

ศึกษาทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง

To study the attitudes of using electric vehicles of leading company executives in Thailand: Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong.

ปาริฉัตร สิ้นผดุงถาวร¹ ดร.นารินี แสงสุข²

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์คือ 1. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง 2. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง โดยจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ระดับผู้บริหาร ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง ผู้บริหารระดับต้น อันได้แก่ ทัศนคติของผู้บริหาร ผลกระทบด้านนโยบายของภาครัฐ ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ นโยบาย และการจัดการ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณหาขนาดตัวอย่างของ Taro Yamane ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 210 คน และใช้การสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ เครื่องมือ

ผู้วิจัยดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ โดยทำวิจัยเชิงประจักษ์ใช้แบบสอบถามเป็น เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเป็นลักษณะของคำถามปลายปิด โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสรุปกรอบแนวคิดในการศึกษา และนำมาจัดทำแบบสอบถามให้มีความสัมพันธ์กับกรอบแนวคิด พร้อมทั้งผลการวัดค่าความเที่ยงตรง (Validity)

ผลการวิเคราะห์ เมื่อพิจารณาตามน้ำหนักของผลกระทบของตัวแปรอิสระที่ส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง พบว่าปัจจัยด้านการจัดการ ($\beta = .228$) ส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยองมากที่สุด รองลงมาคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ($\beta = .208$) และปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ($\beta = .199$) ตามลำดับ นอกจากนี้ สัมประสิทธิ์การกำหนด ($R^2 = 0.434$) แสดงให้เห็นว่า อิทธิพลของปัจจัยด้านการจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง คิด

เป็นร้อยละ 43.3 ที่เหลืออีกร้อยละ 56.7 เป็นผลเนื่องจากตัวแปรอื่น

ปัจจัยด้านการจัดการส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยองมากที่สุด รองลงมาคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านเศรษฐกิจและเพื่อนำมาพัฒนา ปรับปรุง ให้เหมาะสมกับความต้องการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าเนื่องจากส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการรับรู้เกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติต่อการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้เพื่อการบริหารของ บริษัทชั้นนำของประเทศไทย ข้อมูลจะถูกรวบรวมผ่านวิธีออนไลน์และออฟไลน์โดยการสุ่มตัวอย่าง โควต้ากับผู้ตอบแบบสอบถาม 210 คนที่มีอำนาจซื้อยานพาหนะสำหรับผู้บริหารที่ใช้ใน บริษัท การวิเคราะห์การถดถอยเพื่อทดสอบสมมติฐานในการวิจัยนี้ การวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่าผู้บริหารบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง ที่มีเพศ ระดับการศึกษา ระดับของผู้บริหารที่ต่างกัน ไม่ได้ส่งผลต่อทัศนคติในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าโดยรวมแตกต่างกันแต่อย่างใด ดังนั้น ในการกำหนดนโยบายและวิธีการต่างๆ ในการพัฒนา ปรับปรุง ให้เหมาะสมกับความต้องการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า ปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลต่อทัศนคติในการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้สำหรับผู้บริหาร ผลของการวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตรถยนต์ในการพัฒนาแผนการตลาดของพวกเขาด้วยความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถอ้างอิงผลลัพธ์เพื่อการวิจัยเพิ่มเติมในด้านอื่น

คำสำคัญ : 1) ทัศนคติของผู้บริหาร 2) ยานพาหนะไฟฟ้า

¹นักศึกษาคณะบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (Visionary Leaders) คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

²อาจารย์ที่ปรึกษาค้นคว้าอิสระ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ABSTRACT

The purpose of this research is 1. To study the impact on the attitudes of executives in using electric vehicles of Thailand's leading companies: Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong 2. To study the impact on the attitudes of executives in using electric vehicles of Leading companies in Thailand: Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong, classified by gender, age, education level Executive level The population used in the study is senior management. Middle

management Top management. Which is the attitude of the management Government policy impact Economic impact Environmental impact Automobile industry impact, policy and management. Specify the sample size by using the Taro Yamane's sample size calculation formula. Samples were 210 people and random sampling using instrumentation level.

The researcher conducted quantitative research. By doing empirical research, questionnaires were used. Tools for data collection Which is a characteristic of closed-end questions By relying on concepts, theories, and related research In order to summarize the conceptual framework for the study And bring the questionnaire to relate to the conceptual framework Along with the results of measuring the accuracy (Validity).

Analysis results When considering the weight of the impact of independent variables that affect the attitudes of executives in using electric vehicles of leading companies in Thailand: Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong, found that the management factors ($\beta = .228$) Affecting the attitudes of executives in using electric vehicles of leading companies in Thailand: Eastern Seaboard Industrial Estate. Rayong is the second highest, followed by environmental factors ($\beta = .208$) and economic factors ($\beta = .199$), respectively. In addition, the determination coefficient ($R^2 = 0.434$) shows that The influence of management factors Environmental And the economy that affects the attitudes of executives in using electric vehicles of Thailand's leading companies: Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong, representing 43.3 percent, the remaining 56.7 percent is due to other variables.

Management factors affect the attitudes of executives in using electric vehicles of leading companies in Thailand: Eastern Seaboard Industrial Estate Rayong is the second highest, followed by the environmental factors. And economic factors and to be developed to suit the needs to achieve satisfaction in the use of electric vehicles. This is because it affects the attitudes of executives in using electric vehicles, the economic benefits and the awareness about electric cars that have an influence on the attitude towards using electric cars for the management of leading companies in Thailand. Data is collected through online and offline methods, using a

quota sampling with 210 respondents who have the power to buy vehicles for executives used in companies. Regression analysis to test the hypothesis in this research. This research shows that top company executives in Thailand: Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong, with gender, educational level. Different levels of management It does not affect the attitude of using electric vehicles as a whole differently. Therefore, in determining policies and various methods of development to suit the needs to achieve satisfaction in the use of electric vehicles. The most important factor affecting the attitude of using electric cars for executives. The results of this research will benefit car manufacturers to develop their marketing plans with more consumer demand. You can also reference the results for additional research in other areas.

