

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าแบบอิสระเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) รวมทั้งสิ้น 300 ราย ได้ผลการศึกษาดังนี้

#### 4.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

เป็นการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของตนเองและครอบครัว จำนวนสมาชิกในครอบครัว โดยปรากฏผลการศึกษาดังนี้

1) เพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้บริโภคเป็นเพศชายจำนวน 131 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.7 และเพศหญิงจำนวน 169 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.3

#### ตารางที่ 4.1 เพศของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	131	43.7
หญิง	169	56.3
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

2) อายุ ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองลงมาคือ ช่วง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.0 ช่วง 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.3 และช่วงต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 อายุของกลุ่มตัวอย่าง

อายุ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	19	6.3
21 - 30 ปี	180	60.0
31 - 40 ปี	72	24.0
41 – 50 ปี	22	7.3
51 – 60 ปี	5	1.7
60 ปีขึ้นไป	2	0.7
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

3) สถานภาพ ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 73.3 รองลงมาคือ สถานภาพสมรสหรือมีคู่ครอง คิดเป็นร้อยละ 25 และสถานภาพหย่าร้างหรือแยกทาง คิดเป็นร้อยละ 1.7

ตารางที่ 4.3 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง

สถานภาพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
โสด	220	73.3
- สมรส/มีคู่ครอง	75	25.0
หย่าร้าง/แยกทาง	5	1.7
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4) ระดับการศึกษาที่จบสูงสุด ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.3 รองลงมาคือ ระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 20.7 และระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือต่ำกว่า คิดเป็นร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 ระดับการศึกษาที่จบสูงสุดของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มัธยมศึกษาตอนต้นหรือต่ำกว่า	1	0.3
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือ ปวช.	22	7.3
ปวส.หรืออนุปริญญา	16	5.3
ปริญญาตรี	199	66.4
สูงกว่าปริญญาตรี	62	20.7
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

5) อาชีพ ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักเรียน คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมาคืออาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 26.3 และเกษตรกรหรือรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 4.3 ตามลำดับ



ตารางที่ 4.5 อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เกษตรกร/รับจ้างทั่วไป	13	4.3
รับราชการ/พนักงานราชการ	58	19.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	12	4.0
พนักงานบริษัทเอกชน	79	26.3
เจ้าของกิจการ/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	37	12.3
นักเรียน/นักศึกษา	84	28.0
อื่นๆ	17	5.7
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

6) รายได้ ของกลุ่มตัวอย่างในที่นี่ได้แบ่งเป็น 2 ส่วน คือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถามเอง กับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัว

โดยรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถามเอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมาคือช่วงระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34 และช่วงมากกว่า 40,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000	111	37.0
10,001 – 20,000	102	34.0
20,001 – 30,000	38	12.7
30,001 – 40,000	18	6.0
มากกว่า 40,000 ขึ้นไป	31	10.3
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

ส่วนรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัว ส่วนใหญ่จะมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วง 10,001 – 50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 65.2 รองลงมาคือช่วง 50,001 – 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.6 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.4 และช่วงรายได้มากกว่า 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6(1) รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัวกลุ่มตัวอย่าง

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000	25	10.4
10,001 – 50,000	157	65.2
50,001 – 100,000	45	18.6
มากกว่า 100,000	14	5.8
รวม	241	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ มีผู้ที่ไม่ตอบแบบสอบถามจำนวน 59 ราย

7) จำนวนสมาชิกในครอบครัว ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 คน คิดเป็นร้อยละ 35.3 รองลงมาคือมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 คน คิดเป็นร้อยละ 11.3 และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 9 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 จำนวนสมาชิกในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนสมาชิกในครอบครัว (คน)	จำนวน	
	ราย	ร้อยละ
0	9	3.0
1	13	4.3
2	34	11.3
3	78	26.0
4	106	35.3
5	33	11.0
6	21	7.0
7	4	1.3
9	2	0.7
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

