

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันการเดินทางเป็นส่วนหนึ่งที่มีบทบาทในชีวิตและสังคมของมนุษย์อย่างมาก เนื่องจากมักจะมีทางเลือกในการเดินทางมากมาย ไม่ว่าจะเป็น ทางรถยนต์ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน แท็กซี่ และทางอื่นๆอีกมาก ซึ่งในภาวะปัจจุบันปัญหาการค่าน้ำมันแพงเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ดังนั้นประชาชนจึงหันมานิยมเดินทางด้วยวิธีต่างๆนอกจากรถยนต์ส่วนตัวกันมากขึ้น แต่ในขณะที่น้ำมันมีราคาสูงขึ้นตลาดของรถยนต์กลับเติบโตมากขึ้นในแต่ละปีเช่นกัน ดังนั้นทางรัฐบาลจึงได้มีโครงการที่จะออกรถยนต์ประหยัดพลังงาน (อีโคคาร์) ซึ่งเป็นรถ ไม่มีมลพิษ และประหยัดน้ำมันมากกว่ารถทั่วไป และราคาถูกกว่ารถทั่วไปอีกด้วย ซึ่งทางรัฐคาดหวังว่า รถอีโคคาร์จะช่วยลดการใช้ น้ำมันและมลพิษที่เป็นปัญหาของประเทศไทยได้

ดังนั้นเพื่อช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศและลดการใช้ น้ำมันในประเทศรัฐบาล จึงให้การสนับสนุนผู้ผลิตรถยนต์อีโคคาร์ โดยผู้ผลิตได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน BOI เมื่อปลายปี 2550

เงื่อนไขและคุณสมบัติของรถยนต์อีโคคาร์ ที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยสังเขปคือ เป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กเครื่องยนต์เบนซินขนาดไม่เกิน 1300 ซีซี และดีเซลไม่เกิน 1400 ซีซี อัตราการใช้ น้ำมันไม่เกิน 5.0 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร หรือเฉลี่ย 20 กิโลเมตรต่อลิตร มีมาตรฐานมลพิษตามที่กำหนด และมีมาตรฐานความปลอดภัยในการชน ตามมาตรฐานคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติ โดยรถที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานข้อกำหนดคุณสมบัติของรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือรถอีโคคาร์ (ECO Car) ดังกล่าว จะได้รับประโยชน์ทางภาษี โดยกระทรวงการคลังได้กำหนดภาษีสรรพสามิต ในอัตราร้อยละ 17 จากอัตรากำหนดที่ร้อยละ 30 และอุตสาหกรรมยานยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอีกด้วย (วิชาการคอตคอม Eco Car ทางเลือกของรถยนต์ในอนาคต, 2552: ออนไลน์)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้พิจารณาให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ประกอบการผลิตรถยนต์อีโคคาร์ ตามเงื่อนไขที่กำหนดได้แก่ ยกเว้นอากรขาเข้าในทุกเขตที่ตั้ง และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 8 ปี รวมทั้งลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบ ตามมาตรา 30 ในอัตราสูงสุด ที่ร้อยละ 90 กำหนดเวลา 2 ปีโดยจะพิจารณาอนุมัติให้คราวละ 1 ปี ส่งผลให้ค่าย

รถยนต์รายใหญ่ให้ความสนใจทำตลาดรถยนต์ประเภทนี้มากขึ้น โดยในปี 2553 นิสสันได้ผลิตรถยนต์นั่งอีโคคาร์เป็นบริษัทแรก ในชื่อรุ่น นิสสันมาร์ช ส่วนในปี 2554 ผู้ประกอบการทั้ง นิสสัน ฮอนด้า โตโยต้า ชูซูกิ และมิตซูบิชิ มีแผนการผลิตรถยนต์นั่งอีโคคาร์ตามตารางต่อไปนี้ (สารวิจัยธุรกิจ รถยนต์ ตลาดฟุ้ง โลก, 2553 : ออนไลน์)

ตารางที่ 1 กำลังการผลิตและเป้าหมายการจำหน่ายรถยนต์อีโคคาร์ ปี 2553 - 2555

บริษัท	ปีที่เริ่มผลิต	เป้าหมายการจำหน่าย (คัน)			เงินลงทุน (ล้านบาท)
		กำลังการผลิต	ในประเทศ	ส่งออก	
ชูซูกิ	2555	138,000	26,000	112,000	9,500
ฮอนด้า	2554	120,000	60,000	60,000	6,700
นิสสัน	2553	120,000	24,000	96,000	5,550
มิตซูบิชิ	2554	107,000	13,000	94,000	7,731
โตโยต้า	2554	100,000	50,000	50,000	6,642
ทาทา	2555	100,000	48,000	52,000	7,317
รวม		685,000	221,000	464,000	43,440

หมายเหตุ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOD) ปี 2553 และคำนวณโดยฝ่ายวิจัยธุรกิจ ธนาคารกรุงไทย

