

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง กลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี และนโยบายภาครัฐ ที่ส่งผลต่อความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 โดยมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี นโยบายภาครัฐ และความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของลูกค้ายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างกลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี นโยบายภาครัฐ และความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของลูกค้ายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 3) เพื่อศึกษาอิทธิพลของกลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี นโยบายภาครัฐและความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของลูกค้ายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 กลุ่มตัวอย่าง 272 คน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอตามลำดับ ดังนี้

- 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน
- 4.2 ผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม
- 4.3 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Linear Regression)

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน

ในการวิจัยครั้งนี้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไปในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 จำนวน 272 คน ดังนี้

4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านปัจจัยส่วนบุคคล

ตารางที่ 4.1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
1.1 ชาย	137	50.37
1.2 หญิง	131	48.16
1.3 อื่น ๆ	4	1.47

ตารางที่ 4.1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. อายุ		
2.1 21-30 ปี	94	34.56
2.2 31-40 ปี	97	35.66
2.3 41-50 ปี	74	27.21
2.4 51-60 ปี	7	2.57
3. ระดับการศึกษา		
3.1 มัธยมศึกษาตอนต้น	4	1.47
3.2 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	19	6.99
3.3 ปวส./อนุปริญญา	50	18.38
3.4 ปริญญาตรี	186	68.38
3.5 ปริญญาโท หรือสูงกว่า	13	4.78
4. สถานภาพ		
4.1 โสด	110	40.44
4.2 สมรส	155	56.99
4.3 หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	7	2.57
5. จังหวัด		
5.1 อุบลราชธานี	92	33.82
5.2 ศรีสะเกษ	60	22.08
5.3 ยโสธร	64	23.52
5.4 อำนาจเจริญ	56	20.58
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
6.1 ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	6	2.21
6.2 10,001 – 20,000 บาท	56	20.59
6.3 20,001 – 30,000 บาท	68	25.00
6.4 30,001 – 40,000 บาท	83	30.51
6.5 40,001 – 50,000 บาท	40	14.71
6.6 50,001 บาทขึ้นไป	19	6.99

ตารางที่ 4.1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
7. มีแผนที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในระยะสั้น ไม่เกิน 3 ปี		
7.1 มีแผนที่จะซื้อ	207	76.10
7.2 ไม่มีแผนที่จะซื้อ	65	23.90
8. แบรินด์รถยนต์ไฟฟ้า		
8.1 BYD	53	19.49
8.2 NETA	45	16.54
8.3 TESLA	38	13.97
8.4 TOYOTA	27	9.93
8.5 GWM	7	2.57
8.6 HONDA	40	14.71
8.7 MG	15	5.51
8.8 MERCEDES BENZ	8	2.94
8.9 VOLVO	13	4.78
8.10 BMW	3	1.10
8.11 NISSAN	18	6.62
8.12 อื่น ๆ	5	1.84
รวม	272	100.00

จากตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์สถิติเชิงบรรยาย หรือเชิงพรรณนา พบว่า ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามได้ผล ดังนี้

4.1.1.1 เพศ ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 50.37 รองลงมา คือ เพศหญิง จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 48.16 และอื่น ๆ อีก 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.57

4.1.1.2 อายุ ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีอายุระหว่าง 31 - 40 ปีมีจำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 35.6 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 อายุ 41-50 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 27.2 และอายุ 51-60 ปีจำนวน 7 คิดเป็นร้อยละ 2.57 ตามลำดับ

4.1.1.3 ระดับการศึกษาของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม มีระดับการศึกษาในระดับ ปริญญาตรี จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 68.3 รองลงมา คือ ระดับ ปวส./อนุปริญญาจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 6.9 ระดับปริญญาโท หรือสูงกว่าจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 4.7 และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 ตามลำดับ

4.1.1.4 สถานภาพ ผู้ที่ตอบแบบสอบถาม มีสถานภาพสมรสจำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมา คือ สถานภาพโสดจำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 40.4 และสภาพภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

4.1.1.5 จังหวัด ผู้ที่ตอบแบบสอบถาม จังหวัดอุบลราชธานี 92 คน คิดเป็นร้อยละ 33.8 รองลงมา คือ จังหวัดยโสธร จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 จังหวัดศรีสะเกษ 60 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 และจังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 ตามลำดับ

4.1.1.6 รายได้ ผู้ที่ตอบแบบสอบถาม มีรายได้ 30,001 – 40,000 บาท จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 รองลงมา คือ รายได้ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 รายได้ 10,001-20,000 บาท จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 รายได้ 40,000 – 50,000 บาท จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 14.7 รายได้ 50,001 บาทขึ้นไป จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 6.9 ตามลำดับ

4.1.1.7 แผนที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีแผนที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในระยะสั้น ไม่เกิน 3 ปี 207 คน คิดเป็นร้อยละ 76.1 และไม่มีแผนที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้าจำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 23.9

4.1.1.8 แปรนต์รถยนต์ไฟฟ้า ที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามสนใจแบรนด์BYD จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 19.4 รองลงมา คือ แปรนต์NETA จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 แปรนต์TESLA จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 13.9 แปรนต์HONDA จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 14.7 แปรนต์TOYOTA จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9 แปรนต์NISSAN จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 6.6 แปรนต์MG จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 5.1 แปรนต์VOLVO จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 4.7 แปรนต์Mercedes BENZ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 แปรนต์BMW จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.84 และแปรนต์อื่น ๆ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.10 ตามลำดับ

4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี และนโยบายภาครัฐที่ส่งผลต่อความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้า

การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี และนโยบายภาครัฐ โดยการวิเคราะห์ด้วยการใช้สถิติเชิงบรรยาย หรือเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) คือ เป็นการบรรยายสรุปลักษณะของกลุ่มข้อมูล ประกอบด้วย ค่าเฉลี่ย (Mean: $\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD)

4.1.2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์
การตลาด 4Cs

ปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ความต้องการของผู้บริโภค	3.97	0.70	มาก
2. ต้นทุนของผู้บริโภค	3.94	0.76	มาก
3. ความสะดวกของผู้บริโภค	3.90	0.74	มาก
4. การสื่อสาร	3.99	0.73	มาก
รวม	3.95	0.63	มาก

จากตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs พบว่า กลยุทธ์การตลาด 4Cs โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 ($\bar{X} = 3.95$, SD = 0.63) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมาก โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ ดังนี้ ด้านการสื่อสาร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ($\bar{X} = 3.99$, SD = 0.73) รองลงมา คือ ด้านความต้องการของผู้บริโภค มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.97 ($\bar{X} = 3.97$, SD = 0.70) และด้านต้นทุนของผู้บริโภค มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ($\bar{X} = 3.94$, SD = 0.76) ตามลำดับ และด้านการสื่อสาร มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.90 ($\bar{X} = 3.12$, SD = 1.21) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด
ด้านความต้องการของผู้บริโภค (Customer)

ด้านความต้องการของผู้บริโภค (Customer)	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. รถยนต์ไฟฟ้าต้องมีตราสินค้า (Brand) ให้เลือก อย่างหลากหลาย	4.05	0.88	มาก
2. รถยนต์ไฟฟ้ามีคุณภาพตรงตามความต้องการ ของลูกค้า	3.99	0.85	มาก
3. รถยนต์ไฟฟ้ามีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอยู่ ตลอด โดยมีรุ่นใหม่ๆ ออกมาตรงตามที่ต้องการ	3.89	0.92	มาก
รวม	3.97	0.70	มาก

จากตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านความต้องการของผู้บริโภค พบว่า กลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านความต้องการของผู้บริโภค โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.97 ($\bar{X} = 3.97$, $SD = 0.70$) เมื่อพิจารณารายข้อ ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากในทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ รถยนต์ไฟฟ้าต้องมีตราสินค้า (Brand) ให้เลือกอย่างหลากหลายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 ($\bar{X} = 4.05$, $SD = 0.88$) รองลงมา คือ รถยนต์ไฟฟ้ามีคุณภาพตรงตามความต้องการของลูกค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ($\bar{X} = 3.99$, $SD = 0.85$) และรถยนต์ไฟฟ้ามีการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาอยู่ตลอด โดยมีรุ่นใหม่ๆ ออกมาตรงตามที่ต้องการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 ($\bar{X} = 3.89$, $SD = 0.92$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด
ด้านต้นทุนของผู้บริโภค (Cost)

ด้านต้นทุนของผู้บริโภค (Cost)	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. รถยนต์ไฟฟ้าคุ้มค่ากับเงินที่จ่ายไป	4.02	0.88	มาก
2. ราคาของรถยนต์ไฟฟ้าเหมาะสมกับกำลังซื้อของลูกค้า	3.86	0.93	มาก
3. การให้ส่วนลดค่าธรรมเนียมและมีของแถมต่าง ๆ อย่างสมเหตุสมผล	3.96	0.88	มาก
รวม	3.94	0.76	มาก

จากตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านต้นทุนของผู้บริโภคพบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ($\bar{X} = 3.94$, $SD = 0.76$) เมื่อพิจารณารายข้อผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากในทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ รถยนต์ไฟฟ้าคุ้มค่ากับเงินที่จ่ายไปมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 ($\bar{X} = 4.02$, $SD = 0.88$) รองลงมา คือ การให้ส่วนลดค่าธรรมเนียมและมีของแถมต่าง ๆ อย่างสมเหตุสมผลค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 ($\bar{X} = 3.96$, $SD = 0.88$) และราคาของรถยนต์ไฟฟ้าเหมาะสมกับกำลังซื้อของลูกค้า 3.86 ($\bar{X} = 3.86$, $SD = 0.93$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด
ด้านด้านความสะดวกของผู้บริโภค (Convenience)

ด้านความสะดวกของผู้บริโภค (Convenience)	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. รถยนต์ไฟฟ้ามีศูนย์บริการที่หาได้ง่ายเดินทางสะดวก	3.88	0.97	มาก
2. รถยนต์ไฟฟ้ามีบริการหลังการขายที่ดีทำให้มีความมั่นใจเมื่อเกิดปัญหา	3.86	0.90	มาก
3. รถยนต์ไฟฟ้าถูกออกแบบมาให้เข้าใจและใช้งานง่ายไม่ซับซ้อน	3.95	0.83	มาก
รวม	3.94	0.74	มาก

จากตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านความสะดวกของผู้บริโภคพบว่า กลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านความสะดวกของผู้บริโภคอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ($\bar{X} = 3.94$, SD = 0.74) เมื่อพิจารณารายข้อผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากในทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ รถยนต์ไฟฟ้าถูกออกแบบมาให้เข้าใจ และใช้งานง่ายไม่ซับซ้อน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 ($\bar{X} = 3.95$, SD = 0.83) รองลงมา คือ รถยนต์ไฟฟ้ามีศูนย์บริการที่หาได้ง่ายเดินทางสะดวกมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ($\bar{X} = 3.88$, SD = 0.97) และรถยนต์ไฟฟ้ามีบริการหลังการขายที่ดีทำให้มีความมั่นใจเมื่อเกิดปัญหามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 ($\bar{X} = 3.86$, SD = 0.90) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาดด้านการสื่อสาร (communication)