8) การครอบครองรถยนต์ / ไซร์รถยนต์ จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครองหรือใช้รถยนต์ในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 68.3 โดยในจำนวนนี้มีผู้ใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลอยู่แล้วในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 4.9 ของผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครองหรือใช้รถยนต์ในปัจจุบัน ส่วนผู้ที่ไม่มีรถยนต์ในครอบครองหรือไม่ได้ใช้รถยนต์ในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 31.7 โดยกลุ่มตัวอย่างที่ครอบครองรถยนต์หรือมีรถยนต์ใช้งานส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ในครอบครอง 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 44.7 รองลงมาคือมีรถยนต์ในครอบครอง 2 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.0 และมีรถยนต์ในครอบครอง 11 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 การมีรถยนต์ในครอบครองของกลุ่มตัวอย่าง

การครอบครองรถยนต์/ใช้รถยนต์	การใช้รถยนต์ประหยัดพลังงาน		รวม (ร้อยละ)
	มาตรฐานสากล		
	ไม่ได้ใช้ (ร้อยละ)	ใช้ (ร้อยละ)	
ไม่มี/ไม่ได้ใช้ (ร้อยละ)	95 (31.7)	0 (0)	95 (31.7)
มี/ใช้ (ร้อยละ)	195 (65.0)	10 (3.3)	205 (68.3)
รวม (ร้อยละ)	290 (96.7)	10 (3.3)	300 (100.0)

ที่มา : จากการสำรวจ

จำนวน : ราย

ตารางที่ 4.8(1) จำนวนรถยนต์ที่มีในครอบครองของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนรถยนต์ที่มีในครอบครอง (คัน)	จำนวน	
	ราย	ร้อยละ
ไม่มี	95	31.7
1	134	44.7
2	45	15.0
3	20	6.7
4	1	0.3
5	2	0.7
6	1	0.3
7	1	0.3
11	1	0.3
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

#### 4.2 ผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม การเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับพฤติกรรม การเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ของการใช้งาน บุคคลที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกซื้อ ลักษณะการชำระเงิน นโยบายรถยนต์คันแรกของรัฐบาล และความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน โดยปรากฏผลการศึกษาดังนี้

##### 1) วัตถุประสงค์ของการเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า อันดับที่ 1 มีวัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน หรือโรงเรียน อันดับที่ 2 มีวัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์เพื่อใช้เดินทางท่องเที่ยวหรือเดินทางไกล อันดับที่ 3 มีวัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์เพื่อใช้ประกอบอาชีพ เช่น การบรรทุกของ รับจ้าง ให้เช่า และรับส่งคน และอันดับที่ 6 มีวัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์อื่นๆ เช่น ใช้ในชีวิตประจำวันทั่วไป และธุระส่วนตัว เป็นต้น

ตารางที่ 4.9 วัตถุประสงค์ของการเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับที่	วัตถุประสงค์ของการเลือกซื้อรถยนต์	ถูกเลือก	ร้อยละ
1	ซื้อเพื่อใช้เดินทางไปทำงาน หรือ โรงเรียน	239	79.67
2	ซื้อเพื่อประกอบอาชีพ	203	67.67
3	ซื้อเพื่อเดินทางท่องเที่ยว หรือเดินทางไกล	133	44.33
4	ซื้อเพื่อทำธุระประจำวันเล็กๆ น้อยๆ	80	26.67
5	ซื้อเพื่อเพื่อแสดงถึงฐานะและการได้รับการยอมรับจากสังคม	20	6.67
6	อื่นๆ	5	1.67

ที่มา : จากการสำรวจ

จำนวน : ราย

หมายเหตุ ผู้ตอบสามารถเลือกวัตถุประสงค์ของการเลือกซื้อรถยนต์ได้หลายคำตอบ

## 2) บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ ได้แก่ อันดับที่ 1 คือ ตนเอง อันดับที่ 2 คือ บุคคลในครอบครัวหรือญาติ อันดับที่ 3 คือ คนรัก สามีหรือภรรยา อันดับที่ 4 คือ ลูก อันดับที่ 5 เพื่อนฝูง และอันดับสุดท้าย คือ อื่นๆ เช่น ผู้ทดสอบรถยนต์ในเว็บไซต์ เป็นต้น