Keywords: 1) Attitude of executives 2) Electric vehicles

Special program students Master of Business Administration (Visionary Leaders) Faculty of Business Administration Ramkhamhaeng University

² Independent research advisors Master of Business Administration Ramkhamhaeng University

บทนำ

สืบเนื่องจากวิกฤติการณ์โลกต่อ น้ำมัน ทำให้หลายประเทศทั่วโลกเริ่มมีการตื่นตัวต่อด้านการวางแผนการใช้พลังงาน เช่น ฝรั่งเศสมีการสร้างการกำจัดปล่อยมลพิษเป็นศูนย์สำหรับยานพาหนะทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2040 และในนอร์เวย์มากกว่าครึ่งหนึ่งของยอดขายรถยนต์ใหม่สำหรับยานพาหนะไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2560 และมียอดขายรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศจีนเพิ่มขึ้นประมาณ 71% ในปี พ.ศ. 2560 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2559 และ เมืองเว็กซ์โจ ของประเทศสวีเดน ที่เปลี่ยนไปใช้พลังงานชีวมวลแทนการใช้เชื้อเพลิงน้ำมันอย่างจริงจัง จนเป็นเมืองที่ได้รับรางวัล "เมืองที่มีการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน"

รถยนต์พลังงานไฟฟ้า เริ่มต้นเมื่อปี พ.ศ. 2371 Anyos Jedlik นักประดิษฐ์ชาวฮังการี เขาเป็นผู้ริเริ่มประดิษฐ์มอเตอร์ไฟฟ้า และสร้าง โมเดลรถยนต์ขนาดเล็กจากมอเตอร์ที่เขาคิดค้นขึ้น มีสามล้อ ปี พ.ศ. 2427 นักประดิษฐ์ชาวอังกฤษ Thomas Parker วิศวกรไฟฟ้า ได้มีการสร้างรถยนต์ไฟฟ้าสี่ล้อครั้งแรกในกรุงลอนดอน เขาใช้การชาร์จจากแบตเตอรี่ที่เขาเป็นคนออกแบบ มีการใช้วิ่งในลิเวอร์พูลและเบอร์มิงแฮมปาร์คเกอร์และสองลูกชายของเขาสองคนที่นั่งบนรถยนต์พลังงาน

ไฟฟ้าที่เขาประดิษฐ์ขึ้น ปาร์กเกอร์ได้ทำงานในการพัฒนาเทคโนโลยีมอเตอร์ไฟฟ้า พร้อมแบตเตอรี่เก็บพลังงาน ที่บริษัท Coalbrookdale ปี พ.ศ. 2442 La Jamais Contente หรือ The Never Satisfied คือรถไฟฟ้าที่มีการเคลื่อนที่สูงสุดคันแรก 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้าที่ใช้วัสดุน้ำหนักเบา รูปร่างคล้ายตอปีโค ตัวยกรวงรี ตำแหน่งนักขับอยู่ด้านบนของตัวรถ และออกแบบตามหลักแอโรไดนามิกประเทศฝรั่งเศส รถยนต์ดังกล่าวกำลังจากมอเตอร์ 25 กิโลวัตต์ ในการเคลื่อนที่ 200 โวลต์ ให้กำลังสูงสุด 68 แรงม้า และใช้ยางรถผลิตจากบริษัท มิซลิน ตัวถังมีความแข็งแรงทำจากวัสดุชั้นเยี่ยม บริษัท Tesla Motor นำโดย CEO อีลอน มาร์ก ผู้ที่ริเริ่มแนวคิดที่จะผลิตรถยนต์ไฟฟ้าที่มีข้อจำกัดมากมาย ให้สามารถใช้งานได้จริงบนท้องถนน ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ไฟฟ้า 100 เปอร์เซ็นต์ มีการสร้างโรงงานขนาดใหญ่และคิดค้นมอเตอร์ กับแบตเตอรี่เซลล์เชื้อเพลิง เพื่อใช้ในรถยนต์พลังงานไฟฟ้าในภาคอุตสาหกรรม ในขณะที่เดียวกันได้มีการผลิตรถยนต์ Nissan Leaf รถยนต์ไฟฟ้าขนาดเล็กที่ขายได้กว่า 100,000 คัน ในช่วงนั้นยังมีข้อจำกัดเรื่องของจุลชาร์จแบตเตอรี่

รถยนต์ไฟฟ้า เป็นรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าและขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่แบบชาร์จไฟได้แทนที่จะเป็นเครื่องยนต์เบนซิน ในปี พ. ศ. 2373 ยานพาหนะไฟฟ้าคันแรกได้ถูกนำไปใช้กับโลก รถยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมและถึงจุดสูงสุดจนถึงปี พ.ศ. 2453 อย่างไรก็ตามในเวลานั้นความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานจากน้ำมันเบนซิน, การปรับปรุงการเติมเชื้อเพลิงใหม่ โครงสร้างพื้นฐานของก๊าซเชื้อเพลิงและราคาที่แข่งขันได้เนื่องจากการผลิตจำนวนมาก ในจำนวนของยานพาหนะไฟฟ้า แนวโน้มการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีกครั้ง เนื่องจากเศรษฐกิจโลกถดถอยและความกังวลด้านสิ่งแวดล้อม

การส่งเสริมการลงทุนในภาครัฐ ที่จะมีการเปิดให้ภาครัฐทุกหน่วยสามารถซื้อรถยนต์ระบบไฟฟ้าไปใช้ เพื่อให้รถยนต์ไฟฟ้า ถูกใช้งานอย่างแพร่หลายมากขึ้น และการปรึกษากับกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องว่าจะมีการบริหารจัดการแบตเตอรี่อย่างไรเพื่อไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า ไทยจะมีรถยนต์พลังงานไฟฟ้า 25% ของจำนวนรถทั้งหมดแนวโน้มของรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลไทยได้เปลี่ยนไปสู่ทิศทางใหม่ รัฐบาลไทยได้ประกาศนโยบายเชิงกลยุทธ์ใหม่ในปี พ.ศ. 2558

