   | -0.00000104         |
| <b>ปัจจัยด้านรายละเอียดการเช่าซื้อ</b>            |               |               |               |                     |
| เพื่อการจับจี้รับจ้าง                             |               | -0.110671     | -0.1459630    | -0.02997330         |
| สาธารณะ (TAXI)                                    |               |               |               |                     |
| ยี่ห้อรถ (BRAND)                                  |               | -0.269434**   | -0.2666300**  | -0.05502520         |
| เงินดาวน์ (DOWN)                                  |               | 0.000072**    | 0.0000725**   | 0.00001450          |
| อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ (ERATE)                     |               | -0.467753**   | -0.4559450**  | -0.09104560         |
| ค่างวด (PMT)                                      |               | -0.000168     | -0.0001710    | -0.00003420         |
| ระยะเวลาผ่อนชำระ (MON)                            |               | -0.101708**   | -0.1022900**  | -0.02042580         |
| ยอดลูกหนี้คงเหลือ (BALNF)                         |               | -0.000123**   | -0.0001230**  | -0.00002460         |
| ขนาดตัวอย่าง (n)                                  | 10,404        | 10,404        | 10,404        |                     |
| McFadden R-squared                                | 0.111650      | 0.584998      | 0.583746      |                     |

หมายเหตุ: เครื่องหมาย \* หมายถึง ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 และ \*\* หมายถึงระดับนัยสำคัญที่ 0.01  
ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 6 สำหรับแบบจำลองที่ 1 เป็นการพิจารณาเฉพาะปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อพบว่าตัวแปร อายุ มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ส่วนตัวแปร आयुงาน และรายได้ของผู้เช่าซื้อ มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 โดยทั้ง 3 ตัวแปร มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความสามารถปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์เหมือนกัน ส่วนตัวแปร เพศ และ สถานภาพสมรส พบว่าไม่ได้มีผลต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ 0.01

สำหรับแบบจำลองที่ 2 เป็นการพิจารณาเฉพาะปัจจัยทางด้านรายละเอียดการเช่าซื้อพบว่าตัวแปร ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ ระยะเวลาผ่อนชำระ และยอดลูกหนี้คงเหลือ มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ส่วนตัวแปร เงินคาวน มีผลกระทบท่อความสามารถในการปิดบัญชีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความสามารถปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ส่วนตัวแปร วัตถุประสงค์ในการเช่าซื้อเพื่อการจับซื้อรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ และค้างวด ไม่ได้มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ 0.01

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ตามแบบจำลองที่ 3 ซึ่งได้นำเอาปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อ และปัจจัยทางด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ มาวิเคราะห์ไปพร้อมกัน พบว่าปัจจัยทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อมีเพียง รายได้ของผู้เช่าซื้อ เท่านั้นที่ยังคงมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 นอกนั้น ตัวแปรอื่นๆ ทางด้านคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อไม่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ 0.01

ส่วนปัจจัยด้านรายละเอียดการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ พบว่าตัวแปรที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ เงินคาวน ระยะเวลาผ่อนชำระ และยอดลูกหนี้คงเหลือ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 และมีทิศทางความสัมพันธ์กับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งตรงกับผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองที่ 2

ดังนั้น จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นทั้ง 3 แบบจำลอง ในส่วนของตัวแปรรายละเอียดของการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์พบว่าผลลัพธ์ที่ได้ในแบบจำลองที่ 3 ไม่เปลี่ยนแปลงจากผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองที่ 2 ทำให้สามารถสะท้อนให้เห็นถึง ความสามารถในการอธิบายของตัวแปร (robustness) แต่ละตัว

