

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์  
ในจังหวัดสมุทรปราการ

Investment on Eco Car Auto Part Production of Automotive Part  
Industry in Samutprakarn Province

รัชชัย กิ่งเกษ\* ปริญญาตรี ตั้งคุณานันต์\*\* จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร\*\*\*

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ในด้านปัจจัยการผลิต ด้านตลาดทุน ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ และด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในด้านต่างๆ จำแนกตามคุณลักษณะของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือ ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการจำนวน 211 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามและทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทำการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

- 1) ความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ทั้งภาพรวมและรายด้าน อยู่ในระดับมาก
- 2) ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนและขนาดของเงินลงทุนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน

คำสำคัญ: อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จังหวัดสมุทรปราการ

Abstract

The objectives of this research were (1) to study the opinion levels of executive of automotive part industry in investment on Eco Car Auto Part Production that were consisted of, i.e., Productive factor, capital market, economic situation, infrastructure and laws & government policy (2) to compare the executives' opinion of automotive part industry in investment on Eco Car auto part production categorized by characteristics of automotive part industry. The sample group consisted of 234 persons who were selected by stratified random sampling from executive of Automotive Part Industry. The questionnaire was used to gather data and analyzed by using statistical package program. Statistic for data analysis were percentage, mean and standard deviation. Hypothesis testing was done through One-way ANOVA. The results were summarized as follows:

- \* นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- \*\* อาจารย์ ประจำสาขาวิชาครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- \*\*\* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำสาขาวิชาศิลปศาสตร์ประยุกต์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1) The opinion of executives of Automotive Part Industry toward the investment on Eco Car auto part production both in total and individual subject were high level.

2) The executives of Automotive Part Industry with difference of main product type had difference opinion to investment on Eco Car auto part production at 0.01 level of statistical significance and the executives of Automotive Part Industry with difference of ownership pattern and capital size had not difference opinion to investment on Eco Car auto part production.

**Keywords :** Auto Part Industrial Eco Car Auto Part Automotive Part Industry Samutprakam Province

## 1. บทนำ

อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการเจริญเติบโตทางด้านการเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากสามารถสร้างรายได้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของอุตสาหกรรมยานยนต์ และเชื่อมโยงอุตสาหกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน เช่น อุตสาหกรรมโลหะ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมไฟฟ้า เป็นต้น ในขณะที่ความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์ด้านราคาน้ำมัน ซึ่งประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากจากการนำเข้าน้ำมันดิบ

จากผลกระทบดังกล่าวทำให้ภาครัฐให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงาน และสนับสนุนนโยบายด้านการประหยัดพลังงานมากขึ้น [1] รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือ “อีโคคาร์” (Eco Car) เป็นรถที่ผู้ประกอบรถยนต์ได้พยายามคิดค้นด้วยเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค และให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับสถานการณ์ด้านพลังงานในปัจจุบัน ตลอดจนสร้างโอกาสในการผลิตและส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ชนิดใหม่ที่สอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการของตลาดโลกมากขึ้น

ดังนั้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดการผลิตรถ Eco Car ในประเทศมากขึ้น รัฐบาลจึงได้ให้การส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน โดยให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีสูงสุดกับนักลงทุน [2] แต่อย่างไรก็ตาม รถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco Car) เป็นรถยนต์ที่มีคุณสมบัติสูง

เช่น การรักษาสีเงาแวเคลือบ ความปลอดภัย และการประหยัดพลังงาน ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยียานยนต์ที่ทันสมัยในการผลิต ทำให้รถ Eco Car มีต้นทุนในการผลิตสูงกว่ารถยนต์ที่ผลิตอยู่ในประเทศไทยในปัจจุบันค่อนข้างมาก ประกอบกับศักยภาพและความสามารถในการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังมีจำกัด นักลงทุนจึงเห็นว่าการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานมีความเสี่ยงสูง และผลตอบแทนอาจไม่คุ้มกับการลงทุน หรืออาจมีปัจจัยด้านอื่นๆ ที่ไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุน

จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่สนใจ ได้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับการลงทุน ตลอดจนขอรับการส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานจากภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานจำแนกตามคุณลักษณะของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3. สมมติฐานการวิจัย