ตารางที่ 4.10 บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับที่	บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อ	ถูกเลือก	ร้อยละ
1	ตนเอง	191	63.67
2	บุคคลในครอบครัวหรือญาติ	92	30.67
3	คนรัก/สามี ภรรยา	38	12.67
4	ลูก	9	3.00
5	เพื่อนฝูง	6	2.00
6	อื่นๆ	5	1.67

ที่มา : จากการสำรวจ

จำนวน : ราย

หมายเหตุ ผู้ตอบสามารถเลือกได้หลายคำตอบ

## 3) วิธีการชำระเงินในการเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่นิยมที่จะเลือกรูปแบบการชำระเงินเป็นลักษณะซื้อผ่อนมากกว่าซื้อด้วยเงินสด โดยมีผู้เลือกซื้อแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 74.3 และมีผู้เลือกซื้อแบบชำระเงินสด คิดเป็นร้อยละ 25.7

ตารางที่ 4.11 วิธีการชำระเงินในการเลือกซื้อรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

วิธีการชำระเงิน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชำระด้วยเงินสด	77	25.7
ผ่อนชำระรายงวด	223	74.3
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4) โครงการส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าโครงการส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 68 และเห็นว่าโครงการส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 32

ตารางที่ 4.12 โครงการส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลกับการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

โครงการส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มีผล	204	68.0
ไม่มีผล	96	32.0
รวม	300	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

5) ความสนใจที่จะเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความสนใจที่จะเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล มีจำนวน 247 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.3 และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีความสนใจที่จะเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล มีจำนวน 53 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.7 โดยในกลุ่มตัวอย่างที่มีความสนใจที่จะเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลนั้น ได้เรียงลำดับผลิตภัณฑ์รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบันตามความสนใจจากมากที่สุดจนถึงสนใจน้อยที่สุด ซึ่งมีทั้งหมด 6 รุ่น 5 ยี่ห้อ ปรากฏผลดังนี้ กลุ่มตัวอย่างให้ความสนใจมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 คือ นิสสัน มาร์ช (Nissan March) คะแนนเฉลี่ย 4.453 อันดับที่ 2 คือ นิสสัน อัลเมร่า (Nissan Almera) คะแนนเฉลี่ย 3.980 อันดับที่ 3 คือ ซูซูกิ สวิฟท์ (Suzuki swift) คะแนนเฉลี่ย 3.822 อันดับที่ 4 คือ ฮอนด้า บริโอ (Honda Brio) คะแนนเฉลี่ย 3.817 อันดับที่ 5 คือ มิตซูบิชิ มิราจ (Mitsubishi Mirage) คะแนนเฉลี่ย 3.223 และอันดับที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสนใจน้อยที่สุด อันดับที่ 6 คือ เกีย ปีแคนโต (Kia Picanto) คะแนนเฉลี่ย 1.704

ตารางที่ 4.13 ความสนใจที่จะเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ยี่ห้อ	อันดับการให้ความสนใจ						คะแนน เฉลี่ย	ความ หมาย
		1	2	3	4	5	6		
1	นิสสัน มาร์ช (Nissan March)	59	86	49	29	9	15	4.453	มาก
2	นิสสัน อัลเมร่า (Nissan Almera)	46	47	65	46	31	12	3.980	มาก
3	ซูซูกิ สวิฟท์ (Suzuki swift)	65	31	41	32	61	17	3.822	มาก
4	ฮอนด้า บริโอ (Honda Brio)	55	37	49	45	36	25	3.817	มาก
5	มิตซูบิชิ มิราจ (Mitsubishi Mirage)	18	35	33	74	72	15	3.223	ปาน กลาง
6	เกีย ปิคานโต (Kia Picanto)	4	11	10	21	38	163	1.704	น้อย

ที่มา : จากการสำรวจ

จำนวน : ราย

หมายเหตุ มีผู้ที่ไม่ตอบแบบสอบถามจำนวน 53 ราย

#### 4.3 ผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่างผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่างผู้บริโภคในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดทั้ง 7 ประการของธุรกิจบริการ (7P's Marketing mix) ได้แก่ ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ (Product) ปัจจัยด้านราคา (Price) ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่าย (Place) ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ปัจจัยด้านบุคลากร (People or Employee) ปัจจัยด้านรูปแบบการให้บริการ (Physical Evidence and Presentation) และปัจจัยด้านกระบวนการให้บริการ (Process) โดยแต่ละปัจจัยปรากฏผลการศึกษา ดังนี้