เพื่อเตรียมรับมือกับวิกฤตการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้นในด้านสิ่งแวดล้อมรัฐบาลไม่ได้เป็นเพียงผู้เดียวที่จัดการกับเรื่องดังกล่าว โดยการออกนโยบาย แต่ บริษัท เอกชนก็มีบทบาทสำคัญในการช่วยบรรเทาปัญหาผ่านกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม งาน วิจัยของ (Khojastehpour Johns ,2014) พบว่าการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมมีผลในเชิงบวกต่อชื่อเสียงขององค์กรต่อแบรนด์และผลกำไรของ บริษัท นี่อาจหมายความว่า ธุรกิจควรดำเนิน

กิจกรรมเพื่อสังคมเป็นหนึ่งในกลยุทธ์ของธุรกิจเพื่อเพิ่มภาพลักษณ์ที่ดีและเพิ่มผลกำไร

จากปัญหาและความเป็นมาข้างต้น ความต้องการพลังงานในภาคขนส่งและปริมาณรถยนต์สะสมที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน ได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเห็นได้ชัดเนื่องจากการปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ และ ก๊าซเรือนกระจกอื่นๆซึ่งประชากรบน โลกเองเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของ สภาพแวดล้อมโดยตรง ส่งผลให้มีการคิดค้นเทคโนโลยีใหม่เพื่อให้ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแต่ยังคง มีการใช้การคมนาคมด้วยรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่นเดิม เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าถือเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในปัจจุบันที่ทางภาครัฐบาลเริ่มมีการสนับสนุนการใช้งานให้มากขึ้น จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจจะทำงานวิจัย เรื่อง ทักษะคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย เพราะ สถานการณ์ปัจจุบันที่การใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมถือเป็นสิ่งสำคัญมีผลให้ธุรกิจที่มีการใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมเป็นภาพลักษณ์ที่น่าสนใจและมีแรงดึงดูด จึงเป็นที่มาของการทำงานวิจัยในครั้งนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความแตกต่างด้านประชากรศาสตร์ (ระดับของผู้บริหาร)ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานพาหนะไฟฟ้าของผู้บริหาร ของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง
2. เพื่อศึกษาผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง

นิยามศัพท์

1. ทัศนคติ หมายถึง ความสนใจ ความคิดเห็น ความเชื่อ ความรู้สึก การแสดงออกถึงความชอบหรือไม่ชอบต่อ สิ่งของ หรือเหตุการณ์สิ่งใดสิ่งหนึ่ง ทัศนคติสามารถสร้างขึ้นจากประสบการณ์ในอดีตและปัจจุบันของบุคคลหนึ่ง ๆสามารถตรวจวัดและเปลี่ยนแปลงได้ ส่งผลต่ออารมณ์และพฤติกรรมของบุคคลนั้น
2. ผู้บริหาร หมายถึง ผู้ที่มีตำแหน่งเป็นหัวหน้าหรือผู้มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนด และผู้บริหารยังแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่
 - 2.1 ผู้บริหารระดับสูง หมายถึง ผู้ริเริ่มต่อตั้งองค์กร หรือประธานกรรมการ ไปจนถึงกรรมการผู้จัดการ ซึ่งมีหน้าที่กำหนดวัตถุประสงค์ นโยบายและกลยุทธ์ เป็นผู้ตัดสินใจเกี่ยวกับทิศ

ทางการดำเนินงานโดยรวมขององค์กร

2.2 ผู้บริหารระดับกลาง หมายถึง ผู้อำนวยการ หัวหน้าศูนย์ ผู้จัดการแผนก หรือ หัวหน้าสายงาน มีหน้าที่ดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานที่ได้กำหนดไว้ รวมถึงการประสานงานระหว่างผู้บริหารระดับสูง เพื่อกำหนดนโยบายให้ผู้จัดการระดับล่าง ได้นำแผนงานไปปฏิบัติ

2.3 ผู้บริหารระดับต้น หมายถึง หัวหน้าแผนกหรือหัวหน้าคนงาน มีหน้าที่ทำตามนโยบายที่ผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารระดับกลางกำหนดไว้ รวมทั้งการช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาให้กับทีม สร้างแรงจูงใจและสามารถรับผิดชอบแทนผู้ที่อยู่ในแผนกของตนได้

3.การจัดการ หมายถึง การทำให้กลุ่มบุคคลในองค์กรเข้ามาทำงานร่วมกันเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันขององค์กร การจัดการประกอบด้วย การวางแผน การจัดการองค์กร การสรรหาบุคลากร การนำหรือการสั่งการ และการควบคุมองค์กรหรือความพยายามที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน และยังช่วยการบริหารให้กับองค์กรต่างๆ ให้เจริญรุ่งเรือง

ขอบเขตการวิจัย

1. ข้อจำกัดของการวิจัย ข้อจำกัดแรกคือการเข้าถึงผู้บริหารใน บริษัท ขององค์กรเนื่องจาก ผู้วิจัยไม่สามารถติดต่อผู้บริหารได้โดยตรงและต้องส่งแบบสอบถามผ่านแผนกทรัพยากรบุคคลหรือ เลขานุการของผู้บริหาร และพนักงานจัดซื้อประการที่สอง บริษัท ชื่อนำบางแห่งใช้นโยบายแบบให้ เลือก เพื่อสร้างทางเลือกสำหรับผู้บริหารในการเลือกว่าจะใช้รถยนต์ของ บริษัท หรือ ได้รับ งบประมาณเพื่อซื้อรถยนต์ของ บริษัท เอง ประการที่สามบาง บริษัท พบว่าการส่งแบบสอบถามหรือ ติดต่อ บริษัท ของพวกเขาเป็นการบุกรุกหรือ โอกาสในการละเมิด นโยบายของ บริษัท

2. ขอบเขตด้านเนื้อหา เป็นการศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่สำคัญ ซึ่ง ผู้วิจัย ดำเนินการสำรวจตามปัจจัยอิสระคือ ทักษะคติของผู้บริหาร และศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3. ขอบเขตระยะเวลา การวิจัยครั้งนี้มีระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง สิงหาคม - ตุลาคม 2562 ใช้ระยะเวลา 3 เดือน