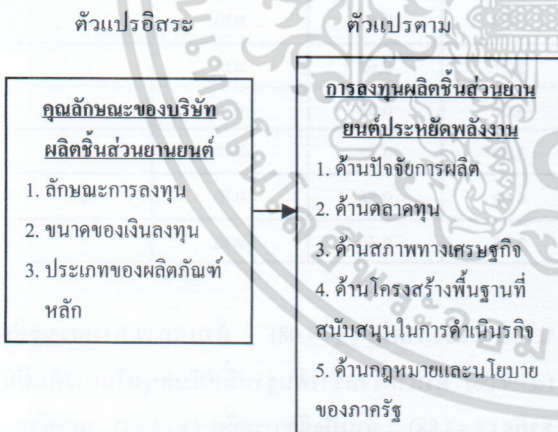
**สมมติฐานที่ 1** ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานแตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 2** ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานแตกต่างกัน

**สมมติฐานที่ 3** ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานแตกต่างกัน

### 4. กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยทำการศึกษาคูณลักษณะของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใน 3 ลักษณะ ได้แก่ ลักษณะการลงทุน ขนาดของเงินลงทุน และประเภทของผลิตภัณฑ์หลัก และได้แนวคิดในการศึกษาการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานจากผลงานวิจัยของ [7] โดยการศึกษาใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านปัจจัยการผลิต ด้านตลาดทุน ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ และด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ



รูปที่ 1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

### 5. ขอบเขตการวิจัย

#### 5.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการทั้งหมด 115 โรงงาน จำนวน 575 คน และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 234 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) [3]

#### 5.2 ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ คือ คุณลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย ลักษณะการลงทุน ขนาดของเงินลงทุน และประเภทของผลิตภัณฑ์หลัก
2. ตัวแปรตาม คือ การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ประกอบด้วย ด้านปัจจัยการผลิต ด้านตลาดทุน ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ

#### 5.3 ระยะเวลาในการวิจัย

เก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2553 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553

### 6. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ผู้วิจัยใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยในครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับคุณลักษณะของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัด

## 7. การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ในการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- การวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน โดยใช้ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปลความหมายของค่าเฉลี่ย [4] ใช้เกณฑ์ดังนี้
 

คะแนนเฉลี่ย	ระดับความคิดเห็น
4.51 – 5.00	เห็นด้วยมากที่สุด
3.51 – 4.50	เห็นด้วยมาก
2.51 – 3.50	เห็นด้วยปานกลาง
1.51 – 2.50	เห็นด้วยน้อย
1.00 – 1.50	เห็นด้วยน้อยที่สุด

## 8. ผลการวิจัย

8.1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และลำดับที่ของความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ทั้งในภาพรวมและรายด้าน

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน	n = 211		ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
	$\bar{x}$	S.D		
1. ด้านปัจจัยการผลิต	3.83	0.57	มาก	4
2. ด้านตลาดทุน	3.71	0.63	มาก	5
3. ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ	4.06	0.52	มาก	2
4. ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ	3.88	0.52	มาก	3
5. ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ	4.08	0.58	มาก	1
ค่าเฉลี่ยรวม	3.95	0.45	มาก	

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานทั้งในภาพรวมและรายด้าน ทุกด้านอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.95 และค่าเฉลี่ยแต่ละด้านเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ด้านกฎหมายและ

การแปลความหมายของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจะให้เกณฑ์ดังนี้ [5]

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.000-0.999 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกันมาก

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.000 ขึ้นไป หมายถึง มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันมาก

2. การทดสอบสมมติฐาน โดยใช้วิธีวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และทดสอบค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธี LSD (Least Significant Difference)

นโยบายของภาครัฐ ( $\bar{x}=4.08$ ) ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ ( $\bar{x}=4.06$ ) ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ ( $\bar{x}=3.88$ ) ด้านปัจจัยการผลิต ( $\bar{x}=3.83$ ) และด้านตลาดทุน ( $\bar{x}=3.71$ )

8.2 ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน จำแนกตามลักษณะการลงทุน

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่า p-value ของการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน จำแนกตามลักษณะการลงทุน