ด้านการสื่อสาร (Communication)	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น
1. แบรินตร์ถยนต์ไฟฟ้ามีการประชาสัมพันธ์ อัปเดตข้อมูลข่าวสาร และโปรโมชั่นใหม่เสมอ	4.00	0.81	มาก
2. การประชาสัมพันธ์มีความสม่ำเสมอทำให้ท่านมีความต้องการที่จะซื้อมากขึ้น	3.95	0.94	มาก
3. แบรินตร์ถยนต์ไฟฟ้ามีช่องทางการรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า	4.03	0.90	มาก
รวม	3.99	0.74	มาก

จากตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านการสื่อสาร พบว่า กลยุทธ์การตลาด 4Cs ด้านการสื่อสารโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ($\bar{X} = 3.99$, $SD = 0.74$) เมื่อพิจารณารายข้อผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ แบรินตร์ถยนต์ไฟฟ้ามีช่องทางการรับฟังความคิดเห็นของลูกค้ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 ($\bar{X} = 4.03$, $SD = 0.90$) รองลงมา คือ แบรินตร์ถยนต์ไฟฟ้า มีการประชาสัมพันธ์ อัปเดตข้อมูลข่าวสาร และโปรโมชั่นใหม่เสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ($\bar{X} = 4.00$, $SD = 0.81$) และการประชาสัมพันธ์มีความสม่ำเสมอทำให้ท่านมีความต้องการที่จะซื้อมากขึ้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 ($\bar{X} = 3.95$, $SD = 0.94$) ตามลำดับ

4.1.2.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี

ปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. การรับรู้ถึงประโยชน์	3.91	0.64	มาก
2. ความง่ายต่อการใช้งาน	3.94	0.66	มาก
3. การรับรู้ความเสี่ยง	3.88	0.70	มาก
รวม	3.91	0.56	มาก

จากตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี พบว่า การยอมรับเทคโนโลยี โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 ($\bar{X} = 3.91$, SD = 0.56) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมาก โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ความง่ายต่อการใช้งานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ($\bar{X} = 3.94$, SD = 0.66) รองลงมา คือ ด้านการรับรู้ถึงประโยชน์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 ($\bar{X} = 3.91$, SD = 0.64) และด้านการรับรู้ความเสี่ยง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ($\bar{X} = 3.88$, SD = 0.70) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี
ด้านเทคโนโลยีการรับรู้ถึงประโยชน์

ด้านการรับรู้ถึงประโยชน์	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้าปล่อยมลพิษน้อยกว่ารถยนต์ระบบทั่วไป	4.03	0.93	มาก
2. ท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้ามีการทำงานที่เงียบกว่ารถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไป	4.03	0.83	มาก
3. ท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้ามีสมรรถนะการขับที่ดีกว่ารถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไป	3.79	0.86	มาก
4. ท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้ามีกระบวนการการสึกหรอที่ต่ำกว่ารถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไป	3.77	0.91	มาก
รวม	3.90	0.64	มาก

จากตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยีด้านการรับรู้ถึงประโยชน์พบว่า การรับรู้ถึงประโยชน์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ($\bar{X} = 3.90$, SD = 0.64) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้าปล่อยมลพิษน้อยกว่ารถยนต์ระบบทั่วไป และท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้ามีการทำงานที่เงียบกว่ารถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 ($\bar{X} = 4.03$, SD = 0.93, 0.83) รองลงมา คือ ท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้ามีสมรรถนะการขับที่ดีกว่ารถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 ($\bar{X} = 3.79$, SD = 0.86) และท่านรับทราบว่ารณยนต์ไฟฟ้ามีกระบวนการการสึกหรอที่ต่ำกว่ารถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 ($\bar{X} = 3.77$, SD = 0.91) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี
ด้านความง่ายต่อการใช้งาน

ด้านความง่ายต่อการใช้งาน	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถใช้งาน แทนรถยนต์ทั่วไปได้	3.99	0.87	มาก
2. ท่านเห็นว่าการชาร์จไฟของรถยนต์ ไฟฟ้าไม่ได้เป็นอุปสรรคง่าย	3.82	0.97	มาก
3. ท่านคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้ามีระบบการขับที่ ที่ง่าย	4.00	0.82	มาก
4. ท่านคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถเรียนรู้การใช้ งานได้ง่าย และสามารถเรียนรู้ได้ด้วยตัวเอง	3.94	0.84	มาก
รวม	3.94	0.66	มาก

จากตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี
ด้านความง่ายต่อการใช้งานพบว่า ความง่ายต่อการใช้งาน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
3.94 ($\bar{X} = 3.94$, SD = 0.66) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมาก
ทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ท่านคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้ามีระบบการขับที่ที่ง่าย
มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ($\bar{X} = 4.00$, SD = 0.82) รองลงมา คือ ท่านคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถใช้งานแทน
รถยนต์ทั่วไปได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ($\bar{X} = 3.99$, SD = 0.87) ท่านคิดว่ารถยนต์ไฟฟ้าสามารถเรียนรู้
การใช้งานได้ง่าย และสามารถเรียนรู้ได้ด้วยตัวเอง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ($\bar{X} = 3.94$, SD = 0.84)
และท่านเห็นว่าการชาร์จไฟของรถยนต์ไฟฟ้าไม่ได้เป็นอุปสรรคง่าย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82
($\bar{X} = 3.82$, SD = 0.97) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี ด้านการรับรู้ความเสี่ยง

ด้านการรับรู้ความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านยอมรับความเสี่ยงของอายุการใช้งานของแบตเตอรี่ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด	3.84	0.91	มาก
2. สถานีชาร์ตรถยนต์ไฟฟ้ามีไม่เพียงพอในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง	3.87	0.96	มาก
3. ระยะเวลาในการชาร์จไฟฟ้าในแต่ละครั้งยังใช้เวลานาน	3.88	0.89	มาก
4. ศูนย์ซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้าเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างยังมีไม่เพียงพอ	3.93	0.93	มาก
รวม	3.88	0.70	มาก

จากตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี ด้านการรับรู้ความเสี่ยง พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ($\bar{X} = 3.88$, SD = 0.70) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ ดังนี้ ศูนย์ซ่อมบำรุงรถยนต์ไฟฟ้าเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างยังมีไม่เพียงพอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 ($\bar{X} = 3.88$, SD = 0.93) รองลงมา คือ ระยะเวลาในการชาร์จไฟฟ้าในแต่ละครั้งยังใช้เวลานาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ($\bar{X} = 3.88$, SD = 0.88) สถานีชาร์ตรถยนต์ไฟฟ้ามีไม่เพียงพอในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 ($\bar{X} = 3.87$, SD = 0.96) และท่านยอมรับความเสี่ยงของอายุการใช้งานของแบตเตอรี่ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 ($\bar{X} = 3.87$, SD = 0.96) ตามลำดับ

4.1.2.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐ

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐ

ปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐ	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. การเงิน	3.71	0.82	มาก
2. ภาษี	3.82	0.73	มาก
3. สิ่งแวดล้อม	3.80	0.78	มาก
รวม	3.78	0.66	มาก

จากตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยนโยบายภาครัฐ พบว่า นโยบายภาครัฐ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78 ($\bar{X} = 3.78$, SD = 0.66) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ด้านภาษีมียค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 ($\bar{X} = 3.82$, SD = 0.73) รองลงมา คือ ด้านสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 ($\bar{X} = 3.80$, SD = 0.78) และด้านการเงิน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 ($\bar{X} = 3.71$, SD = 0.82) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐด้านการเงิน

ด้านการเงิน	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ภาครัฐให้ความสำคัญกับรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อ การส่งเสริมการใช้งาน	3.78	0.98	มาก
2. ภาครัฐให้เงินสนับสนุนเพื่อให้ประชาชนซื้อ รถยนต์ไฟฟ้า	3.64	1.02	มาก
3. ภาครัฐมีการกำหนดเพดานราคาเพื่อไม่ให้ รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาที่เหมาะสม ไม่แพงเกินไป	3.71	0.93	มาก
รวม	3.71	0.82	มาก

จากตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยนโยบายภาครัฐด้านการเงินพบว่า นโยบายภาครัฐด้านการเงิน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 ($\bar{X} = 3.71$, $SD = 0.82$) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ภาครัฐให้ความสำคัญกับรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการส่งเสริมการใช้งาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78 ($\bar{X} = 3.78$, $SD = 0.98$) รองลงมา คือ ภาครัฐมีการกำหนดเพดานราคาเพื่อไม่ให้รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาที่เหมาะสม ไม่แพงเกินไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 ($\bar{X} = 3.71$, $SD = 0.93$) และภาครัฐให้เงินสนับสนุนเพื่อให้ประชาชนซื้อรถยนต์ไฟฟ้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 ($\bar{X} = 3.64$, $SD = 1.02$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐด้านภาษี

ด้านภาษี	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. การลดภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าคันละ 40% เป็นนโยบายที่ตอบโจทย์ต่อประชาชน	3.87	0.92	มาก
2. การลดภาษีสรรพสามิตจากเดิม 8% ลดลงเหลือ 2% เป็นนโยบายที่ตอบโจทย์ต่อประชาชน	3.80	0.92	มาก
3. นโยบายด้านภาษีมียุช่วยทำให้ราคาของรถยนต์ไฟฟ้าถูกกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมัน	3.80	0.89	มาก
รวม	3.82	0.73	มาก

จากตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยนโยบายภาครัฐด้านภาษีพบว่า นโยบายภาครัฐด้านภาษี โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 ($\bar{X} = 3.82$, $SD = 0.73$) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ ดังนี้ การลดภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าคันละร้อยละ 40 เป็นนโยบายที่ตอบโจทย์ต่อประชาชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87 ($\bar{X} = 3.87$, $SD = 0.92$) รองลงมา คือ การลดภาษีสรรพสามิตจากเดิมร้อยละ 8 ลดลงเหลือร้อยละ 2 เป็นนโยบายที่ตอบโจทย์ต่อประชาชน และนโยบายด้านภาษีมียุช่วยทำให้ราคาของรถยนต์ไฟฟ้าถูกกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากันคือ 3.80 ($\bar{X} = 3.80$, $SD = 0.92$, 0.89) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐ
ด้านสิ่งแวดล้อม

ด้านสิ่งแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ภาครัฐให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมโดย สนับสนุนให้ประชาชนใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า	3.86	0.96	มาก
2. รัฐบาลมีการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จุดชาร์จสาธารณะ	3.77	0.98	มาก
3. นโยบายการประชาสัมพันธ์ของภาครัฐมีผล ให้ประชาชนนิยมใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อลด มลพิษทางอากาศ	3.76	0.89	มาก
รวม	3.80	0.78	มาก

จากตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยนโยบายภาครัฐ
ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า นโยบายภาครัฐด้านสิ่งแวดล้อม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80
($\bar{X} = 3.80$, $SD = 0.78$) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุก
ข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ภาครัฐให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมโดยสนับสนุนให้
ประชาชนใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 ($\bar{X} = 3.86$, $SD = 0.96$) รองลงมา คือ รัฐบาลมีการ
สนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จุดชาร์จสาธารณะ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 ($\bar{X} = 3.98$, $SD = 0.98$)
และนโยบายการประชาสัมพันธ์ของภาครัฐมีผลให้ประชาชนนิยมใช้งานรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อลดมลพิษ
ทางอากาศมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 ($\bar{X} = 3.76$, $SD = 0.89$) ตามลำดับ

4.1.2.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยด้านความตั้งใจ รถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านความตั้งใจซื้อ
ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2

ปัจจัยด้านความตั้งใจซื้อ	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. การค้นหาข้อมูล	3.88	0.78	มาก
2. การประเมินทางเลือก	3.98	0.68	มาก
3. ความตั้งใจซื้อ	4.01	0.67	มาก
รวม	3.95	0.63	มาก

จากตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยความตั้งใจซื้อ พบว่า ปัจจัยความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95 ($\bar{X} = 3.95$, $SD = 0.63$) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ด้านความตั้งใจซื้อ มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.01 ($\bar{X} = 4.01$, $SD = 0.67$) รองลงมา คือ ด้านการประเมินทางเลือก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98 ($\bar{X} = 3.98$, $SD = 0.68$) และด้านการค้นหาข้อมูล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ($\bar{X} = 3.88$, $SD = 0.78$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านความตั้งใจซื้อ
ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านการค้นหาข้อมูล

ปัจจัยด้านการค้นหาข้อมูล	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านสืบค้นข้อมูลของรถยนต์ไฟฟ้า เกี่ยวกับข้อเสียของรถยนต์ไฟฟ้าก่อนเสมอ	3.90	1.05	มาก
2. ท่านสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติ ของรถยนต์ไฟฟ้าก่อนเสมอ	3.90	0.87	มาก
3. ท่านสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติและ สมรรถนะของรถยนต์ไฟฟ้าก่อนเสมอ	3.83	0.91	มาก
รวม	3.88	0.78	มาก

จากตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านการค้นหาข้อมูล พบว่า ด้านการค้นหาข้อมูลโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ($\bar{X} = 3.88$, $SD = 0.78$) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ ดังนี้ ท่านสืบค้นข้อมูลของรถยนต์ไฟฟ้าเกี่ยวกับข้อเสียของรถยนต์ไฟฟ้าก่อนเสมอ และท่านสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติของรถยนต์ไฟฟ้าก่อนเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ($\bar{X} = 3.90$, $SD = 1.05$, 0.87) รองลงมา คือ ท่านสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติ และสมรรถนะของรถยนต์ไฟฟ้าก่อนเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 ($\bar{X} = 3.83$, $SD = 0.91$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านความตั้งใจซื้อในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านการประเมินทางเลือก

ปัจจัยด้านการประเมินทางเลือก	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านได้ประเมินจากข้อดีและข้อเสียของรถยนต์ไฟฟ้า	3.98	0.84	มาก
2. ท่านได้ประเมินจากความน่าเชื่อถือของรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อต่าง ๆ	3.96	0.89	มาก
3. ท่านได้ประเมินรถยนต์ไฟฟ้าโดยการเปรียบเทียบกับรถยนต์ระบบอื่น ๆ ทั่วไปก่อนทำการตัดสินใจซื้อ	4.00	0.68	มาก
รวม	3.98	0.68	มาก

จากตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านการประเมินทางเลือก พบว่า ความตั้งใจซื้อด้านการประเมินทางเลือกโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98 ($\bar{X} = 3.98$, $SD = 0.68$) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมากทุกข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ท่านได้ประเมินรถยนต์ไฟฟ้าโดยการเปรียบเทียบกับรถยนต์ระบบอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ($\bar{X} = 4.00$, $SD = 0.68$) รองลงมา คือ ท่านได้ประเมินจากข้อดีและข้อเสียของรถยนต์ไฟฟ้าเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98 ($\bar{X} = 3.98$, $SD = 0.84$) และท่านได้ประเมินจากความน่าเชื่อถือของรถยนต์ไฟฟ้ายี่ห้อต่าง ๆ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 ($\bar{X} = 3.96$, $SD = 0.89$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยด้านความตั้งใจซื้อ
ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านความตั้งใจซื้อ

ด้านความตั้งใจซื้อ	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเนื่องจากตราสินค้า (Brand) รถยนต์ของท่านมีความน่าเชื่อถือ	4.06	0.86	มาก
2. ท่านตั้งใจซื้อเนื่องจากท่านยอมรับข้อเสียบางส่วน ของรถยนต์ไฟฟ้าได้	4.00	0.85	มาก
3. ท่านตั้งใจซื้อเนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้ามีเทคโนโลยีที่ มีความน่าเชื่อถือ	3.90	0.87	มาก
4. ท่านตั้งใจซื้อเนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าประหยัด ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	4.04	0.86	มาก
รวม	4.00	0.66	มาก

จากตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของปัจจัยความตั้งใจซื้อ
รถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ด้านความตั้งใจซื้อ พบว่า ความตั้งใจซื้อโดยภาพรวม
อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ($\bar{X} = 4.00$, SD = 0.66) เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า
ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมาก โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ท่านตั้งใจซื้อ
รถยนต์ไฟฟ้าเนื่องจากตราสินค้า (Brand) รถยนต์ของท่านมีความน่าเชื่อถือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06
($\bar{X} = 4.06$, SD = 0.85) รองลงมา คือ ท่านตั้งใจซื้อเนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้าประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 ($\bar{X} = 4.04$, SD = 0.86) ท่านตั้งใจซื้อเนื่องจากท่านยอมรับข้อเสียบางส่วน
ของรถยนต์ไฟฟ้าได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ($\bar{X} = 4.00$, SD = 0.85) และท่านตั้งใจซื้อเนื่องจากรถยนต์
ไฟฟ้ามีเทคโนโลยีที่มีความน่าเชื่อถือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ($\bar{X} = 3.90$, SD = 0.87) ตามลำดับ