4. ขอบเขตด้านสถานที่ การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาครอบคลุมพื้นที่เฉพาะพื้นที่ อุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

ผลจากการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตรถยนต์ยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อให้สามารถระบุความต้องการของกลุ่มลูกค้าองค์กรและทัศนคติที่มีต่อการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ ข้อมูลจากการวิจัยสามารถช่วยผู้ผลิตยานยนต์ในการวางแผนการตลาดยานพาหนะไฟฟ้าและเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดของพวกเขา รวมถึงลูกค้าของบริษัท เนื่องจากปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับยานพาหนะไฟฟ้า นอกจากนี้การศึกษานี้จะช่วยให้ทรัพยากรมนุษย์ของบริษัท ชี้นำในประเทศไทยตระหนักถึงทัศนคติของผู้บริหาร นอกจากนี้แนวโน้มของอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าจะสามารถคาดการณ์ได้มากขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มยานพาหนะของบริษัท ที่มีการเติบโตแบบไดนามิก

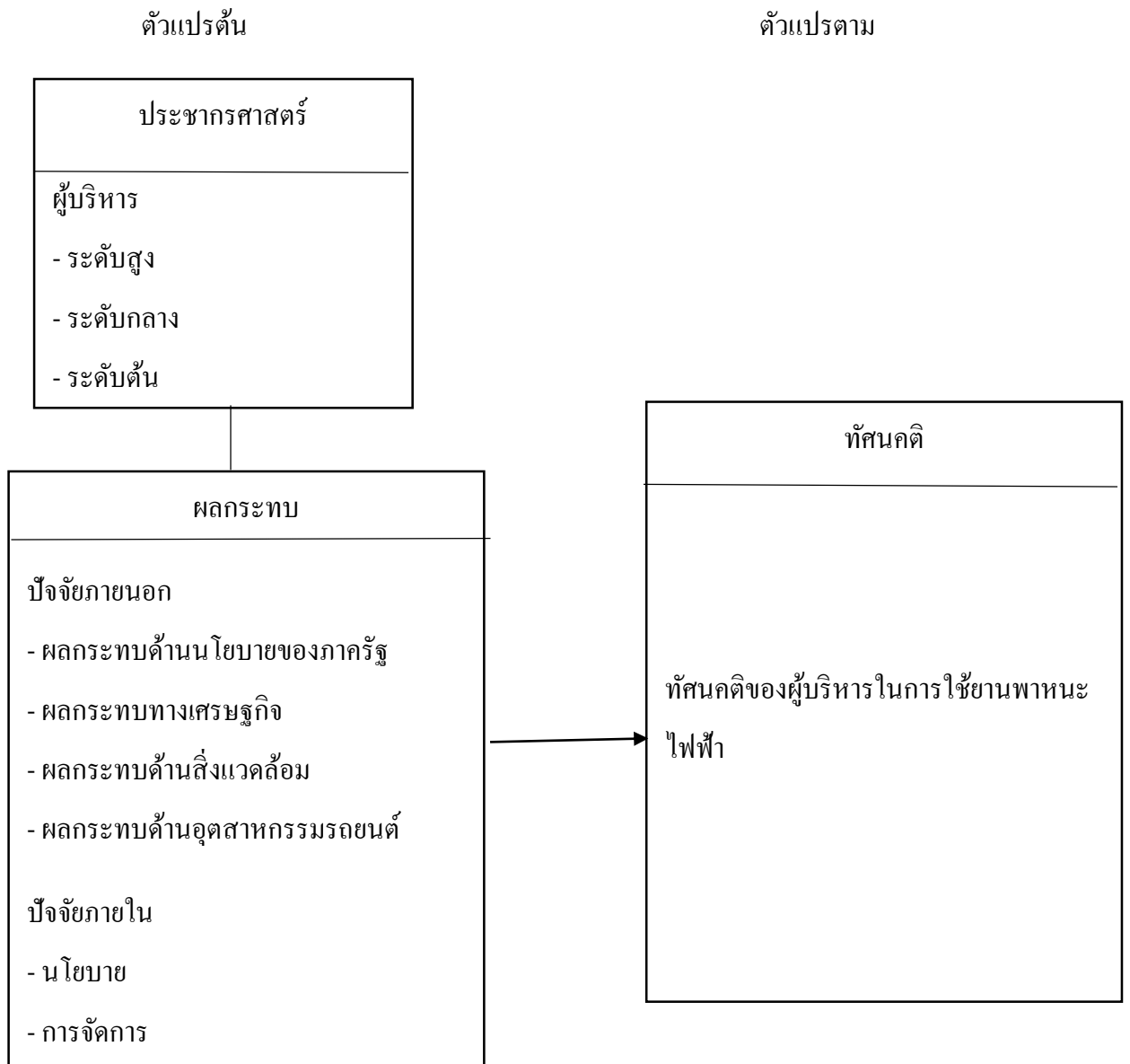
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับทัศนคติของผู้บริหาร
2. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับนโยบายของภาครัฐ
3. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับทางเศรษฐกิจ
4. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม
5. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับยานพาหนะไฟฟ้า
6. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์
7. แนวคิดทฤษฎีการจัดการ
8. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของผู้บริหาร
9. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับนโยบายองค์กร

สมมติฐานการวิจัย

อะไรเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติของ บริษัท ชี้นำของประเทศไทยในการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้เพื่อการใช้งานของผู้บริหาร

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ระเบียบวิธีวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้บริหารบริษัทชั้นนำของประเทศไทย นิคมอุตสาหกรรม อีสเทิร์นซีบอร์ด ระยะเวลา จำนวน 444 คน และคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 หรือมีระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 210 คน โดยทำการสุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างตามความสะดวก

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. แบบสอบถามส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้บริหาร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ผู้บริหารระดับใด โดยลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List)