##### 1) ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ (Product)

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 4.66 รองลงมาคือ การรับประกันคุณภาพ คะแนนเฉลี่ย 4.64 ความแข็งแรงทนทานของโครงสร้างตัวรถ คะแนนเฉลี่ย 4.49 อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น เบรก ABS ถุงลมนิรภัย Airbag คะแนนเฉลี่ย 4.47 และสามารถติดตั้งแก๊ส LPG หรือก๊าซ NGV หรือ CNG ได้สะดวกใน

อนาคต คะแนนเฉลี่ย 3.77 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล  
ของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
1	การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง	209	80	10	1	0	4.66	มากที่สุด
2	การรับประกันคุณภาพ	204	84	12	0	0	4.64	มากที่สุด
3	ความแข็งแรงทนทานของ โครงสร้างรถ	175	99	24	2	0	4.49	มาก
4	อุปกรณ์ความปลอดภัย	179	87	30	4	0	4.47	มาก
5	ความสวยงามในการออกแบบ ภายนอก	129	152	19	0	0	4.37	มาก
6	ระบบส่งกำลัง ระบบกันสะเทือน เบรก	141	123	35	1	0	4.35	มาก
7	ความกว้างขวางภายในห้อง โดยสาร	115	153	31	1	0	4.27	มาก
8	มีระบบกรองไอเสีย คายมลพิษต่ำ	131	123	39	3	4	4.25	มาก
9	ความสวยงามในการออกแบบ ภายใน	103	160	37	0	0	4.22	มาก
10	กำลังเครื่องยนต์ อัตราเร่ง	118	123	56	3	0	4.19	มาก
11	มิติ และขนาดของตัวรถภายนอก	93	166	39	2	0	4.17	มาก
12	อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	101	151	44	4	0	4.16	มาก
13	สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อี 20 ได้	131	103	48	8	10	4.12	มาก
14	ครายี่ห้อ	94	148	53	4	1	4.10	มาก
15	มีสีหรือรุ่นให้เลือกหลากหลาย	78	134	85	1	2	3.95	มาก
16	ติดตั้งแก๊ส LPG หรือแก๊ซ NGV ได้	95	101	67	15	22	3.77	มาก

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

## 2) ปัจจัยด้านราคา (Price)

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องราคาเหมาะสมกับคุณภาพตัวรถมากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 4.66 รองลงมาคือ ค่าบริการซ่อมและบำรุงรักษา คะแนนเฉลี่ย 4.42 ราคาอะไหล่ คะแนนเฉลี่ย 4.37 และราคาขายต่อตลาดรถยนต์มือสอง คะแนนเฉลี่ย 3.80 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.15 ปัจจัยด้านราคาที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
1	ราคาเหมาะสมกับคุณภาพตัวรถ	210	78	11	1	0	4.66	มากที่สุด
2	ค่าบริการซ่อมและบำรุงรักษา	155	118	25	2	0	4.42	มาก
3	ราคาอะไหล่	143	128	26	2	1	4.37	มาก
4	อัตราดอกเบี้ยในการผ่อนชำระ	129	108	42	9	12	4.11	มาก
5	จำนวนเงินที่ผ่อนชำระแต่ละงวด	108	101	68	13	10	3.95	มาก
6	ระยะเวลาการผ่อนชำระ (จำนวน งวด)	110	95	72	13	10	3.94	มาก
7	จำนวนเงินคาวน	98	105	74	13	10	3.89	มาก
8	ราคาขายต่อตลาดรถยนต์มือสอง	87	114	66	17	16	3.80	มาก

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

## 3) ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่าย (Place)

ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องจำนวนสาขาและศูนย์บริการมีมากหลากหลายมากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 4.16 รองลงมาคือ โชว์รูมและศูนย์บริการอยู่ในทำเลที่เดินทางไปได้สะดวก คะแนนเฉลี่ย 4.06 มีรถจัดแสดงหลากหลายรุ่น คะแนนเฉลี่ย 3.93 และการตกแต่งที่สวยงามสะอาดของโชว์รูมและศูนย์บริการ คะแนนเฉลี่ย 3.66 ตามลำดับ



