

บทที่ 6

สรุปผลและข้อเสนอแนะจากการวิจัย

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสำคัญต่อลูกค้าในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยบทนี้จะกล่าวถึงการสรุปผลจากการวิจัยทั้งหมด จุดเด่นและจุดที่ควรปรับปรุง รวมถึงข้อเสนอแนะในการพัฒนางานวิจัยในอนาคต

6.1 สรุปปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ในการคัดเลือกหาปัจจัยที่มีความสำคัญต่อลูกค้าในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้คัดเลือกจากการรวบรวมข้อมูลงานวิจัย ทฤษฎีต่างๆที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งได้คัดเลือกปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่ง 9 ปัจจัยได้แก่

- 1) ความเหมาะสมของราคา
- 2) อัตราการใช้น้ำมันต่ำ
- 3) ราคาอะไหล่
- 4) ภาพลักษณ์ ตราสินค้า
- 5) สมรรถนะเครื่องยนต์
- 6) คุณภาพของบริการ
- 7) ความสวยงาม
- 8) อุปกรณ์อำนวยความสะดวก
- 9) การขายต่อ

ผู้วิจัยจะทำการแบ่งกลุ่มการวิเคราะห์เป็น 5 กลุ่ม ตามลักษณะการเลือกซื้อประเภทของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อต้องการทราบปัจจัยที่สำคัญของการเลือกซื้อรถแต่ละประเภท ได้แก่

- 1) รถเก๋งขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc
- 2) รถเก๋งขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 1,500-1,800 cc
- 3) รถเก๋งขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 2,000 cc
- 4) รถกระบะ 2 ประตู
- 5) รถกระบะ 4 ประตู
- 6) รถยนต์อเนกประสงค์

โดยผลการสำรวจที่ได้จะแสดงเป็นค่าเฉลี่ยเรขาคณิต ซึ่งได้มาจากแบบสอบถามที่ได้เก็บข้อมูลจากผู้ที่กำลังตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งที่ศูนย์จำหน่ายรถ และห้างสรรพสินค้า ในจังหวัดภาค

6.1.1 คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถเก๋งต่ำกว่า 1,500 cc

คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถเก๋งต่ำกว่า 1,500 cc พบว่าเกณฑ์ที่ 1 : ความเหมาะสมของราคา มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 2 : อัตราการใช้น้ำมันต่ำ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญรองลงมา ส่วนเกณฑ์ที่ 9 : สมรรถนะของเครื่องยนต์ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด ซึ่งแสดงว่าผู้ที่คาดว่าจะซื้อรถเก๋งที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,500 cc ให้เกณฑ์ที่ 1 : ความเหมาะสมของราคา มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 9 : สมรรถนะของเครื่องยนต์ เป็นเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งน้อยที่สุด

6.1.2 คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถเก๋ง 1,500-1,800 cc

คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถเก๋ง 1,500-1,800 cc พบว่าเกณฑ์ที่ 1 : ความเหมาะสมของราคา มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 2 : อัตราการใช้น้ำมันต่ำ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญรองลงมา ส่วนเกณฑ์ที่ 9 : การขายต่อ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด ซึ่งแสดงว่าผู้ที่คาดว่าจะซื้อรถเก๋งที่มีเครื่องยนต์ 1,500-1,800 cc ให้เกณฑ์ที่ 1 : ความเหมาะสมของราคา มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 9 : การขายต่อ เป็นเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งน้อยที่สุด

6.1.3 คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถเก๋งมากกว่า 2,000 cc

คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถเก๋งมากกว่า 2,000 cc พบว่าเกณฑ์ที่ 5 : สมรรถนะเครื่องยนต์ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 1 : ความเหมาะสมของราคา มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญรองลงมา ส่วนเกณฑ์ที่ 8 : อุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในรถ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด ซึ่งแสดงว่าผู้ที่คาดว่าจะซื้อรถเก๋งที่มีเครื่องยนต์ 2,000 cc ให้เกณฑ์ที่ 5 : สมรรถนะเครื่องยนต์ มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 8 : อุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในรถ เป็นเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งน้อยที่สุด

6.1.4 คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถกระบะ 2 ประตู

ค่าน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถกระบะ 2 ประตูพบว่าเกณฑ์ที่ 5 : สมรรถนะเครื่องยนต์ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 1 : ความเหมาะสมของราคา มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญรองลงมา ส่วนเกณฑ์ที่ 9 : การขายต่อ ค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด ซึ่งแสดงว่าผู้ที่คาดว่าจะซื้อรถกระบะ 2 ประตู ให้เกณฑ์ที่ 5 : สมรรถนะเครื่องยนต์ มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 9 : การขายต่อ เป็นเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งน้อยที่สุด