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )			F	p-value
	ชาวไทยทั้งหมด (n = 72)	ชาวต่างชาติทั้งหมด (n = 85)	ร่วมทุนชาวไทยกับชาวต่างชาติ (n = 54)		
1. ด้านปัจจัยการผลิต	3.78	3.81	3.95	1.486	0.229
2. ด้านตลาดทุน	3.66	3.77	3.69	0.676	0.510
3. ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ	4.06	4.07	4.05	0.008	0.992
4. ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ	3.82	3.90	3.93	0.899	0.409
5. ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ	4.14	4.14	3.89	3.802	0.024*
ค่าเฉลี่ยรวม	3.94	3.98	3.92	0.292	0.747

หมายเหตุ \* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 3 ผลการทดสอบค่าเฉลี่ยรายคู่ ระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ ที่มีลักษณะการลงทุนต่างกันด้วยวิธี LSD

ลักษณะการลงทุน	$\bar{X}$	กลุ่มที่		
		1	2	3
1. ชาวไทยทั้งหมด	4.14	-	0.935	0.018*
2. ชาวต่างชาติทั้งหมด	4.14	-	-	0.012*
3. ร่วมลงทุนระหว่างชาวไทยกับชาวต่างชาติ	3.89	-	-	-

หมายเหตุ \* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 2 พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ในด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

พบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนเป็นชาวไทยทั้งหมดมีระดับความคิดเห็นแตกต่างจากผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนเป็นการร่วมลงทุนระหว่างชาวไทยกับชาวต่างชาติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนเป็นชาวต่างชาติทั้งหมดมีระดับความคิดเห็นแตกต่างจากผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีลักษณะการลงทุนเป็นการร่วมลงทุนระหว่างชาวไทยกับชาวต่างชาติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนในกลุ่มอื่นๆ มีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังปรากฏในตารางที่ 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 8.3 ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน จำแนกตามขนาดของเงินลงทุน

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) และค่า p-value ของการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน จำแนกตามขนาดของเงินลงทุน

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ )			F	p-value
	ไม่เกิน 50 ล้านบาท (n = 82)	มากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท (n = 72)	มากกว่า 200 ล้านบาท (n = 57)		
1. ด้านปัจจัยการผลิต	3.68	3.89	3.97	5.044	0.007**
2. ด้านตลาดทุน	3.68	3.64	3.84	1.842	0.161
3. ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ	4.23	4.00	3.91	7.701	0.001**
4. ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ	3.89	3.94	3.82	0.985	0.375
5. ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ	4.24	3.97	3.97	5.786	0.004**
ในภาพรวม	4.00	3.92	3.92	0.876	0.418

หมายเหตุ \*\* แสดงต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) และผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน	ขนาดของเงินลงทุน	$\bar{x}$	กลุ่มที่		
			1	2	3
ด้านปัจจัยการผลิต	1. ไม่เกิน 50 ล้านบาท	3.68	-	0.020*	0.003**
	2. มากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท	3.89	-	-	0.456
	3. มากกว่า 200 ล้านบาท	3.97	-	-	-
ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ	1. ไม่เกิน 50 ล้านบาท	4.23	-	0.005**	0.000**
	2. มากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท	4.00	-	-	0.325
	3. มากกว่า 200 ล้านบาท	3.91	-	-	-
ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ	1. ไม่เกิน 50 ล้านบาท	4.24	-	0.003**	0.006**
	2. มากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท	3.97	-	-	0.996
	3. มากกว่า 200 ล้านบาท	3.97	-	-	-

หมายเหตุ \*\* แสดงต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 \* แสดงต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4 พบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในด้านปัจจัยการผลิต ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ และด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐแตกต่าง

กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และเมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ในด้านปัจจัยการผลิต พบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกับผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุน

มากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาทมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกับผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนในคู่อื่นๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในด้านสภาพทางเศรษฐกิจ พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกับผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท และแตกต่างกับ

ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนคู่อื่นๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ พบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกับผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 50 แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท และแตกต่างกับผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนคู่อื่นๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังปรากฏในตารางที่ 5

8.4 ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน จำแนกตามประเภทของผลิตภัณฑ์หลัก

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) และค่า p-value ของการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน จำแนกตามประเภทของผลิตภัณฑ์หลัก