ตารางที่ 4.16 ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่ายที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงาน  
มาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
1	จำนวนสาขาและศูนย์บริการมีมาก	500	616	123	10	0	4.16	มาก
2	โชว์รูมและศูนย์บริการไปได้สะดวก	450	580	171	16	0	4.06	มาก
3	มีรถจัดแสดงหลากหลายรุ่น	395	552	207	24	2	3.93	มาก
4	มีที่จอดรถสะดวกสบาย	365	584	204	22	2	3.92	มาก
5	ขนาดของโชว์รูมและศูนย์บริการ	255	500	309	30	6	3.67	มาก
6	การตกแต่งของโชว์รูมและศูนย์บริการ	245	532	276	42	5	3.66	มาก

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

#### 4) ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion)

ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องการให้ของแถม เช่น ประกันภัยชั้นหนึ่ง บัตรกำนัล และอุปกรณ์ตกแต่งพิเศษมากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 4.34 รองลงมาคือ ส่วนลดเงินสด หรือเงินดาวน์ คะแนนเฉลี่ย 4.24 การโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ นิตยสาร อินเทอร์เน็ต รถประชาสัมพันธ์ โบรชัวร์และอื่นๆ คะแนนเฉลี่ย 3.92 จัดงานแสดงสินค้าตามสถานที่ต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า คะแนนเฉลี่ย 3.67 และการชิงโชค ชิงรางวัล คะแนนเฉลี่ย 3.35 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.17 ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงาน  
มาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
1	การให้ของแถม	150	111	30	8	1	4.34	มาก
2	ส่วนลดเงินสด หรือเงินคาวน์	142	105	41	7	5	4.24	มาก
3	การโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ	77	134	79	8	2	3.92	มาก
4	จัดงานแสดงสินค้าตามสถานที่ ต่างๆ	53	119	108	15	5	3.67	มาก
5	การชิงโชค ชิงรางวัล	48	75	128	32	17	3.35	ปานกลาง

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

#### 5) ปัจจัยด้านบุคลากร (People or Employee)

ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องการติดต่อพนักงานได้สะดวกมากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 4.39 รองลงมาคือ พนักงานบริการได้อย่างรวดเร็ว คะแนนเฉลี่ย 4.34 การให้คำแนะนำและความรู้เกี่ยวกับรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากลของพนักงานขาย คะแนนเฉลี่ย 4.22 และพนักงานขายมีบุคลิกภาพ หน้าตาและมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี คะแนนเฉลี่ย 3.85 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 ปัจจัยด้านบุคลากรที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
1	ติดต่อพนักงานได้สะดวก	150	117	32	1	0	4.39	มาก
2	พนักงานบริการได้อย่างรวดเร็ว	137	129	32	2	0	4.34	มาก
3	การให้คำแนะนำและความรู้ของ พนักงานขาย	111	148	36	5	0	4.22	มาก
4	พนักงานขายมีบุคลิกภาพ หน้าตา และมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี	71	133	82	9	5	3.85	มาก

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

6) ปัจจัยด้านรูปแบบการให้บริการ (Physical Evidence and Presentation)

ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องโชว์รูมและศูนย์บริการของแต่ละสาขามีระเบียบและขั้นตอนในการให้บริการที่เป็นแบบแผนเดียวกัน คะแนนเฉลี่ย 4.23

ตารางที่ 4.19 ปัจจัยด้านรูปแบบการให้บริการที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
I	โชว์รูมและศูนย์บริการของแต่ละสาขา มีระเบียบและขั้นตอนในการให้บริการ เป็นแบบแผนเดียวกัน	119	134	44	3	0	4.23	มาก