ฝ่ายวิจัยธุรกิจ สายงานบริหารความเสี่ยงและกำกับ บมจ.ธนาคารกรุงไทยคาดว่าตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไป ผู้ประกอบการจะสามารถผลิตรถยนต์อีโคคาร์ ตามเป้าหมายการผลิตสูงสุด 685,000 คันส่งผลให้การผลิตรถยนต์ในปี 2557 จะมีจำนวนมากถึง 2.0 ล้านคัน โดยเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กประมาณ 750,000 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 75.0 ของการผลิตรถยนต์นั่งทั้งหมด จึงเป็นที่คาดหวังว่าโครงการอีโคคาร์ จะเข้ามาเป็นตลาดหลักและช่วยเสริมตลาดรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้นและสามารถสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างเต็มที่ ขณะที่ตลาดต่างประเทศก็มีแนวโน้มที่จะส่งออกได้มากขึ้นซึ่งคาดว่าจะช่วยนำรายได้เข้าประเทศเพิ่มขึ้นกว่า 175,000 ล้านบาทต่อปี นอกจากนี้โครงการอีโคคาร์ยังจะช่วยลดมลพิษ ลดภาวะโลกร้อน และรักษาธรรมชาติสิ่งแวดล้อมได้อีกทางหนึ่ง

อย่างไรก็ตามจากภาวะอัตราเงินเฟ้อ และอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งราคาเหล็กและพลาสติกซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์มีแนวโน้มที่จะปรับตัวสูงขึ้น จะทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์สูงขึ้น รวมทั้งราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนทางเลือกในการใช้ยานพาหนะเพื่อการเดินทางมีมากขึ้น ทั้งรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน รวมทั้งโครงการ

รถไฟฟ้าที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งช่วยให้มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่าการใช้รถยนต์ นอกจากนั้นผู้บริโภครยังมียทางเลือกที่จะใช้รถยนต์ต่อไปโดยปรับเปลี่ยนไปใช้พลังงานทางเลือกได้หลายทาง ทั้งรถยนต์ E20 รถยนต์ E85 รวมทั้งรถยนต์ที่ใช้ LPG และ NGV อีกด้วย ดังนั้นกำลังการผลิตและเป้าหมายการจำหน่ายรถยนต์อีโคคาร์ จึงอาจไม่เป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ อันจะมีผลกระทบต่อเนื่องไปถึงมาตรการสนับสนุนของภาครัฐที่มุ่งขยายฐานผู้บริโภค และเพิ่มอุปทานรถยนต์อีโคคาร์ ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะศึกษาทัศนคติของผู้บริโภคในจังหวัดกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่คล่องตัว เหมาะสมสำหรับลักษณะการใช้ชีวิตในเมือง โดยเป็นรถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความปลอดภัยสูง รวมทั้งสามารถช่วยประหยัดน้ำมัน นำรายได้เข้าประเทศจากการส่งออก ช่วยแก้ปัญหาเศรษฐกิจของประเทศได้เหมาะสมกับการส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐ

ผลการศึกษจะทำให้ทราบถึงความต้องการใช้รถยนต์และมุ่งเน้นถึงทัศนคติของผู้บริโภคที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากล เป็นประโยชน์ให้แก่ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายรถยนต์ที่สนใจใช้เป็นข้อมูลประกอบในการวางแผนการผลิตเพื่อให้เข้าถึงผู้บริโภค และวางแผนกลยุทธ์การตลาด เพื่อบรรลุผลตามกำลังการผลิตและเป้าหมายการจำหน่ายที่ได้กำหนดไว้ต่อไป

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์
2. สามารถนำข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนกลยุทธ์ทางการตลาดสำหรับผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้มากที่สุด

นิยามศัพท์

ทัศนคติ หมายถึง ความคิดเห็นที่มีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ และเป็นส่วนที่พร้อมจะมีปฏิกิริยาโต้ตอบในทางบวกหรือทางลบ ต่อบุคคล วัตถุ หรือสถานการณ์ภายนอก พร้อมทั้งจะตอบสนองในทางชอบ หรือไม่ชอบ อย่างไม่อย่างหนึ่ง ต่อ วัตถุ (Object) คือ บุคคล กลุ่มบุคคล สถาบัน ผลิตภัณฑ์ หรือสิ่งใดก็ได้ ที่เข้ามาเกี่ยวข้อง

ผู้บริโภค หมายถึง ผู้ที่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากล (อีโคคาร์)

รถยนต์อีโคคาร์ (Eco Car) หมายถึง รถยนต์ที่จะถูกเรียกว่าเป็น Eco-Car ได้นั้นจะต้องมี 4 คุณสมบัติหลัก คือ

1. ความประหยัดน้ำมัน โดยจะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กม. หรือ น้ำมัน 1 ลิตรวิ่งได้ระยะทาง 20 กม.
2. การรักษาสีเงาแว่นสีมาตรฐานมลพิษปลอดภัยระดับยูโร 4 คือ มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่า 120 กรัม/ระยะทาง 1 กม. โดยรถยนต์ในกลุ่มประเทศยุโรป มีเพียง 5% ที่ผ่านมาตรฐานระดับยูโร 4 นี้
3. ความปลอดภัยในระดับสูง ได้มาตรฐานความปลอดภัยของยุโรป (UNECE 94 และ 95) ซึ่งเป็นมาตรฐานความปลอดภัยจากการชนด้านหน้าและด้านข้าง
4. ความคล่องตัว เพื่อให้เป็นรถยนต์ขนาดเล็ก เหมาะสำหรับการขับในเมือง จึงกำหนดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และไม่เกิน 1,400 ซีซี สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล