

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา
ต.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี 20131

ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ประสงค์ เล่าหะพงษ์

22 ส.ค. 2560

#TH0025903

369728

คุณฉันทิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

มกราคม 2558

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมคุษฎีนิพนธ์ และคณะกรรมการสอบปากเปล่าคุษฎีนิพนธ์ ได้พิจารณา
คุษฎีนิพนธ์ของ ประสงค์ เถาพะพงษ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาปรัชญาคุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมคุษฎีนิพนธ์

.....ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.ศรุตี สุกฤตน์)

.....กรรมการ

(ดร.วิชัย รูปขำดี)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

.....ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.ทิตยา สุวรรณะชญ)

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ศรุตี สุกฤตน์)

.....กรรมการ

(ศาสตราจารย์ ดร.จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ)

.....กรรมการ

(ดร.วิชัย รูปขำดี)

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจอนุมัติให้รับคุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาปรัชญาคุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยบูรพา

.....คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิชย์ ธารเสนา)

วันที่...30...เดือน...มกราคม...พ.ศ...2558

กิตติกรรมประกาศ

คุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ศรุตี สกุนรัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ดร.วิชัย รูปจำดี อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทาง ที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ รองศาสตราจารย์ ดร.จิตยา สุวรรณะชญ รองศาสตราจารย์ ดร.ชินรัตน์ สมสืบ รองศาสตราจารย์วันชัย มีชาติ และ ดร.อรธณพ โพธิ์สุข ที่กรุณาให้ความรู้ ให้คำปรึกษา รวมทั้งให้คำแนะนำแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยให้มี คุณภาพและวิจารณ์ผลงานทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังได้รับความอนุเคราะห์ จาก คุณณัฐกร อุเทนสุด คุณเพียงใจ แก้วสุวรรณ คุณโชคดี แก้วแสง คุณรัชนิดา นิติพัฒนาภิรักษ์ มร.โยชิอากิ คาโตะ คุณสุรพงษ์ ไพสิฐพัฒนพงษ์ ที่อนุญาตให้เข้าสัมภาษณ์ รวมถึงแบบสอบถาม ที่ได้จาก คุณกฤษณา คงเจริญ คุณพิกุลแก้ว อัทชู คุณชนิกานต์ ชะบา คุณคมทัต ชุณหะช่วง โชติ คุณวนิดา คุณมณฑิรา ประภัสมาลัยสร คุณเสกสรรค์ เพชรสุทธิ คุณรุ่งทิพย์ เจนกำจร คุณสมศักดิ์ คุณอุทัยวรรณ เสมอจิตร คุณธิตี ศรีใหญ่ และคุณจันทิพา เลาะห์พงษ์ ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ทำให้คุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อเซาว์ คุณแม่ชิวเฮียง เลาะห์พงษ์ คุณพ่อชนกร คุณแม่หทัยรัตน์ ประภัสมาลัยสร และน้อง ๆ ทุกคน ที่ให้กำลังใจ และสนับสนุนผู้วิจัยเสมอมา คุณค่าและประโยชน์ของคุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นกตัญญูคุณเวทิตา แด่บุพการี บูรพาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่ทำให้ข้าพเจ้าเป็นผู้มี การศึกษาและประสบความสำเร็จมาจนตราบเท่าทุกวันนี้

ประสงค์ เลาะห์พงษ์

54810236: สาขาวิชา: รัฐประศาสนศาสตร์; ปร.ค. (รัฐประศาสนศาสตร์)

คำสำคัญ: ประสิทธิภาพของนโยบาย/ รถยนต์อีโค คาร์

ประสงค์ เลหาพะพงษ์: ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

(POLICY EFFECTIVENESS ON ECO-CAR PROMOTION) คณะกรรมการควบคุมคุณภาพนิพนธ์:

ศรุตี สกุลรัตน์, ปร.ค., วิจัย รูปจำดี, Ph.D. 344 หน้า. ปี พ.ศ. 2558.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ และขั้นการประเมินผลนโยบาย (2) เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ และ (3) เพื่อศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ กลุ่มตัวอย่าง การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 หน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์จำนวน 4 หน่วยงาน กลุ่มที่ 2 ผู้ผลิตรถยนต์ จำนวน 5 หน่วยงาน และกลุ่มที่ 3 ผู้ซื้อรถยนต์ที่เคยตอบแบบสอบถามไปแล้ว 1 กลุ่ม จำนวน 20 คน ส่วนการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณจากผู้ซื้อรถยนต์ จำนวน 400 คน ทั่วประเทศ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึก แบบสัมภาษณ์กลุ่มและแบบสอบถาม ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการอธิบายเชิงพรรณนา และใช้โปรแกรมวิเคราะห์ค่าทางสถิติ โดยสรุปภาพรวมของการวิจัย ทั้ง 2 แบบ ได้ดังนี้