### การแปลผลการวิเคราะห์

การแปลผลการวิเคราะห์จะอาศัยเฉพาะการวิเคราะห์และผลลัพธ์ที่ได้ตามแบบจำลองที่ 3 ดังตารางที่ 6 ที่ได้นำเสนอข้างต้นแล้ว โดยสามารถแปลผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ได้แก่ รายได้ของผู้เช่าซื้อ (INC) ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ (BRAND) เงินค่าน (DOWN) อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ (ERATE) ระยะเวลาในการผ่อนชำระ (MON) และยอดลูกหนี้คงเหลือ (BALNF) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายได้ของผู้เช่าซื้อ (INC) มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งตรงข้ามกับการที่ได้คาดการณ์ไว้ เป็นไปได้ว่าถ้าผู้เช่าซื้อ มีรายได้เพิ่มขึ้น ผู้เช่าซื้ออาจจะก่อหนี้อื่นๆ เพิ่มขึ้นด้วย เช่น ขอสินเชื่อที่อยู่อาศัย สินเชื่อรถยนต์ หรืออาจจะนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นไปบริโภคเพิ่มมากขึ้น สิ่งต่างๆ เหล่านี้ทำให้โอกาสการปิดบัญชีของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์นั้นลดลง เมื่อพิจารณาจากค่าผลกระทบส่วนเพิ่มจะได้ว่า ถ้าผู้เช่าซื้อ มีรายได้เพิ่มขึ้น 100 บาท จะส่งผลให้ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้ลดลงเท่ากับ 0.0104 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ (BRAND) มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ ยามาฮ่า เป็นยี่ห้อที่ทำให้บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ขาดทุนจากการขายรถยืดย มากกว่ายี่ห้ออื่นๆ จึงทำให้บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ เมื่อผู้เช่าซื้อเริ่มผิณัดชำระหนี้บริษัทฯ จะมีการติดตามทวงถาม และรีบยึดคืนโดยเร็ว เพื่อบรรเทาจากการขาดทุนนั้น ทำให้โอกาสการปิดบัญชีของผู้เช่าซื้อนั้นลดลง เมื่อพิจารณาจากค่าผลกระทบส่วนเพิ่มจะได้ว่า ถ้าผู้เช่าซื้อเลือก



เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮา จะส่งผลให้ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้จะมีน้อยกว่าผู้เช่าซื้อที่เลือกเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ยี่ห้ออื่นๆ เท่ากับ 5.5025 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

เงินดาวน์ (DOWN) มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ แสดงให้เห็นว่าถ้าผู้เช่าซื้อเพิ่มเงินดาวน์ หรือมีการชำระเงินดาวน์เป็นจำนวนมาก ภาระหนี้เช่าซื้อทั้งหมดของผู้เช่าซื้อที่ต้องชำระจะลดลง โอกาสที่ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้จึงมีเพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาจากค่าผลกระทบส่วนเพิ่มจะได้ว่า ถ้าผู้เช่าซื้อ มีการจ่ายเงินดาวน์เพิ่มขึ้น 1,000 บาท จะส่งผลให้ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้เพิ่มขึ้นเท่ากับ 1.4500 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ (ERATE) มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ แสดงให้เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อเป็นภาระหนี้ที่ผู้เช่าซื้อจะต้องชำระ ถ้าผู้เช่าซื้อต้องจ่ายอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อในอัตราที่เพิ่มขึ้น ภาระหนี้ที่ผู้เช่าซื้อต้องจ่ายจะเพิ่มมากขึ้นด้วย ทำให้โอกาสการปิดบัญชีของผู้เช่าซื้อนั้นลดลง เมื่อพิจารณาจากค่าผลกระทบส่วนเพิ่มจะได้ว่า ถ้าผู้เช่าซื้อต้องจ่ายอัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ต่อเดือน จะส่งผลให้ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้ลดลงเท่ากับ 9.10456 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

ระยะเวลาในการผ่อนชำระ (MON) มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ เนื่องจาก สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์อาจมีการเสื่อมสภาพก่อนที่จะสามารถปิดบัญชีได้ หรือผู้เช่าซื้ออาจจะมีเหตุการณ์ที่ต้องมีการค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นจนไม่สามารถชำระหนี้เช่าซื้อได้ เช่น อุทกภัย ตกลง เป็นต้น ทำให้โอกาสการปิดบัญชีของผู้เช่าซื้อนั้นลดลง เมื่อพิจารณาจากค่าผลกระทบส่วนเพิ่มจะได้ว่า ถ้าผู้เช่าซื้อมีระยะเวลาในการผ่อนชำระเพิ่มขึ้น 1 งวด จะส่งผลให้ผู้เช่าซื้อสามารถปิดบัญชีได้ลดลงเท่ากับ 2.04258 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