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

### 7) ปัจจัยด้านกระบวนการให้บริการ (Process)

ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญเรื่องความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการซื้อ - ขาย มากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 4.24 รองลงมาคือ สามารถเปลี่ยนแปลงขั้นตอนหรือลำดับงานได้ คะแนนเฉลี่ย 4.10 และวัน เวลาเปิด - ปิดทำการของโชว์รูมและศูนย์บริการ คะแนนเฉลี่ย 3.95 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.20 ปัจจัยด้านกระบวนการให้บริการที่มีผลต่อการเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับ ที่	ปัจจัย	ระดับความสำคัญ					คะแนน เฉลี่ย	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด		
1	ความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการซื้อ-ขาย	116	143	38	3	0	4.24	มาก
2	สามารถเปลี่ยนแปลงขั้นตอนหรือลำดับงานได้	96	144	56	3	1	4.10	มาก
3	วันและเวลาเปิด-ปิดทำการของโชว์รูม และศูนย์บริการ	89	121	80	6	4	3.95	มาก

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

จำนวน : ราย

#### 4.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปและปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ของกลุ่มตัวอย่างกับปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ด้วยสถิติ Chi - Square กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ผลการวิเคราะห์พบว่า

1) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$  : เพศไม่มีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

$H_1$  : เพศมีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามเพศพบว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์ โดยเพศชายเลือกวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 13.3 และเลือกวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 30.3 ส่วนเพศหญิงเลือกวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 12.3 และเลือกวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 44.0 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 2.888$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.089 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า เพศไม่มีผลต่อวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.21 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

เพศ	วิธีการชำระเงิน		รวม (ร้อยละ)
	เงินสด (ร้อยละ)	ผ่อนชำระ (ร้อยละ)	
ชาย	40 (13.3)	91 (30.3)	131 (43.7)
หญิง	37 (12.3)	132 (44.0)	169 (56.3)
รวม	77 (25.7)	223 (74.3)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 2.888$ ; df. = 1; Significance (2 - sided) = 0.089

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : เพศไม่มีความสัมพันธ์กับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

$H_1$ : เพศมีความสัมพันธ์กับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามเพศ พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยเพศชายเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 26.3 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 17.3 ส่วนเพศหญิงเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 41.7 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 14.7 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 6.327$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.012 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า เพศมีผลต่อผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

ตารางที่ 4.22 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เพศ	นโยบายรถยนต์คันแรก		รวม (ร้อยละ)
	มีผล (ร้อยละ)	ไม่มีผล (ร้อยละ)	
ชาย	79 (26.3)	52 (17.3)	131 (43.7)
หญิง	125 (41.7)	44 (14.7)	169 (56.3)
รวม	204 (68.0)	96 (32.0)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 6.327$ ; df. = 1; Significance (2 - sided) = 0.012

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

3) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : เพศไม่มีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

$H_1$ : เพศมีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามเพศ พบว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยเพศชายสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 36.0 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 7.7 ส่วนเพศหญิงสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 46.3 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 10.0 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 0.002$  มีค่า

Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.965 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า เพศไม่มีผลต่อความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

ตารางที่ 4.23 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

เพศ	ความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน		รวม (ร้อยละ)
	สนใจ (ร้อยละ)	ไม่สนใจ (ร้อยละ)	
ชาย	108 (36.0)	23 (7.7)	131 (43.7)
หญิง	139 (46.3)	30 (10.0)	169 (56.3)
รวม	247 (82.3)	53 (17.7)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 0.002$ ; df. = 1; Significance (2 - sided) = 0.965

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

#### 4) ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : อาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

$H_1$ : อาชีพมีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า อาชีพมีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์ โดยอาชีพเกษตรกรหรือรับจ้างทั่วไปมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.7 อาชีพรับราชการหรือพนักงานราชการมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.3 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.0 อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือลูกจ้างรัฐวิสาหกิจมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.3 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.7 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.3 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 69 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.0 อาชีพเจ้าของกิจการหรือประกอบธุรกิจส่วนตัวมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.0 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.3 นักเรียนหรือนักศึกษามีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.3 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 59 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.7 และอาชีพอื่นๆเช่น แพทย์ เกษตกร เป็นต้น มีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.0 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 15.278$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.018 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า อาชีพมีผลต่อวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.24 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

อาชีพ	วิธีการชำระเงิน		รวม (ร้อยละ)
	เงินสด (ร้อยละ)	ผ่อนชำระ (ร้อยละ)	
เกษตรกร / รับจ้างทั่วไป	5 (1.7)	8 (2.7)	13 (4.3)
รับราชการ/พนักงาน ราชการ	16 (5.3)	42 (14.0)	58 (19.3)
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	1 (0.3)	11 (3.7)	12 (4.0)
พนักงานบริษัทเอกชน	10 (3.3)	69 (23.0)	79 (26.3)
เจ้าของกิจการ/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว	15 (5.0)	22 (7.3)	37 (12.3)
นักเรียน/นักศึกษา	25 (8.3)	59 (19.7)	84 (28.0)
อื่นๆ	5 (1.7)	12 (4.0)	17 (5.7)
รวม	77 (25.7)	223 (74.3)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 15.278$ ; df. = 6; Significance (2 - sided) = 0.018

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ



ของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 7.0 และอาชีพอื่นๆเช่น แพทย์ เกษษกร เป็นต้น เห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 3.0 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 2.7 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 8.386$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.211 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า อาชีพไม่มีผลต่อผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล



ตารางที่ 4.25 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล

อาชีพ	นโยบายรถยนต์คันแรก		รวม (ร้อยละ)
	มีผล (ร้อยละ)	ไม่มีผล (ร้อยละ)	
เกษตรกร / รับจ้างทั่วไป	8 (2.7)	5 (1.7)	13 (4.3)
รับราชการ/พนักงาน ราชการ	40 (13.3)	18 (6.0)	58 (19.3)
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	7 (2.3)	5 (1.7)	12 (4.0)
พนักงานบริษัทเอกชน	57 (19.0)	22 (7.3)	79 (26.3)
เจ้าของกิจการ/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว	20 (6.7)	17 (5.7)	37 (12.3)
นักเรียน/นักศึกษา	63 (21.0)	21 (7.0)	84 (28.0)
อื่นๆ	9 (3.0)	8 (2.7)	17 (5.7)
รวม	204 (68.0)	96 (32.0)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 8.386$ ; df. = 6; Significance (2 - sided) = 0.211

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

6) ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงาน  
มาตรฐานสากลมาใช้งาน

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : อาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงาน  
มาตรฐานสากลมาใช้งาน

$H_1$ : อาชีพมีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงาน  
มาตรฐานสากลมาใช้งาน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า อาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน โดยอาชีพเกษตรกรหรือรับจ้างทั่วไปสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 3.7 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 0.7 อาชีพรับราชการหรือพนักงานราชการสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 16.7 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 2.7 อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือลูกจ้างรัฐวิสาหกิจสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 3.0 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 1.0 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชนสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 21.7 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 4.7 อาชีพเจ้าของกิจการหรือประกอบธุรกิจส่วนตัวสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 9.7 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 2.7 นักเรียนหรือนักศึกษาสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 24.7 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 3.7 และอาชีพอื่นๆเช่น แพทย์ เภสัชกร เป็นต้น สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 3.3 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 2.3 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 9.153$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.165 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า อาชีพไม่มีผลต่อความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

ตารางที่ 4.26 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงาน  
มาตรฐานสากลมาใช้งาน

เพศ	ความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากลมาใช้งาน		รวม (ร้อยละ)
	สนใจ (ร้อยละ)	ไม่สนใจ (ร้อยละ)	
เกษตรกร / รับจ้างทั่วไป	11 (3.7)	2 (0.7)	13 (4.3)
รับราชการ/พนักงาน ราชการ	50 (16.7)	8 (2.7)	58 (19.3)
พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	9 (3.0)	3 (1.0)	12 (4.0)
พนักงานบริษัทเอกชน	65 (21.7)	14 (4.7)	79 (26.3)
เจ้าของกิจการ/ ประกอบธุรกิจส่วนตัว	29 (9.7)	8 (2.7)	37 (12.3)
นักเรียน/นักศึกษา	73 (24.3)	11 (3.7)	84 (28.0)
อื่นๆ	10 (3.3)	7 (2.3)	17 (5.7)
รวม	247 (82.3)	53 (17.7)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 9.153$ ; df. = 6; Significance (2 - sided) = 0.165