6.1.5 คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถกระบะ 4 ประตู

ค่าน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถกระบะ 4 ประตูพบว่าเกณฑ์ที่ 5 : สมรรถนะเครื่องยนต์ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 8 : อุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในรถ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญรองลงมา ส่วนเกณฑ์ที่ 9 : การขายต่อ ค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด ซึ่งแสดงว่าผู้ที่คาดว่าจะซื้อรถกระบะ 4 ประตู ให้เกณฑ์ที่ 5 : สมรรถนะเครื่องยนต์ มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 9 : การขายต่อ เป็นเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งน้อยที่สุด

6.1.6 คำนวณน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถอเนกประสงค์

ค่าน้ำหนักความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธี AHP ของผู้กำลังตัดสินใจซื้อรถอเนกประสงค์พบว่าเกณฑ์ที่ 5: สมรรถนะเครื่องยนต์ มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 8: อุปกรณ์อำนวยความสะดวก มีค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญรองลงมา ส่วนเกณฑ์ที่ 9: การขายต่อ ค่าน้ำหนักคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด ซึ่งแสดงว่าผู้ที่คาดว่าจะซื้อรถกระบะ 4 ประตู ให้เกณฑ์ที่ 5: สมรรถนะเครื่องยนต์ มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งมากที่สุด และเกณฑ์ที่ 9: การขายต่อ เป็นเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งน้อยที่สุด

6.2 การสร้างแบบจำลองในการพยากรณ์การเลือกประเภทรถยนต์

แบบจำลองในการพยากรณ์การเลือกประเภทรถยนต์ที่พัฒนาขึ้นเป็นแบบจำลองประเภท Disaggregate ซึ่งพัฒนาจากข้อมูลการเลือกประเภทรถยนต์ของผู้ถูกสัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษา โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับภาวียรถยนต์ที่สนใจได้แก่ ปัจจัยทางด้านราคารถยนต์ ปัจจัยทางด้านค่าต่อทะเบียน และ ปัจจัยทางด้านค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนปัจจัยอื่น ๆ ที่สนใจ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านสภาพรถยนต์ ของรถยนต์มือสอง ผลจากการพัฒนาแบบจำลองสรุปได้ว่า จากการตรวจสอบค่าทางสถิติของแบบจำลองที่ระดับความเชื่อมั่น 95% พบว่าแบบจำลองที่พัฒนาขึ้นมีความถูกต้องในการพยากรณ์อยู่ในระดับที่น่าพอใจ

ผลจากการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของตัวแปรพบว่า ปัจจัยทางด้านราคารถยนต์มีความอ่อนไหวสูง สุดต่อการเลือกประเภทรถยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยด้านภาวียอื่น ๆ รถยนต์ใหม่จะมีความอ่อนไหวต่อตัวแปรทุกตัวใกล้เคียงกันในระดับต่ำ ส่วนรถยนต์มือสองจะมีความอ่อนไหวต่อตัวแปรค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งตัวแปรด้านราคารถยนต์จะมีความอ่อนไหว มากเป็นพิเศษสำหรับรถยนต์ Eco car ก็มีความอ่อนไหวต่อตัวแปรที่เกี่ยวกับราคาและภาวียรถยนต์ ค่อนข้างสูง จากผลการวิเคราะห์ความอ่อนไหวดังกล่าว ผู้ทำการศึกษาเห็นว่า ถ้าต้องการสนับสนุนการเลือกใช้รถยนต์ Eco car ควรใช้นโยบายภาวียทางด้านราคารถยนต์ และภาวียต่อทะเบียนรถยนต์

6.3 ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและพลังงาน

จากผลการทดสอบนโยบายทางด้านภาวียรถยนต์ ซึ่งได้กำหนดสถานการณ์ไว้ 3 สถานการณ์ แบบจำลองที่สร้างขึ้นสามารถนำมาใช้ในการพยากรณ์ผลกระทบได้เป็นอย่างดี ทั้งในด้านสัดส่วนและปริมาณของรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่แต่ละประเภท ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงด้านปริมาณพลังงานและมลพิษจากการใช้รถยนต์ ผลจากการทดสอบนโยบายทางด้านภาวียรถยนต์ทั้ง 3 สถานการณ์ดังกล่าว พบว่า สถานการณ์ที่ 1 ซึ่งมีการกำหนดนโยบายการเพิ่มอัตราภาวียต่อทะเบียนประจำปีของรถยนต์ปกติ และลดอัตราภาวียต่อทะเบียนประจำปีของรถยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมีส่วนทำให้มีสัดส่วนทำให้มีการใช้รถ Eco car มากที่สุด และทำให้มีสัดส่วนการปล่อยมลพิษน้อยที่สุด ผู้ดำเนินการศึกษามีความเห็นว่า ในขั้นต้นควรมีการใช้นโยบายทางด้านภาวียรถยนต์ทั้ง 3 ด้านควบคู่กันไปเพราะสามารถกระทำ ได้ภายในระยะเวลาอันสั้น ซึ่งเป็นส่งเสริมให้ใช้รถ Eco car มากขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยลดการปล่อยมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ได้อีกทางหนึ่ง