ยอดลูกหนี้คงเหลือ (BALNF) มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ เนื่องจากถ้าผู้เข้าซื้อเริ่มที่จะค้างชำระค้างงวดแล้ว จำนวนเงินที่จะต้องชำระในงวดถัดไปจะต้องชำระเพิ่มมากขึ้น หรือเสียค่าปรับและค่าธรรมเนียมต่างๆ เพิ่มขึ้น หรือผู้เข้าซื้ออาจ ถูกยึดรถ หรือถูกฟ้องร้องเป็นคดีความ ทำให้โอกาสการปิดบัญชีของผู้เข้าซื้อนั้นลดลง เมื่อพิจารณาจากค่าผลกระทบส่วนเพิ่มจะได้ว่าถ้าผู้เข้าซื้อมียอดลูกหนี้คงเหลือเพิ่มขึ้น 1,000 บาท จะส่งผลให้ผู้เข้าซื้อสามารถปิดบัญชีได้ลดลงเท่ากับ 2.4600 เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่

### ข้อวิจารณ์

จากผลการวิจัยพบว่า สำหรับคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อ มีเพียงรายได้ของผู้เข้าซื้อเท่านั้น ที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ และมีผลกระทบในทางลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ ส่วนปัจจัยที่ผู้ดำเนินธุรกิจรถจักรยานยนต์ได้ให้ความสำคัญประกอบการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อที่แตกต่างจากสินเชื่อประเภทอื่น อันได้แก่ วัตถุประสงค์การเข้าซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อขั้บจึ้รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ และยี่ห้อรถจักรยานยนต์นั้น การวิจัยในครั้งนี้พบว่า วัตถุประสงค์การเข้าซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อขั้บจึ้รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ไม่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ 0.01 แต่ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ พบว่ามีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.01 และมีผลกระทบในทางลบกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ผลจากการวิจัยในครั้งนี้สามารถตอบสนองต่อความต้องการทราบถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ของผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ได้ดังผลการวิจัยข้างต้น

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

#### สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ของบริษัท B จำกัด มีวัตถุประสงค์ประการแรก คือ เพื่อศึกษาถึงองค์ประกอบในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อของผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยพบว่าบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีอยู่หลายบริษัท มีทั้งที่สังกัดสถาบันการเงิน และไม่ได้สังกัดสถาบันการเงิน โดยได้รับการสนับสนุนการลงทุนจากแหล่งเงินทุนภายในประเทศ และภายนอกประเทศ ทั้งนี้บริษัทต่างๆ มีหลักเกณฑ์การพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ที่คล้ายคลึงกัน และสอดคล้องกับหลักการพิจารณาสินเชื่อตามหลักทฤษฎี 5Cs และ 5Ps อีกทั้งสอดคล้องกับหลักการพิจารณาสินเชื่อของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ดังกล่าว มีเงื่อนไขให้ผู้เข้าซื้อต้องยื่นเอกสารต่างๆ ประกอบการขออนุมัติสินเชื่อ อาทิ หลักฐานแสดงรายละเอียดส่วนบุคคล หลักฐานแสดงรายได้ และแหล่งที่มาของรายได้ โดยบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อจะพิจารณาอนุมัติสินเชื่อจากหลักฐานต่างๆ ตามที่ยื่นขอสมัคร และพิจารณาจากรายละเอียดของการเข้าซื้อประกอบกัน จึงทำให้การวิจัยในครั้งนี้ทราบถึงองค์ประกอบของการพิจารณาสินเชื่อเข้าซื้อรถจักรยานยนต์ว่าประกอบไปด้วย องค์ประกอบแรก คือ การพิจารณาจากคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อ และองค์ประกอบที่สอง คือ การพิจารณาสินเชื่อจากรายละเอียดของการเข้าซื้อ ซึ่งการพิจารณาจากทั้งสององค์ประกอบดังกล่าวเป็นสิ่งที่ผู้ดำเนินธุรกิจเข้าซื้อรถจักรยานยนต์คาดหวังว่าผู้เข้าซื้อจะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไข ข้อตกลงของสัญญา และสามารถปิดบัญชีได้