4.2 ผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ในส่วนนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตาม
ว่า มีความสัมพันธ์กันหรือไม่ มีทิศทาง และขนาดของความสัมพันธ์เป็นอย่างไร โดยใช้สถิติใน
การวิเคราะห์ คือ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation)
ดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 เมทริกซ์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันของทั้งตัวแปรต้น และตัวแปรตามของความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตอนล่าง 2

ปัจจัย	ความต้องการของผู้บริโภค	ต้นทุนของผู้บริโภค	ความสะดวกของผู้บริโภค	การสื่อสาร	การรับรู้ถึงประโยชน์	ความง่ายต่อการใช้งาน	การรับรู้ความเสี่ยง	นโยบายด้านการเงิน	นโยบายด้านภาษี	นโยบายด้านลอจิสติกส์
ต้นทุนของผู้บริโภค	.610**									
ความสะดวกของผู้บริโภค	.500**	.761**								
การสื่อสาร	.533**	.734**	.689**							
การรับรู้ถึงประโยชน์	.440**	.451**	.419**	.437**						
ความง่ายต่อการใช้งาน	.309**	.449**	.422**	.463**	.556**					
การรับรู้ความเสี่ยง	.361**	.484**	.407**	.487**	.461**	.639**				
นโยบายด้านการเงิน	.254**	.390**	.437**	.417**	.328**	.430**	.393**			
นโยบายด้านภาษี	.422**	.383**	.312**	.394**	.438**	.385**	.351**	.563**		
นโยบายด้านลอจิสติกส์	.319**	.362**	.320**	.379**	.328**	.390**	.353**	.650**	.579**	
ความตั้งใจซื้อ	.402**	.429**	.336**	.552**	.429**	.471**	.438**	.506**	.537**	.558**

หมายเหตุ : ** มีนัยสำคัญที่ 0.01

ตารางที่ 4.20 สรุปการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ตัวแปร	ระดับความสัมพันธ์					
	ต่ำมาก 0.00-0.19	ต่ำ 0.20-0.39	ปานกลาง 0.40-0.59	สูง 0.60-0.79	สูงมาก 0.80-1.00	รวม (คู่)
ตัวแปรต้น-ตัวแปรต้น	-	3	9	6	-	18
ตัวแปรต้น-ตัวแปรตาม	-	1	8	-	-	9

จากตารางที่ 4.19 และตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตามโดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation) ผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร พบว่า พบว่า ตัวแปรต้นทั้งหมด 10 ตัว สัมพันธ์กับตัวแปรตามเป็นจำนวน 9 คู่ ตัวแปรต้นกับตัวแปรตามทุกคู่มีความสัมพันธ์กันอยู่ระหว่าง 0.336-0.558 อยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนใหญ่ตัวแปร 8 คู่ มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และอยู่ในระดับต่ำ 1 คู่ คือ ความสะดวกของผู้บริโภค และความตั้งใจซื้อ ($r_{xy} = 0.336$)

เมื่อพิจารณาตัวแปรต้นที่สัมพันธ์ระหว่างกันทั้งหมด ประกอบด้วย ปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs 4 ตัว การจัดยอมรับเทคโนโลยี 3 ตัว และนโยบายภาครัฐ 3 ตัว ซึ่งมีทั้งหมด 18 คู่ตัวแปรต้นกับตัวแปรต้นด้วยกันมีความสัมพันธ์กันอยู่ระหว่าง 0.351-0.761 อยู่ในระดับต่ำถึงสูง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ 3 คู่ ระดับปานกลาง 9 คู่ และระดับสูง 6 คู่ ดังนั้นความสัมพันธ์ของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs ระหว่างกันเองมีความสัมพันธ์กันอยู่ระหว่าง 0.500-0.761 อยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ความสัมพันธ์ของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยีระหว่างกันเองมีความสัมพันธ์กันอยู่ระหว่าง 0.437-0.639 อยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ ความสัมพันธ์ของปัจจัยนโยบายภาครัฐระหว่างกันเองมีความสัมพันธ์กันอยู่ระหว่าง 0.353 -0.650 อยู่ในระดับต่ำถึงสูง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

4.3 การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Liner Regression)

ตารางที่ 4.21 สรุปการวิเคราะห์โมเดลรวมสมการถดถอยเชิงพหุคูณของตัวแปรต้น

Model	R	R Square	Adjusted R Square
1	0.687	0.472	0.466

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอย ตัวแปรทั้ง 3 ตัว กลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี และนโยบายภาครัฐ และตัวแปรความตั้งใจซื้อด้วยวิธี Enter พบว่า โมเดลรวมได้ค่า $R = 0.687$ หมายความว่าตัวแปรต้นทั้ง 3 ตัวมีความสัมพันธ์กับตัวแปรความตั้งใจซื้อในระดับสูง และมีค่า Adjusted R Square ปรับค่า = 0.466 หรือร้อยละ 46.6 หมายความว่าตัวแปรทั้ง 3 ตัวสามารถทำนายหรืออธิบายการเปลี่ยนแปลงของความตั้งใจรถยนต์ไฟฟ้าร้อยละ 46.6 ที่เหลืออีก $(100 - 46.6)$ ร้อยละ 53.4 เป็นอิทธิพลของตัวแปรอื่น ๆ ที่ไม่ได้นำมาศึกษา

ตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ของการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณ

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	49.939	3	16.646	79.706	0.001**
	Residual	55.971	268	0.209		
	Total	105.911	271			

หมายเหตุ: **P < 0.001

จากตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ของการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณ พบว่า $F = 79.706$, $\text{Sig } 0.000 < 0.01$ หมายความว่าตัวแปร กลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี และนโยบายภาครัฐ มีอย่างน้อย 1 ตัวที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของลูกค้าอย่างสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นพหุคูณของตัวแปรต้น

Coefficients ^a							
ตัวแปร	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
ค่าคงที่	0.859	0.214					
กลยุทธ์การตลาด 4Cs	0.157	0.057	0.158	2.736	0.007	0.594	1.683
การยอมรับเทคโนโลยี	0.223	0.066	0.2	3.404	0.001**	0.574	1.744
นโยบายภาครัฐ	0.425	0.051	0.451	8.314	0.001**	0.67	1.493

หมายเหตุ: **P < 0.001

จากตารางที่ 4.23 พบว่า จากการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น (Multicollinearity) ด้วยการตรวจสอบความแปรปรวนที่อธิบายไม่ได้ด้วยตัวแปรอื่น ๆ (Tolerance) มีค่ามากกว่า 0.19 ค่า Variance inflation Factor: VIF มีค่าน้อยกว่า 5.30 (Hair, J. et al., 2010) หมายความว่า ตัวแปรจะไม่มีความสัมพันธ์ด้วยกันเองโดยตัวแปรต้นทั้งสามตัว กลยุทธ์การตลาด 4Cs การยอมรับเทคโนโลยี และนโยบายภาครัฐ มีค่า Tolerance อยู่ระหว่าง 0.57 – 0.67 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.19 และมีค่า VIF อยู่ระหว่าง 1.49 – 1.74 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 5.30 แสดงว่าตัวแปรต้นที่ใช้ในการวิจัย มีความเป็นอิสระต่อกัน และมีความสัมพันธ์กันเองไม่สูงมากเกินไป เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด จึงยอมรับตัวแปรเหล่านี้ได้ ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นพหุคูณเป็นดังนี้

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นพหุคูณ พบว่า มีตัวแปรต้นที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้า มี 3 ตัวแปร มีผลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 คือ นโยบายภาครัฐ และการยอมรับเทคโนโลยี

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของปัจจัยด้านนโยบายภาครัฐ พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) เท่ากับ 0.425 หมายความว่า การจัดการด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องของกับรถยนต์ไฟฟ้าในภาพรวมเป็นไปในทางบวก โดยเฉพาะในด้านภาษีที่ส่งผลมากที่สุดต่อความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ถ้านโยบายภาครัฐมีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.451 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้นตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยี พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) เท่ากับ 0.223 หมายความว่า บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้ามีการจัดการด้านเทคโนโลยีที่ดีมีการออกแบบ และพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าให้ง่ายต่อการใช้งาน และทำให้ผู้บริโภคเริ่มรู้และเข้าใจถึงประโยชน์จากการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยถ้าปัจจัยการยอมรับเทคโนโลยีมากขึ้นมีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.2 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้นตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของปัจจัยกลยุทธ์การตลาด 4Cs พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) 0.157 หมายความว่า การจัดการด้านกลยุทธ์การตลาด 4Cs ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าภาพรวมเป็นไปด้วยดี โดยเฉพาะด้านต้นทุนของผู้บริโภคและด้านการสื่อสาร แต่ในด้านความสะดวกของผู้บริโภคจะต้องให้ความสำคัญเป็นพิเศษ เพราะยังมีการบริหารจัดการที่ยังตอบสนองผู้บริโภคได้ไม่ดีเท่าที่ควร ถ้าการจัดการกลยุทธ์การตลาด 4Cs ที่ดี กลยุทธ์การตลาด 4Cs มีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.158 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้นตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

สามารถเขียนสมการทำนายในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

$$\text{ความตั้งใจซื้อ} = 0.451^{**}(\text{นโยบายภาครัฐ}) + 0.200^{**}(\text{การยอมรับเทคโนโลยี}) + 0.158^{**}(\text{กลยุทธ์การตลาด 4Cs})$$

ตารางที่ 4.24 สรุปการวิเคราะห์โมเดลรวมสมการถดถอยเชิงพหุคูณของตัวแปรย่อย

Model	R	R square	Adjusted R Square
1	0.733	0.537	0.519

จากตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอย ตัวแปรทั้ง 10 ตัว ความต้องการของผู้บริโภค ต้นทุนของผู้บริโภค ความสะดวกของผู้บริโภค การสื่อสาร การรับรู้ถึงประโยชน์ ความง่ายต่อการใช้งาน การรับรู้ถึงความเสี่ยง ด้านการเงิน ด้านภาษี ด้านสิ่งแวดล้อม และตัวแปรความตั้งใจซื้อ ด้วยวิธี Enter พบว่า โมเดลรวมได้ค่า $R = 0.733$ หมายความว่าตัวแปรต้นทั้ง 10 ตัวมีความสัมพันธ์กับตัวแปรความตั้งใจซื้อในระดับสูง ($R = 0.69 > \dots$) และ มีค่า Adjusted R Square ปรับค่า = 0.519 หรือร้อยละ 51.9 หมายความว่าตัวแปรทั้ง 10 ตัว สามารถทำนายหรืออธิบายการเปลี่ยนแปลงของความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้า 51.9 % ที่เหลืออีก ($100 - 51.9$) ร้อยละ 48.1 เป็นอิทธิพลของตัวแปรอื่น ๆ ที่ไม่นำมาศึกษา

ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์ ANOVA ของการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณของตัวแปรย่อย

ANOVAa						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	56.864	10	5.686	30.260	0.001**
	Residual	49.046	261	0.188		
	Total	105.911	271			

หมายเหตุ: **P < 0.001

ผลการวิเคราะห์ ANOVA ของการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณ พบว่า $F = 30.260$, $Sig = 0.000 < 0.01$ หมายความว่าตัวแปร ความต้องการของผู้บริโภค ต้นทุนของผู้บริโภค ความสะดวกของผู้บริโภค การสื่อสาร การรับรู้ถึงประโยชน์ ความง่ายต่อการใช้งาน การรับรู้ถึงความเสี่ยง ด้านการเงิน ด้านภาษี และด้านสิ่งแวดล้อม มีอย่างน้อย 1 ตัวที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าของลูกค้าอย่างสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 4.26 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นพหุคูณของตัวแปรย่อย

Coefficients ^a							
ตัวแปร	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
ค่าคงที่	0.824	0.21		3.933	0.001**		
ความต้องการของผู้บริโภค	0.061	0.051	0.069	1.209	0.228	0.545	1.835
ต้นทุนของของผู้บริโภค	-0.016	0.064	-0.020	-0.257	0.797	0.294	3.402
ความสะดวกของผู้บริโภค	-0.168	0.059	-0.200	-2.839	0.005	0.358	2.793
การสื่อสาร	0.316	0.058	0.372	5.486	0.001**	0.386	2.590
การรับรู้ถึงประโยชน์	0.064	0.054	0.066	1.190	0.235	0.575	1.740
ความง่ายต่อการใช้งาน	0.102	0.058	0.108	1.758	0.080	0.473	2.112
การรับรู้ถึงความเสี่ยง	0.039	0.052	0.044	0.748	0.455	0.523	1.911
ด้านการเงิน	0.063	0.048	0.082	1.312	0.191	0.456	2.195
ด้านภาษี	0.116	0.050	0.135	2.302	0.022	0.518	1.931
ด้านสิ่งแวดล้อม	0.228	0.048	0.286	4.78	0.001**	0.497	2.011

หมายเหตุ: **P < 0.001

จากตารางที่ 4.26 จากการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรย่อย (Multicollinearity) ด้วยการตรวจสอบความแปรปรวนที่อธิบายไม่ได้ด้วยตัวแปรอื่น ๆ (Tolerance) มีค่ามากกว่า 0.19 ค่า Variance inflation Factor: VIF มีค่าน้อยกว่า 5.30 (Hair, J. et al., 2010) หมายความว่า ตัวแปรจะ ไม่มีความสัมพันธ์ด้วยกันเอง โดยตัวแปรย่อย มีค่า Tolerance อยู่ระหว่าง 0.29 – 0.54 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.19 และมีค่า VIF อยู่ระหว่าง 1.74 – 3.40 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 5.30 แสดงว่าตัวแปรต้นที่ใช้ในการศึกษา มีความเป็นอิสระต่อกัน และมีความสัมพันธ์กันเองไม่สูงมากเกินไป เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดจึง ยอมรับตัวแปรเหล่านี้ ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นพหุคูณเป็นดังนี้

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นพหุคูณ พบว่ามีตัวแปรย่อยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจซื้อ รถยนต์ไฟฟ้า มี 3 ตัวแปร มีผลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 คือ การสื่อสาร ด้านสิ่งแวดล้อม ความสะดวกของผู้บริโภค และตัวแปรมีผลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 1 ตัว คือด้านภาษี

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของการสื่อสาร พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) เท่ากับ 0.316 หมายความว่า บริษัทรถยนต์ไฟฟ้ามีการสื่อสารกับผู้บริโภคเป็นอย่างดี ทำให้ผู้บริโภครับรู้ถึง ประโยชน์ และคุณค่าในตัวรถยนต์ไฟฟ้าได้เป็นอย่างดี ถ้าการสื่อสารมีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.372 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้น ตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของสิ่งแวดล้อม พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) เท่ากับ 0.228 หมายความว่า ในด้านสิ่งแวดล้อมภาครัฐมีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดีสร้างความตระหนักเรื่องมลพิษ ทำให้ประชาชนหันมาสนใจในรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ถ้าปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม มีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.286 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้นตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของความสะดวกของผู้บริโภค พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ ถดถอย (b) -0.168 หมายความว่า ความสะดวกของผู้บริโภค ส่งผลในเชิงลบต่อผู้บริโภค เนื่องจาก การศูนย์บริการที่ หรือการบริการหลังการขาย ที่ยังมีไม่ครอบคลุม มีศูนย์บริการที่ยังไม่เพียงพอ และร้านซ่อมรถยนต์ทั่วไปยังไม่สามารถให้บริการรถยนต์ไฟฟ้าได้ เนื่องจากรถยนต์ไฟฟ้ายังถือว่าอยู่ในช่วงต้นของการพัฒนา และการทำการตลาด ถ้าความสะดวกของผู้บริโภคมีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.2 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้น ตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) ของตัวแปรด้านภาษี พบว่ามีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย (b) - 0.135 หมายความว่า นโยบายด้านด้านภาษีมีผลต่อความตั้งใจซื้อเนื่องจากการลดภาษี การลดภาษีนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าคันละ 40% และการลดภาษีสรรพสามิตจากเดิม 8% ลดลงเหลือ 2% เป็นนโยบายที่ตอบโจทย์ต่อประชาชน ส่งผลโดยตรงต่อราคาของรถยนต์ไฟฟ้าให้มีราคาถูกลง ซึ่งสามารถตอบสนองประชาชนได้ในหลายกลุ่ม ประชาชนจึงหันมาสนใจมีความตั้งใจที่จะซื้อรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ถ้านโยบายด้านภาษีมีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะทำให้ความตั้งใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.135 หน่วย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เมื่อตัวแปรต้นตัวอื่น ๆ มีค่าคงที่

สามารถเขียนสมการทำนายในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน ได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความตั้งใจซื้อ} &= 0.372^{**}(\text{การสื่อสาร}) + 0.286^{**}(\text{สิ่งแวดล้อม}) - 0.200^{**}(\text{ความสะดวก}) \\ &+ 0.135^{*}(\text{ด้านภาษี}) \end{aligned}$$