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

7) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

$H_1$ : รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์ โดยช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท มีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 9.7 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 27.3 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท มีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 8.3 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 25.7 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท มีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 1.7 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 11.0 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท มีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 1.3 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 4.7 และช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 บาทขึ้นไป มีวิธีการชำระเงินเป็นเงินสด คิดเป็นร้อยละ 4.7 และมีวิธีการชำระเงินแบบผ่อนชำระ คิดเป็นร้อยละ 5.7 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi – Square พบว่าค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 9.487$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.050 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่มีผลต่อวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.27 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับวิธีการชำระเงินเมื่อซื้อรถยนต์

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	วิธีการชำระเงิน		รวม (ร้อยละ)
	เงินสด (ร้อยละ)	ผ่อนชำระ (ร้อยละ)	
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	29 (9.7)	82 (27.3)	111 (37.0)
10,001 – 20,000 บาท	25 (8.3)	77 (25.7)	102 (34.0)
20,001 – 30,000 บาท	5 (1.7)	33 (11.0)	38 (12.7)
30,001 – 40,000 บาท	4 (1.3)	14 (4.7)	18 (6.0)
40,001 บาทขึ้นไป	14 (4.7)	17 (5.7)	31 (10.3)
รวม (ร้อยละ)	77 (25.7)	223 (74.3)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 9.487$ ; df. = 4; Significance (2 - sided) = 0.050

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

8) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรก  
ของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรก  
ของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

$H_1$ : รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของ  
รัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล โดยช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท เห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 26.7 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 8.3 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท เห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 25.3 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 8.7 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท เห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 8.0 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 4.7 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท เห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 3.3 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 2.7 และช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 บาทขึ้นไป เห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 4.7 และเห็นว่านโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล คิดเป็นร้อยละ 4.7 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi – Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 11.954$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.018 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีผลต่อผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรกของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล

ตารางที่ 4.28 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับผลจากนโยบายส่วนลดรถยนต์คันแรก  
ของรัฐบาลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัคพลังงานมาตรฐานสากล

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	นโยบายรถยนต์คันแรก		รวม (ร้อยละ)
	มีผล (ร้อยละ)	ไม่มีผล (ร้อยละ)	
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	80 (26.7)	31 (8.3)	111 (37.0)
10,001 – 20,000 บาท	76 (25.3)	26 (8.7)	102 (34.0)
20,001 – 30,000 บาท	24 (8.0)	14 (4.7)	38 (12.7)
30,001 – 40,000 บาท	10 (3.3)	8 (2.7)	18 (6.0)
40,001 บาทขึ้นไป	14 (4.7)	17 (5.7)	31 (10.3)
รวม (ร้อยละ)	204 (68.0)	96 (32.0)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 11.954$ ; df. = 4; Significance (2 - sided) = 0.018

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

9) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

กำหนดสมมติฐานดังนี้

$H_0$ : รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

$H_1$ : รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน โดยช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 30.7 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 6.3 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 28.3 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 5.7 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.0 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 5.3 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 0.7 และช่วงรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 บาทขึ้นไป สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 8.0 และไม่สนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 2.3 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi - Square พบว่า ค่าที่คำนวณได้คือ  $\chi^2 = 1.439$  มีค่า Significance (2 - sided) เท่ากับ 0.837 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แสดงว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่มีผลต่อความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน



ตารางที่ 4.29 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน

เพศ	ความสนใจเลือกซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลมาใช้งาน		รวม (ร้อยละ)
	สนใจ (ร้อยละ)	ไม่สนใจ (ร้อยละ)	
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	92 (30.7)	19 (6.3)	111 (37.0)
10,001 – 20,000 บาท	85 (28.3)	17 (5.7)	102 (34.0)
20,001 – 30,000 บาท	30 (10.0)	8 (2.7)	38 (12.7)
30,001 – 40,000 บาท	16 (5.3)	2 (0.7)	18 (6.0)
40,001 บาทขึ้นไป	24 (8.0)	7 (2.3)	31 (10.3)
รวม (ร้อยละ)	247 (68.0)	53 (32.0)	300 (100.0)

ค่า  $\chi^2 = 1.439$ ; df. = 4; Significance (2 - sided) = 0.837

จำนวน : ราย

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