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ )					F	p-value
	ผลิตชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ (n = 93)	ผลิตชิ้นส่วนพลาสติก (n = 35)	ผลิตชิ้นส่วนยาง (n = 26)	ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (n = 37)	ผลิตชิ้นส่วนฉนวนกันเสียง/ความร้อน (n = 20)		
1. ด้านปัจจัยการผลิต	3.81	4.12	3.68	3.68	3.89	3.649	0.007**
2. ด้านตลาดทุน	3.56	3.98	3.94	3.75	3.61	4.137	0.003**
3. ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ	3.86	4.14	4.36	4.30	4.04	9.024	0.000**
4. ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ	3.80	3.96	3.93	3.95	3.91	1.132	0.342
5. ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ	3.89	4.20	4.43	4.31	3.81	8.888	0.000**
ในภาพรวม	3.81	4.11	4.12	4.06	3.87	5.381	0.000**

หมายเหตุ \*\* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ของผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์ต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

การลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน	ประเภทของผลิตภัณฑ์หลัก	$\bar{x}$	กลุ่มที่				
			1	2	3	4	5
ด้านปัจจัยการผลิต	1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ	3.81	-	0.005**	0.287	0.235	0.551
	2. ชิ้นส่วนพลาสติก	4.12	-	-	0.002**	0.001**	0.142
	3. ชิ้นส่วนยาง	3.68	-	-	-	0.983	0.198
	4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	3.68	-	-	-	-	0.174
	5. ชิ้นส่วนฉนวนกันเสียง/ความร้อน	3.89	-	-	-	-	-
ด้านตลาดทุน	1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ	3.56	-	0.001**	0.006**	0.108	0.743
	2. ชิ้นส่วนพลาสติก	3.98	-	-	0.799	0.119	0.033*
	3. ชิ้นส่วนยาง	3.94	-	-	-	0.238	0.074
	4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	3.75	-	-	-	-	0.403
	5. ชิ้นส่วนฉนวนกันเสียง/ความร้อน	3.61	-	-	-	-	-
ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ	1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ	3.86	-	0.004**	0.000**	0.000**	0.129
	2. ชิ้นส่วนพลาสติก	4.14	-	-	0.073	0.148	0.490
	3. ชิ้นส่วนยาง	4.36	-	-	-	0.629	0.027*
	4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	4.30	-	-	-	-	0.055
	5. ชิ้นส่วนฉนวนกันเสียง/ความร้อน	4.04	-	-	-	-	-
ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ	1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ	3.89	-	0.004**	0.000**	0.000**	0.542
	2. ชิ้นส่วนพลาสติก	4.20	-	-	0.107	0.394	0.010*
	3. ชิ้นส่วนยาง	4.43	-	-	-	0.397	0.000**
	4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	4.31	-	-	-	-	0.001**
	5. ชิ้นส่วนฉนวนกันเสียง/ความร้อน	3.81	-	-	-	-	-
ในภาพรวม	1. ชิ้นส่วนเหล็กและโลหะอื่นๆ	3.81	-	0.001**	0.001**	0.003**	0.594
	2. ชิ้นส่วนพลาสติก	4.11	-	-	0.868	0.660	0.051
	3. ชิ้นส่วนยาง	4.12	-	-	-	0.567	0.047*
	4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	4.06	-	-	-	-	0.109
	5. ชิ้นส่วนฉนวนกันเสียง/ความร้อน	3.87	-	-	-	-	-

หมายเหตุ \*\* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 \* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 6 พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานด้านปัจจัยการผลิต ตลาด

ทุน สภาพทางเศรษฐกิจ และกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และเมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานของผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักแตกต่างกันเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD ด้านปัจจัยการผลิต พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วน



ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน

ด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐ ควรได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยภาครัฐควรมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในประเทศให้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะนโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนของ BOI สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กฎหมายทางด้านการควบคุมสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น WTO, AFTA เป็นต้น [2] และภาครัฐควรเร่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน และกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุธรรม อุทยานวุฒิกุล [6] ที่พบว่า ผู้บริหารหน่วยงานหลักของบริษัทผลิตรถยนต์ มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านนโยบายของภาครัฐที่มีอิทธิพลต่อการลงทุน โครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานอยู่ในระดับมาก

ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ เนื่องจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ เป็นสิ่งที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน เช่น การติดตามสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก เนื่องจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ส่งผลให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติลดลง ความต้องการของตลาดและการแข่งขันของตลาดชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมไปถึงสถานการณ์ทางการเมืองภายในประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน [7] ที่พบว่า สถานภาพเศรษฐกิจเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากต่อการตัดสินใจลงทุน ความไม่แน่นอนทางการเมือง ความไม่มีเสถียรภาพของราคาน้ำมันในประเทศ เป็นปัจจัยที่สร้างความกังวลให้แก่การลงทุน และทำให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนลดลง

ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจาก โครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยแวดล้อมทางกายภาพที่ช่วยสนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ประกอบด้วย ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ความพร้อมของสาธารณูปโภค ผู้วิจัยเห็นว่า ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการจัดหาที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ราคาที่ดิน/ค่า

เช่าที่ดิน ที่มีความเหมาะสมสำหรับการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน [7] ที่พบว่า ปัจจัยทางโครงสร้างในด้านต่างๆ เช่น ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ความพร้อมของสาธารณูปโภค และความเหมาะสมของแหล่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และค่าที่ดิน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน

ด้านปัจจัยการผลิต เนื่องจาก ชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิต ทำให้มีต้นทุนสูง เช่น ต้นทุนในการสั่งซื้อเครื่องจักร และวัตถุดิบ นอกจากนี้จะต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ และความสามารถทางด้านวิศวกรรม การวิจัยและพัฒนา ซึ่งแสดงถึงศักยภาพและความพร้อมของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน [7] ที่พบว่า คุณภาพของแรงงานระดับวิศวกร จำนวนแรงงาน และคุณภาพที่สม่ำเสมอของวัตถุดิบ ทำให้ขีดความสามารถในการดึงดูดนักลงทุนเพิ่มมากขึ้น

ด้านตลาดทุน เนื่องจาก รถยนต์ประหยัดพลังงาน (Eco Car) เป็นรถยนต์ที่มีศักยภาพและคุณสมบัติที่สูงกว่ารถยนต์ทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นในด้านความปลอดภัย ด้านการประหยัดน้ำมัน และด้านสิ่งแวดล้อม จึงต้องใช้เทคโนโลยียานยนต์ที่ทันสมัยในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ทำให้ต้องใช้เงินทุนสูง ผู้วิจัยเห็นว่า ภาครัฐควรสนับสนุนด้านเงินทุน และแหล่งเงินทุนให้มีความเพียงพอกับความต้องการของนักลงทุน เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน [7] ที่พบว่า การระดมเงินทุนในประเทศไทยยังไม่สามารถทำได้สะดวก และมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก

## 9.2 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานจำแนกตามคุณลักษณะของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

**ลักษณะการลงทุน** พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีลักษณะการลงทุนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ไม่ว่าจะมียุทธศาสตร์การลงทุนแบบใดก็ให้ความสำคัญต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน เนื่องจาก การลงทุนดังกล่าว ผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนจาก BOI และ มาตรการสนับสนุนภาครัฐอื่นๆ ของไทย อีกทั้งแนวโน้มของสถานการณ์การประหยัดพลังงานในอนาคต จะเป็นปัจจัยที่จะช่วยส่งเสริมให้ผู้ใช้จ่ายเงินให้มีความสนใจกับรถยนต์ประหยัดพลังงานมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ ชูธรรม อุทยานวุฒิกุล [6] ที่พบว่า ผู้บริหารของบริษัทที่ผลิตรถยนต์ที่สังกัดค่ายรถยนต์ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานไม่แตกต่างกัน

**ขนาดของเงินลงทุน** พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาในแต่ละด้านพบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานด้านปัจจัยการผลิต ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ และด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ และพบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีขนาดของเงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาทมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าขนาดอื่นๆ และผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีขนาดของเงินลงทุนนี้ ให้ความสำคัญกับระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน มากกว่าขนาดอื่นๆ โดยเฉพาะด้านตลาดทุน เนื่องจากการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้มีต้นทุนสูงในการลงทุนผลิต เช่น เครื่องจักรและวัตถุดิบ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สมชัย ดันดิชนวัฒน์ [8] ที่พบว่า การที่อุตสาหกรรมที่มีขนาดแตกต่างกันในสินทรัพย์ลงทุน จะมีกิจกรรมหรือลักษณะการดำเนินงาน

ด้านต่างๆ ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยเห็นว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็กควรเพิ่มขนาดของเงินลงทุนในด้านต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้มีความพร้อมสำหรับการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานมากขึ้น

**ประเภทของผลิตภัณฑ์หลัก** พบว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ยกเว้นด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจ และพบว่าผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักเป็นชิ้นส่วนยางมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าผลิตภัณฑ์อื่นๆ เมื่อพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่ามีระดับความคิดเห็นต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน ด้านปัจจัยการผลิต ด้านตลาดทุน ด้านสภาพทางเศรษฐกิจ และด้านกฎหมายและนโยบายของภาครัฐแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยเห็นว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีประเภทของผลิตภัณฑ์หลักอื่นๆ ให้ความสำคัญในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนในการดำเนินธุรกิจค่อนข้างน้อย ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า ผู้บริหารของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เห็นว่า ปัจจัยเหล่านี้มีความเหมาะสม และเพียงพอกับความต้องการในการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน เช่น ที่ดิน/ค่าเช่าที่ดิน ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ระบบการขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน [7] ที่พบว่า โครงสร้างพื้นฐานของไทยที่มีในปัจจุบันเป็นปัจจัยที่ทำให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติอยู่ในระดับที่สูงขึ้น โดยเฉพาะสาธารณูปโภคที่มีอย่างเพียงพอ

## 10. ข้อเสนอแนะ

### 10.1 ข้อเสนอแนะเพื่อการนำผลการวิจัยไปใช้

1. ภาครัฐและสถาบันการเงินควรให้การสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในด้านการลงทุนเกี่ยวกับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน เช่น การกำหนดอัตรา

ดอกเบี้ยเงินกู้ที่ต่ำ การจัดตั้งกองทุนพิเศษ และการจัดหาแหล่งเงินทุนกู้ยืมให้มีเพียงพอกับความต้องการของนักลงทุนในการดำเนินการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน

2. ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้การสนับสนุนด้านระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และควรเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อสนับสนุนการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน

3. ภาครัฐควรกำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานอย่างจริงจัง โดยเฉพาะนโยบายและสิทธิประโยชน์ เนื่องจาก นโยบายต่างๆ ของรัฐบาลจะเป็นตัวสะท้อนการบริหารของรัฐบาล ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นในการตัดสินใจให้กับนักลงทุน

4. องค์กรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ ควรเร่งพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรให้มีความรู้ ความสามารถ และทักษะ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานให้ได้คุณภาพและมีมาตรฐานที่สูง โดยจัดให้มีการอบรมบุคลากรสำหรับเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ เพื่อให้เกิดองค์ความรู้ และทันกับการพัฒนาของเทคโนโลยีในปัจจุบันและอนาคต

## 10.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของตัวแปรด้านอื่นๆ ที่อาจจะมีผลต่อการตัดสินใจลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน เช่น ด้านปัจจัยส่วนบุคคล ด้านผู้ประกอบการรถยนต์ เป็นต้น

2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับ ความพร้อมของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงาน

3. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับความคิดเห็น ของผู้บริหารบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประหยัดพลังงานชนิดอื่นๆ เช่น รถยนต์ไฟฟ้า (EVs : Electric Vehicles), รถยนต์ไฟฟ้าแบบผสมหรือไฮบริด (HEVs : Hybrid Electric Vehicles) เป็นต้น

## เอกสารอ้างอิง

- [1] ช่อนกลิ่น พลอยมี. 2551. Eco Car รถยนต์ทางเลือกใหม่ : วารสารส่งเสริมการลงทุน. 19(2),13-17.
- [2] สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2552. **คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน.** กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.
- [3] พรรณี ลีกิจวิณะ. 2550. **วิธีการวิจัยทางการศึกษา.** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ภาควิชาครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- [4] สีน พันธุ์พิงิจ. 2549. **เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์.** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : วิทยพัฒน์.
- [5] ชานินทร์ ศิลป์จารุ. 2549. **การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS.** พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : วี อินเตอร์ พรินท์.
- [6] ชูธรรม อุทยานวุฒิกุล. 2552. **ความคิดเห็นของผู้บริหารเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานของผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย. วารสารเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม. 8(2),65-67.**
- [7] สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2551. **โครงการศึกษาและวิเคราะห์ความเชื่อมั่นนักลงทุนต่างชาติในประเทศไทย.** กรุงเทพฯ : ศูนย์วิจัยและพัฒนาระบบสารสนเทศระหว่างประเทศ.
- [8] สมชัย ตันดิธนะวิวัฒน์. 2542. **วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคม.** พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้