2. แบบสอบถามส่วนที่ 2 ข้อมูลการใช้ยานพาหนะของผู้บริหาร

3. แบบสอบถามส่วนที่ 3 เกี่ยวกับผลกระทบด้านต่างๆ

4. แบบสอบถามส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

3. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์โดยใช้สถิติ ได้แก่ ค่าความถี่และร้อยละ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติ t - test และสถิติ one-way ANOVA เปรียบเทียบความแตกต่างของประชากรศาสตร์

ผลการวิจัย

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 53.9 และเป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 46.1 มีอายุมากกว่า 40 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 45.6 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 54.9 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้บริหารระดับต้น คิดเป็นร้อยละ 47.2 และสามารถตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าได้โดยตรง คิดเป็นร้อยละ 56.0 รถยนต์ที่ใช้เป็นน้ำมันเบนซิน/ดีเซล (Fuel/Gas) คิดเป็นร้อยละ 79.2 โดยใช้รถยนต์เมอเซเดส-เบนซ์ คิดเป็นร้อยละ 31.6 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ไฟฟ้าสำหรับผู้บริหารเนื่องจากคำนึงถึงข้อได้เปรียบ คิดเป็นร้อยละ 92.1 และส่วนใหญ่คิดว่าระยะที่เหมาะสมต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในระยะเวลา มากกว่า 5 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 41.5 และรู้สึกอยากใช้รถยนต์ไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 45.1

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อปัจจัยต่อผลกระทบด้านต่างๆของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า

ความคิดเห็นของผู้บริหารต่อการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อด้านการจัดการ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าส่วนใหญ่คิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถส่งผลกระทบต่อด้านประหยัดน้ำมัน ($\bar{x} = 4.2383$) รองลงมาคือคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถสร้างผลประโยชน์ด้านประสิทธิภาพสูงในด้านพลังงาน ($\bar{x} = 4.2021$) และคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถสร้างผลประโยชน์ด้านราคาเช่ารถไฟฟ้าที่ต่ำกว่าราคาน้ำมัน ($\bar{x} = 4.1554$) และคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถสร้างผลประโยชน์ด้านประสิทธิภาพสูงต่อองค์กร ($\bar{x} = 4.1347$) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุดคือ คิดว่ารถยนต์ไฟฟ้ามีประสิทธิภาพต่อการขับขี่ ($\bar{x} = 3.9948$) ตามลำดับ แสดงในตาราง 1

ตาราง 1

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยต่อผลกระทบด้านต่างๆของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า

ปัจจัยต่อผลกระทบด้านต่างๆของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า	\bar{x}	SD	ระดับความ คิดเห็น	อันดับ ที่
1. ความคิดเห็นด้านนโยบายภาครัฐ	4.07	0.55	มาก	4
2. ความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจ	3.34	0.68	ปานกลาง	6
3. ความคิดเห็นด้านสิ่งแวดล้อม	4.58	0.56	มาก	1
4. ความคิดเห็นด้านอุตสาหกรรมรถยนต์	3.78	0.72	มาก	5
5. ความคิดเห็นด้านนโยบายองค์กร	4.12	0.64	มาก	3
6. ความคิดเห็นด้านการจัดการ	4.14	0.57	มาก	2
รวม	4.01	0.43	มาก	

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ปัจจัยลักษณะทางประชากรศาสตร์กับผลกระทบด้านต่างๆของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า

ในภาพรวมของปัจจัยลักษณะทางประชากรศาสตร์กับผลกระทบด้านต่างๆของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า

พบว่าเปรียบเทียบความแตกต่างของทัศนคติของผู้บริหารต่อปัจจัยผลกระทบของ

การใช้ยานพาหนะไฟฟ้า จำแนกตามระดับของผู้บริหาร โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายปัจจัยพบว่า ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการจัดการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้น

การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง

ผลจากการทดสอบสมมติฐานโดยการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงเส้นแบบพหุ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Sig. = .011) ด้านสิ่งแวดล้อม (Sig. = .011) และด้านการจัดการ (Sig. = .045) ในขณะที่ปัจจัยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของผู้บริหาร ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐ ด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ และด้านนโยบายองค์กร

เมื่อพิจารณาตามน้ำหนักของผลกระทบของตัวแปรอิสระที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง พบว่าปัจจัยด้านการจัดการ ($\beta = .228$) ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยองมากที่สุด รองลงมาคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ($\beta = .208$) และปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ($\beta = .199$) ตามลำดับ

นอกจากนี้ สัมประสิทธิ์การกำหนด ($R^2 = 0.434$) แสดงให้เห็นว่า อิทธิพลของปัจจัยด้านการจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง คิดเป็นร้อยละ 43.3 ที่เหลืออีกร้อยละ 56.7 เป็นผลเนื่องจากตัวแปรอื่น

สรุปและอภิปรายผล

จากการศึกษา เรื่อง ทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระยอง มีประเด็นสำคัญที่ควรนำมาอภิปรายผล ดังนี้

1. ผลการศึกษาพบว่าผู้บริหารบริษัทชั้นนำมีความคิดเห็นต่อการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า
- 1.1 ผลการศึกษาที่พบว่า ความคิดเห็นของผู้บริหารต่อการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าที่ส่งผล

กระทบต่อด้านนโยบายภาครัฐ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เช่น รัฐบาลควรให้ความช่วยเหลือในการสร้างสถานีชาร์ตไฟฟ้า เพื่อความสะดวกให้กับผู้ใช้ยานพาหนะไฟฟ้า เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้รถยนต์หันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าแทน และ ความคิดเห็นอันดับสุดท้ายได้แก่นโยบายของภาครัฐมีความชัดเจนสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า เนื่องจากนโยบายของภาครัฐมีความสำคัญต่อการใช้ยานพาหนะค่อนข้างมาก ประเทศไทยภาครัฐยังไม่มีมีความชัดเจนว่าในด้านการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าเลย จึงทำให้ผู้ที่หันมาใช้ไม่มีความมั่นใจ การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อด้านนโยบายภาครัฐ ซึ่งสอดคล้องกับ ชัชวาล แอรมหาล้า (2552) ซึ่งได้กล่าวเกี่ยวกับ นโยบายภาครัฐมีความสำคัญต่อองค์การปัจจุบันอย่างมากเนื่องจากนโยบายภาครัฐ เป็นทิศทางของการเปลี่ยนแปลง จึงมีการใช้กันอย่างกว้างขวางและแพร่หลายทั้งในภาคราชการและ ภาคธุรกิจ โดยที่นโยบายภาครัฐถูกกำหนดขึ้นในสังคมหรือในองค์การต่างๆ เพื่อเป็นแนวคิดในการดำเนินงานเพื่อสนองความต้องการหรือความประสงค์ของบุคคลในองค์การนั้น นโยบาย และ บุญทัน ดอกไธสง (2553, หน้า 135, 165) ได้ให้ความหมายของนโยบายว่าเป็นคำมั่นสัญญาที่ ประกาศในการหาเสียงของพรรคการเมืองเมื่อถูกเลือกได้เป็นพรรคผู้จัดตั้งรัฐบาลแล้วได้ประกาศ ให้คำมั่นสัญญาต่อรัฐสภาว่ารัฐบาลจะทำอะไรเป็นประโยชน์ให้กับเจ้าของอำนาจคือ ประชาชนที่เป็นเจ้าของเสียงอำนาจอธิปไตย และเป็นการบอกว่ารัฐบาลกระทำสิ่งนี้และยังไม่ทำสิ่งนั้น โดยเห็น ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา โดย ความคิดเห็นของผู้บริหารต่อการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อด้านนโยบายภาครัฐ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าส่วนใหญ่คิดว่ารัฐบาลควรให้ความช่วยเหลือในการสร้างสถานีชาร์ตไฟฟ้ามากที่สุด

1.2 ผลการศึกษาที่พบว่าการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่ามีผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจมากที่สุดคือการที่รถยนต์ไฟฟ้าแพร่หลายมากขึ้นส่งผลต่อธุรกิจการผลิตน้ำมันให้ตกต่ำลง ตลาดน้ำมันเบนซิน ดีเซล และน้ำมันหล่อลื่นจะได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการ เปลี่ยนแปลงครั้งนี้ เพราะรถยนต์ไฟฟ้า มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานที่สูงกว่ารถยนต์น้ำมันค่อนข้างมาก และ ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถยนต์ไฟฟ้าก็สามารถผลิตได้จากหลายแหล่งพลังงาน ทั้ง ถ่านหิน นิวเคลียร์ พลังน้ำ และพลังงานหมุนเวียนเช่น แสงอาทิตย์ ลม ชีวมวล ฯลฯ และมอเตอร์ไฟฟ้านั้นไม่ต้องใช้น้ำมันหล่อลื่นเหมือนกับรถยนต์ที่ใช้น้ำมัน ซึ่งต้องเปลี่ยน ถ่ายตามระยะ ดังนั้น หากอุตสาหกรรมที่ได้รับ

ผลกระทบไม่รีบหาทางรับมือหรือปรับเปลี่ยนเทคโนโลยี ก็มีแนวโน้มว่าจะล้มหายตายจากไป สอดคล้องทฤษฎีทางเศรษฐกิจของฮาร์รอด-โดมาร์ (2540 อ้างถึงใน สุพีร์ มหาวงศ์, 2544, หน้า 19) ต่างได้พัฒนา ทฤษฎีหรือแบบจำลอง การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะอธิบาย ความสัมพันธ์ ระหว่างการเจริญเติบโตในระดับนั้น ๆ ทั้งสองมีแนวคิดว่าการลงทุนเป็นหัวใจสำคัญ ของ การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ นอกจากจะเพิ่มรายได้แล้วยังมีความสามารถในการผลิตหรือ เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของระบบเศรษฐกิจอีกด้วยด้วยการรักษาระดับการจ้างงานให้เต็มที่ต้อง อาศัย การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทางเศรษฐกิจที่สูงพอที่จะดูดซับเงินออม ซึ่งเป็นที่ต้องการ สำหรับการลงทุนให้เกิดรายได้ในระดับการจ้างงานเต็มที่ โดยที่ ฮาร์รอด-โดมาร์ ตั้งข้อสมมุติฐาน ของตัว แบบไว้ว่าจะเป็นหน่วยงานผลิตอุตสาหกรรมหรือระบบเศรษฐกิจโดยส่วนรวมจะขึ้นอยู่กับ จำนวน ที่ลงทุนในหน่วยเศรษฐกิจ

1.3 ผลการศึกษาที่พบว่าการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม โดย ภาพรวมคำนึงถึงปัญหามลภาวะในอากาศมากที่สุด เนื่องจากแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศที่สำคัญ ของประเทศไทย แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ แหล่งกำเนิดจากยานพาหนะในบริเวณที่ใกล้ถนนที่มีการจราจรติดขัด จะมีปัญหามลพิษทางอากาศ ที่รุนแรงกว่าในบริเวณที่มีการจราจรคล่องตัว สารมลพิษที่ระบายเข้าสู่บรรยากาศที่เกิดจาก การ คมนาคมขนส่ง ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน สารประกอบ ไฮโดรคาร์บอน ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน สารตะกั่วและก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และ แหล่งกำเนิดจากโรงงานอุตสาหกรรมมลพิษทางอากาศจากแหล่ง กำเนิดอุตสาหกรรม เกิดจากการ เผาไหม้เชื้อเพลิงและกระบวนการผลิต ซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ในบรรยากาศและอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในชุมชน โดยทั่วไปหรือ ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด สุวัญน์ สงวนวงษ์, 2540 สิ่งแวดล้อม คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบตัวตัวของมนุษย์ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ และ นามธรรม วัฒนธรรม แบบแผน ประเพณีความเชื่อ มีอิทธิพล เกี่ยวโยงกันถึงกันเป็นปัจจัยในการ เกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ผลกระทบจากปัจจัยหนึ่งจะมี ส่วนเสริมสร้างหรือทำลายอีกส่วนหนึ่งอย่าง หลีกเลี่ยงมิได้ สิ่งแวดล้อมเป็นวงจรและวัฏจักรที่ เกี่ยวข้องกันไปทั้งระบบอย่างไรก็ดีสิ่งแวดล้อม อาจแยกออกเป็นลักษณะกว้าง ๆ ได้เป็น 2 ส่วน คือ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ เช่น ป่า