จากองค์ประกอบในการพิจารณาสินเชื่อตามวัตถุประสงค์ในข้อแรกที่ได้ นำไปสู่การวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ในข้อที่สอง คือ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ของ บริษัท B จำกัด ซึ่งเป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ จากผลการวิจัยทำให้ทราบว่า องค์ประกอบส่วนบุคคลของผู้เข้าซื้อ มีเพียงรายได้ของผู้เข้าซื้อที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เข้าซื้อรถจักรยานยนต์ ส่วนในด้านองค์ประกอบของรายละเอียดของการเข้าซื้อ

พบว่า เงินคาวนมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์โดยมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความสามารถในการปิดบัญชี แต่ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ ระยะเวลาในการผ่อนชำระ และ ยอดลูกหนี้คงเหลือ มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์โดยมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความสามารถในการปิดบัญชี ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลกระทบส่วนเพิ่มจะพบว่า อัตราดอกเบี้ยเช่าซื้อ มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาได้แก่ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ ระยะเวลาในการผ่อนชำระ ยอดลูกหนี้คงเหลือ เงินคาวน และรายได้ของผู้เช่าซื้อ ตามลำดับ

ในส่วนของ รายได้ของผู้เช่าซื้อ ผลการวิจัยพบว่าไม่ตรงตามทฤษฎีการบริโภคตามหลักเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากถ้าผู้เช่าซื้อมียาได้เพิ่มมากขึ้น ผู้เช่าซื้อไม่ได้นำรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาชำระหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ทั้งหมด แต่ผู้เช่าซื้ออาจจะนำไปเพื่อซื้อสินค้าและบริโภคสินค้าชนิดอื่นเพิ่มขึ้นแทน ทำให้โอกาสในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ไม่เพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นจากผลกระทบส่วนเพิ่มของรายได้ของผู้เช่าซื้อซึ่งพบว่ามีความสำคัญน้อยที่สุด

ถึงแม้ว่ามีประเด็นที่สนใจของผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ที่มีการใช้เกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อที่แตกต่างจากการพิจารณาสินเชื่อประเภทอื่นๆ เช่น วัตถุประสงค์ของผู้เช่าซื้อในการข้รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์คาดว่าจะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ผลงานวิจัยชิ้นนี้แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์แต่อย่างใด

ดังนั้นผลการวิจัยในครั้งนี้ทำให้ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์สามารถทราบถึงองค์ประกอบของการพิจารณาสินเชื่อ และปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์จะนำไปพิจารณาประกอบหลักเกณฑ์ในการพิจารณาสินเชื่อ เพื่อที่จะลด หรือหลีกเลี่ยงจากปัญหาอันเนื่องมาจากการที่ผู้เช่าซื้อไม่สามารถปิดบัญชีหนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ได้



### ข้อเสนอแนะจากการวิจัยในครั้งนี้

1. ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ควรพิจารณาอนุมัติสินเชื่อโดยคำนึงถึงความสามารถในการปิดบัญชีของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ ซึ่งควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับปัจจัยด้านรายได้ของผู้เช่าซื้อ ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ เงินคาวน์ ระยะเวลาในการผ่อนชำระ และยอดลูกหนี้คงเหลือ ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ เนื่องจากเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์
2. ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ไม่ควรให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์ในการเช่าซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อขับรับจ้างสาธารณะของผู้เช่าซื้อมากนัก เนื่องจากผลการวิจัยในครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีของผู้เช่าซื้ออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ 0.01 แต่อย่างใด
3. ผู้ดำเนินธุรกิจเช่าซื้อรถจักรยานยนต์ควรมีการจัดเก็บข้อมูลรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อเพิ่มมากขึ้นนอกเหนือจากข้อมูลทั่วไป เนื่องจากมีเพียงปัจจัยด้านรายได้เพียงปัจจัยเดียวที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีนี้เช่าซื้อ ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ในการวิเคราะห์ที่ได้จะได้ลึกซึ้งขึ้น

### ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาถึงปัจจัยอื่นๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อความสามารถในการปิดบัญชีเพิ่มเติมเพื่อความชัดเจนของงานวิจัยจะได้มีเพิ่มขึ้นด้วย โดยเฉพาะปัจจัยรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์
2. ควรทำการศึกษาในลักษณะเดียวกันนี้ แต่อาศัยข้อมูลอนุกรมเวลา ซึ่งผลการศึกษาที่ได้ อาจสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงในอีกลักษณะหนึ่งเมื่อพิจารณามิติของเวลา



## เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กฤษฎ ภูริสินสิทธิ์. 2550. **เศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม**. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. **ตรวจสอบข้อมูลลงทะเบียนธุรกิจ (Online)**.

<http://www.dbd.go.th/mainsite/>, 6 มีนาคม 2556.

กัลยา วานิชย์บัญชา. 2546. **การวิเคราะห์สถิติขั้นสูงด้วย SPSS for Windows**. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กลุ่มสถิติขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. **จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ (Online)**.

[http://apps.dlt.go.th/statistics\\_web/statistics.html](http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html), 6 มีนาคม 2556.

คณะกรรมการว่าด้วยสัญญา สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภค. **กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค (Online)**. [http://www.ocpb.go.th/list\\_law.asp](http://www.ocpb.go.th/list_law.asp), 13 มีนาคม 2556.

คมสัน สุริยะ. 2552. **แบบจำลองโลจิสติกส์: ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้ในการวิจัยทางเศรษฐศาสตร์**. เชียงใหม่: ศูนย์การวิเคราะห์เชิงปริมาณ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (Online). <http://www.tourismlogistics.com>, 8 เมษายน 2556.

ชยันต์ ดันดีวิศาการ. 2552. **เศรษฐศาสตร์จุลภาค : ทฤษฎีและการประยุกต์**. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ชลวิษ สุชัยญารักษ์. 2539. **การศึกษาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ดารา ทีปะปาล. **ตัวแบบพฤติกรรมผู้บริโภค (Online)**.

[http://free4marketingad.blogspot.com/2011/10/blog-post\\_04.html](http://free4marketingad.blogspot.com/2011/10/blog-post_04.html), 6 มีนาคม 2556.

ทรงชัย บริสุทธิ์. 2540. การวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย.

วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. ความรู้เกี่ยวกับสินเชื่อ (Online).

<http://www.bot.or.th/Thai/FinancialLiteracy/credit/Pages/credit1.aspx>, 14 ตุลาคม 2555.

บริษัท กรุงไทยธุรกิจลีสซิ่ง จำกัด. บริการเช่าซื้อสินค้าอุปโภค (Online).

<http://www.ktbleasing.co.th/Content/System/MainSupportTool>, 8 เมษายน 2556.

บริษัท กรุ๊ปลีส จำกัด (มหาชน). ประวัติบริษัท (Online). [www.grouplease.co.th](http://www.grouplease.co.th), 6 มีนาคม 2556.

บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด. พระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจข้อมูลเครดิต (Online).

[https://www.ncb.co.th/act\\_th.htm](https://www.ncb.co.th/act_th.htm), 14 มีนาคม 2556.

บริษัท ชัมมิท แคปปิตอล ลีสซิ่ง จำกัด. หน้าหลัก (Online). <http://www.scal.co.th/>, 8 เมษายน 2556.

บริษัท ที ลีสซิ่ง จำกัด. หน้าหลัก (Online). <http://www.tleasing.co.th/about/index.php>, 8 เมษายน 2556.

บริษัท ธนบรรณ จำกัด. สินเชื่อบอเตอร์ไซด์ (Online). <http://www.thanabanbike.com/>, 8 เมษายน 2556.

บริษัท เวิลด์ลีส จำกัด. หน้าหลัก (Online). <http://www.worldlease.co.th/>, 8 เมษายน 2556.

บริษัท อยุรยา แคปปิตอล ออโต้ ลีส จำกัด (มหาชน). สินเชื่อยานยนต์ครบวงจร (Online).

<http://www.krungsriauto.com/ผลิตภัณฑ์ของเรา/กรุงศรี-มอเตอร์ไซด์>, 8 เมษายน 2556

บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด. ประวัติความเป็นมา (Online). <http://www.sgroup.co.th/>, 8 เมษายน 2556.

บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน). การบริการเช่าซื้อ (Online).

[http://www.aeon.co.th/ourservices\\_hirepurchase\\_motorcycle.php](http://www.aeon.co.th/ourservices_hirepurchase_motorcycle.php), 8 เมษายน 2556.

บริษัท ไสเวย์ จำกัด. ทิสโก้ไฟแนนเชียลกรุ๊ป (Online).

<http://www.tisco.co.th/th/aboutus/tiscofg.html>, 8 เมษายน 2556.

พงษ์รัตน์ เครือกลิ่น. 2531. ย่อหลักกฎหมาย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ ยืม ฝากทรัพย์. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด พิมพ์วาด.

ไพรัช ห่อสุวรรณชัย. 2546. การศึกษาการตลาดและพฤติกรรมผู้บริโภคการซื้อรถยนต์จักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วิเชียร วงศ์ขี้ชากุล, ไกรเกษ ปิณฑแก้ว, โชติรส กมลสวัสดิ์. 2553. หลักการตลาด. สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ: มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

มะแอน ราโอป. การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis) (Online).

<http://www.saruthipong.com/port/document/299-705/299-705-7.pdf>, 11 มีนาคม 2556.

สมาคมเช่าซื้อรถยนต์จักรยานยนต์แห่งประเทศไทย. 2556. YellowPages (Online).

<http://profile.yellowpages.co.th/510965860602001>, 8 เมษายน 2556

สวัสดิ์ชัย ศรีพนมธนากร. 2548. การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Online).

<http://www.thairenu.com/logistic.htm>, 15 สิงหาคม 2549.