ไม้ ภูเขา น้ำอากาศ ดิน ทรัพยากรทุกประเภทและ สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ชุมชนเมือง คอนโดมิเนียม โบราณสถาน ศิลปกรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม

1.4 ผลการศึกษาที่พบว่าการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ เมื่อพิจารณาแล้วรถยนต์ไฟฟ้าส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์เนื่องจาก รถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน เป็นรถยนต์ที่ใช้การขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า โดยพลังงานไฟฟ้าที่นำมาขับเคลื่อนจะถูกเก็บอยู่ใน รูปแบบแบตเตอรี่หรืออุปกรณ์เก็บพลังงานไฟฟ้าแบบอื่น ๆ ก็ได้ ซึ่งรถยนต์ไฟฟ้านั้นมีทั้งประเภทที่ ใช้พลังงานไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือแบบผสมที่ใช้ทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงและไฟฟ้าก็ได้ มีทั้งที่ สามารถประจุไฟฟ้าจากระบบไฟฟ้าทั่วไปได้และไม่สามารถประจุไฟฟ้าก็ได้ขึ้นอยู่กับประเภทของ รถยนต์ไฟฟ้า เมื่อพิจารณาจากภายนอกก็แทบจะไม่เห็นข้อแตกต่างระหว่างรถยนต์ไฟฟ้ากับรถยนต์ที่ขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์ทั่วไป และรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าจะให้แรงบิดได้ทันทีทำให้ รถยนต์ไฟฟ้ามีอัตราเร่งที่เรียบและรวดเร็วกว่าทำให้สอดคล้องกับแนวคิด ของ สถาบันยานยนต์, (2559) ในช่วงเริ่มแรกของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ช่วงปี พ.ศ. 2504-2509 นั้นจะให้ความสำคัญกับการผลิตรถยนต์เอง เพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ เมื่อเข้าสู่ช่วงปี พ.ศ. 2510-2512 ได้มีการลดภาษีนำเข้า แต่ยังคงกำหนดอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพื่อเป็นการส่งเสริม การลงทุน ในปี พ.ศ. 2525-2530 มีการปรับข้อกำหนดในการใช้ชิ้นส่วนในประเทศและส่งเสริมการ ส่งออก ช่วงปี พ.ศ. 2540-2549 รัฐบาลให้มีการจัดตั้ง สถาบันยานยนต์ จัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรม ยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549 และเริ่มส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานทดแทน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ก็มีการ จัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์อีก 2 ครั้งคือ แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2550-2554 และ ปี พ.ศ. 2555-ปัจจุบัน สถาบันยานยนต์, 2559 อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จะมีความเกี่ยวข้องกัน และจาก ปัญหาในเรื่องของสิ่งแวดล้อมกำลังถูกให้ความสำคัญเป็นอย่างมากใน ปัจจุบัน ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างมลพิษค่อนข้างมากทั้งด้านการใช้ พลังงานและด้านการปล่อยมลพิษ ได้รับผลกระทบโดยตรง บวกกับการที่อุตสาหกรรมยานยนต์มีการเติบโตที่มากขึ้นยิ่งทำให้เป็นที่จับตามองจากประชากรทั่วโลก ดังนั้นเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ จึงมีบทบาทสำคัญในการช่วยแก้ปัญหาเหล่านี้ ยานยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนหรือประหยัดพลังงาน เป็นตัวเลือกที่ดีในการช่วย แก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ โดยการเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1.5 ผลการศึกษาที่พบว่าการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อด้านนโยบายองค์กร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เช่น การใช้รถยนต์ไฟฟ้าเป็นเรื่องที่ต้ององค์กรเนื่องจากช่วยลดการใช้มลพิษทางอากาศด้วยรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า 100% จึงไม่ทำให้เกิดควันหรือเสียงรบกวนใดๆ ตอบโจทย์คนสิ่งแวดล้อมได้อย่างแท้จริง และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงเนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้า มีกลไกในการขับเคลื่อนที่น้อยกว่ารถน้ำมัน จึงทำให้การซ่อมบำรุงนั้นมีราคาที่ถูกลงและที่สำคัญช่วยทำให้องค์กรลดค่าใช้จ่ายจากการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปัจจุบันมีราคาค่อนข้างสูงพอสมควร แต่เมื่อเทียบอัตราการใช้งานกับรถยนต์ไฟฟ้า นั้นมีความแตกต่างกันมากเนื่องจากสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า นั้นอัตราการชาร์จไฟที่ดูเหมือนจะถูกกลง แต่การใช้น้ำมันกลับสูงขึ้นเรื่อยๆ การชาร์จประจุไฟฟ้าเข้ากับตัวแบตเตอรี่ จึงทำให้รถยนต์ไฟฟ้านั้นสามารถลดค่าใช้จ่ายได้มากกว่ารถน้ำมันนั่นเอง สอดคล้องกับแนวคิดของ Joseph L. Massie and John Douglas ได้กล่าวไว้ว่า นโยบายขององค์กรสามารถช่วยให้องค์กร ช่วยประหยัดเวลาเพราะนโยบายเป็นสิ่งที่คิดหรือคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าอยู่แล้ว ดังนั้น ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติจึงไม่จำเป็นต้องคิดขึ้นมาใหม่ โดยก่อให้เกิดการประสานงาน ในองค์กรหนึ่ง ๆ ประกอบด้วยหน่วยงานย่อยหลายหน่วยงาน งานนโยบายเดียวกัน จะช่วยให้แต่ละหน่วยงานย่อยสามารถคาดการณ์ ตัดสินใจและปฏิบัติงานด้วยความถูกต้องยิ่งขึ้นและยังช่วยให้องค์กรเกิดความมั่นคง และสามารถช่วยลดความเครียดของสมาชิกภายในองค์กรได้ เพราะสมาชิกทุกคนเข้าใจทิศทางและเป้าหมายในการปฏิบัติงาน ช่วยส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้บริหารแต่ละระดับและแต่ละบุคคลกล้าที่จะตัดสินใจ เพราะทุกคนทราบถึงนิสัยและขอบเขตของความรับผิดชอบที่ตนเองสามารถตัดสินใจได้ นโยบายทำหน้าที่เป็นธงชาติที่จะนำไปสู่การตัดสินใจของผู้บริหารระดับต้น และจะเป็นตัวช่วยให้การบริหารระดับสูงสามารถมอบหมายอำนาจหน้าที่ให้ผู้บริหารระดับต้นตรงตามความสามารถอย่างแท้จริง