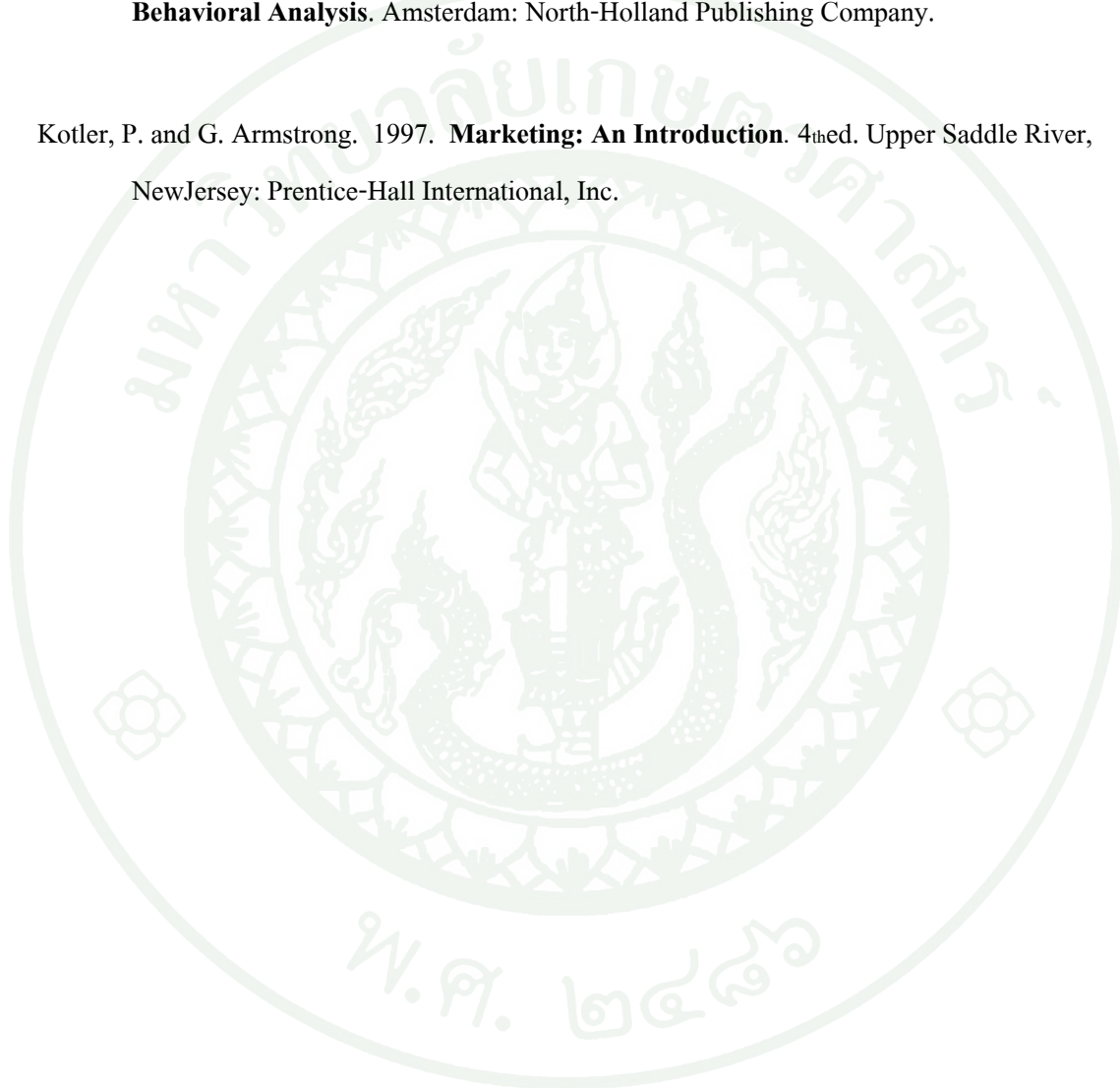
ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. 2549. ตลาดรถยนต์...ฝ่าวิกฤตยุคน้ำมันแพง (มองเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1862) (Online). [www.kasikornresearch.com/TH/K-](http://www.kasikornresearch.com/TH/K-Econ%20Analysis/Pages/ViewSummary.aspx?docid=6902)

[Econ%20Analysis/Pages/ViewSummary.aspx?docid=6902](http://www.kasikornresearch.com/TH/K-Econ%20Analysis/Pages/ViewSummary.aspx?docid=6902), 13 มีนาคม 2556.

ศิริชัย พงษ์วิชัย. 2552. สถิติการวิจัยด้วยโปรแกรม R เล่มที่ 1 การทดสอบความแตกต่าง.  
กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย.

Domencich, T. and D. McFadden. 1975. **Urban Travel Demand : A  
Behavioral Analysis**. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Kotler, P. and G. Armstrong. 1997. **Marketing: An Introduction**. 4<sup>th</sup>ed. Upper Saddle River,  
New Jersey: Prentice-Hall International, Inc.



## ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ – นามสกุล

นายวันเฉลิม วงศ์พันธุ์

วัน เดือน ปี ที่เกิด

วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2514

สถานที่เกิด

จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ประวัติการศึกษา

เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เชิงปริมาณ)

มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2537

ตำแหน่งงานปัจจุบัน

เจ้าหน้าที่เทคโนโลยีและสารสนเทศ

สถานที่ทำงานปัจจุบัน

บริษัท เอส 11 กรุ๊ป จำกัด