นโยบายที่ชัดเจนจะช่วยให้การตัดสินใจเป็นไปโดยถูกต้อง ยุติธรรมและเที่ยงธรรมมากยิ่งขึ้นนโยบายที่ชัดเจนจะทำให้ การปฏิบัติงานง่าย และมีประสิทธิภาพช่วยให้ผู้ได้บังคับบัญชาตัดสินใจใน

1.6 ผลการศึกษาที่พบว่าการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อด้านการจัดการ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เช่น รถยนต์ไฟฟ้าสามารถสร้างผลประโยชน์ด้านประหยัดน้ำมันเนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าสามารถประหยัดมากกว่าเดิมโดยพลังงานไฟฟ้าได้ชื่อว่าเป็นพลังงานที่มีราคาถูกและ

สามารถหาได้ง่ายกว่าพลังงานเชื้อเพลิง โดยรถยนต์ไฟฟ้าจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการวิ่งรถยนต์ 1 กิโลเมตรที่ถูกกว่ารถยนต์พลังงานเชื้อเพลิงถึง 1 – 3 อีกทั้งรถยนต์ไฟฟ้ายังขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า มีชิ้นส่วนที่น้อยกว่ารถยนต์พลังงานเรียกได้ว่ารถยนต์ไฟฟ้านั้นเป็นอีกหนึ่งทางเลือกสำหรับผู้บริโภคที่มีข้อดีมากมายเต็มไปด้วยคุณสมบัติด้านการใช้งานที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอันตรายต่างๆได้ดี สามารถขับขี่ได้อย่างนุ่มสบาย ไร้ความกังวลเรื่องเสียง มีความเร็วอย่างมหาศาล ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนในการดูแลรักษารถยนต์ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้รถยนต์ไฟฟ้ายังช่วยในการรักษาสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ช่วยลดภาวะเรือนกระจกประหยัดพลังงานเป็นอย่างยิ่ง นอกจากนี้ยังสามารถเติมพลังงานได้ง่ายๆจากพื้นที่ที่มีปลั๊กไฟ ที่บ้าน ที่ทำงาน ไม่ต้องกังวลเรื่องการเดินทางใดๆทั้งสิ้น ถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่น่าสนใจในการขับขี่เลยทีเดียว รถยนต์ไฟฟ้าถือว่าเป็นทางเลือกที่เต็มไปด้วยความคุ้มค่าคุ้มค่า มีคุณภาพพร้อมทั้งยังได้พัฒนาให้สามารถตอบโจทย์คนยุคใหม่ที่ต้องการประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงาน สะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพในการขับขี่สูงที่สุด หวังว่าในอนาคตคุณอาจจะเลือกรถยนต์ไฟฟ้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางที่ดีต่อตัวเรา ต่อครอบครัว โลกและสิ่งแวดล้อมเชื้อเพลิง ไม่มีกรองไอเสีย ไม่มีท่อไอเสีย ไม่ต้องถ้าย้ำมันเครื่อง สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่าเดิม

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยแสดงให้เห็นว่าผู้บริหารบริษัทชั้นนำของประเทศไทย : นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด ระบุถึง เพศ ระดับการศึกษา ระดับของผู้บริหารที่ต่างกัน ไม่ได้ส่งผลต่อทัศนคติในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าโดยรวมแตกต่างกันแต่อย่างใด ดังนั้น ในการกำหนดนโยบายและวิธีการต่างๆ ในการพัฒนา ปรับปรุง ให้เหมาะสมกับความต้องการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า เนื่องจากไม่ได้ส่งผลต่อทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าอย่างมีนัยสำคัญ มีข้อเสนอแนะอื่นๆเกี่ยวกับทัศนคติของผู้บริหารในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าของบริษัทชั้นนำของประเทศไทย: นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดระบุจากผู้ตอบแบบสอบถาม

ปรากฏผลดังนี้

1. ควรศึกษาการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าที่กำลังเป็นการเปลี่ยนแปลงนวัตกรรมของยานยนต์

2. มีความต้องการที่จะทดลองใช้และลองเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรถไฟฟ้ากับรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเพื่อช่วยในการตัดสินใจ

3. รถยนต์ไฟฟ้าช่วยประหยัดพลังงาน แต่ยังมีราคาและค่าบำรุงรักษาที่สูง อีกทั้งยังขาดที่ซ่อมบำรุงรักษาเนื่องจากเป็นของใหม่ในประเทศไทย

บรรณานุกรม

ชัชวาล แอร์มหล้า. (2552). นโยบายการอนุรักษ์กลุ่มน้ำ: กรณีศึกษากลุ่มน้ำแม่กลองตอนล่าง (รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์). ราชบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัย ราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง.

บุญทัน ดอกไธสง. (2553). การจัดการองค์การ. กรุงเทพฯ: มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.

สถาบันยานยนต์. (2559). อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. ค้นเมื่อ 31 ตุลาคม 2562, จาก <http://www.thaiauto.or.th/2012/th/>.

สุพิริ มหาวงศ์. (2544). พัฒนาการความรู้ทางเศรษฐกิจ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการทั่วไป, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

สุวัจน์ สงวนวงษ์. (2540). สิ่งแวดล้อมและการพัฒนา. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มิตรสยาม.

Massie, L. J. & Douglas, J., (1981). *Managing: a contemporary introduction (3rd ed.) Englewood Cliffs New Jersey: Prentice Hall Inc.*