ผลการวิจัยปรากฏว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งประกอบด้วย ขั้นการกำหนดนโยบาย ได้แก่ ปัจจัย (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด และ (2) การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง และขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ปัจจัย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม ซึ่งทั้ง 5 ปัจจัย มีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมากทั้งหมด โดยขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความสำคัญมากกว่าขั้นการกำหนดนโยบาย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ ให้ความสำคัญในระดับค่อนข้างมากในปัจจัยเหตุของประสิทธิผลทั้ง 5 ปัจจัยโดยให้ความสำคัญในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติมากที่สุด ส่วนประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งประกอบด้วย ขั้นการประเมินผลนโยบาย ได้แก่ ปัจจัย (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย (2) คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย (3) การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศและต่างประเทศ รูปลักษณะของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา

และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ได้แก่ ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานภาครัฐ ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมืองและปัญหาอุปสรรคจากผู้ร่วมลงทุนในนโยบาย และ (5) ผลกระทบของนโยบายทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งทั้ง 5 ปัจจัยมีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมากทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์ให้ความสำคัญในระดับค่อนข้างมากในประสิทธิผลของนโยบายทั้ง 5 ปัจจัย ส่วนด้านความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบาย พบว่า ขั้นตอนการกำหนดนโยบายมีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลของนโยบายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยด้านความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด และการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายในการที่จะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายมากที่สุด คือ ขั้นตอนการกำหนดนโยบาย ที่มาจากหน่วยงานภาครัฐสถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ร่วมกันกำหนดนโยบาย

ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย ได้แก่ (1) ด้านการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในการออกนโยบายควรมีการบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและครอบคลุมทุกมิติ ประกอบด้วย กระทรวงพลังงาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รวมถึงกระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น (2) ด้านการเมือง ผู้ที่ควบคุมนโยบายไม่ควรมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับนโยบายทั้งโดยตรงและโดยอ้อม (3) ด้านคุณภาพของรถยนต์ในเรื่องความปลอดภัยจากการชนควรทำการทดสอบกับหน่วยงานอิสระเพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือ และ (4) ด้านราคาจำหน่าย ภาครัฐควรปรับลดภาษีสรรพสามิตลงในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 เพื่อให้ราคาจำหน่ายรถยนต์อยู่ในเกณฑ์ต่ำ ตามแนวคิดเดิมของนโยบาย เป็นต้น ส่วนข้อเสนอแนะในเชิงประสานนโยบาย หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรมีการกำหนดนโยบายการใช้พลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์โดยเฉพาะไว้อย่างชัดเจน และข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรมีการศึกษาผลกระทบ ทั้งเชิงบวกเชิงลบของนโยบาย ที่เป็นรูปธรรม และสามารถวัดผลเป็นตัวเลขได้ เป็นต้น

54810236: MAJOR: PUBLIC ADMINISTRATION, Ph.D. (PUBLIC ADMINISTRATION)

KEYWORDS: EFFECTIVENESS OF POLICIES/ ECO-CARS

PRASONG LAOHAPONG: POLICY EFFECTIVENESS ON ECO-CAR PROMOTION. ADVISOR COMMITTEE: SAROOT SAKULRAT, Ph.D., VICHAI ROOPKHUMDEE, Ph.D., 348 P. 2015.

The purpose of this study was threefold. First, it aimed at analyzing policy on eco car promotion in terms of policy determination and evaluation. Also, this study attempted to examine causal factors affecting the policy effectiveness on eco-car promotion among car manufacturers. Lastly, it intended to investigate the policy effectiveness on eco-car promotion among car manufacturers. Three groups of key informants participated in this study, including 4 public agencies and automotive institutes, 5 car manufacturers, and 20 car buyers who completed a questionnaire. Also, the quantitative data were collected from 400 car buyers who were asked to complete a questionnaire. The instrument used in this study included an in-depth interview, a group interview and a questionnaire. Based on the descriptive and statistical analyses of the data, both qualitative and quantitative results were as follows:

The results of the study revealed that the causal factors affecting the policy effectiveness on eco-car promotion comprised five factors. Specifically, regarding the stage of policy determination, the involved causal factors included (1) the clarity of objectives, goals, and indicators; (2) the support from involved organizations. For policy implementation, the involved factors included; (3) communication among organizations and activities leading to policy implementation; (4) the readiness of organizations for policy implementation, and (5) other factors relating to economic, political, and social aspects. These five factors were found quite important. The stage of policy implementation was considered more important than that of policy determination. This indicated that the key informants, especially the group of car buyers, have placed a high level of importance on the 5 aforementioned factors. They considered the stage of policy implementation the most important. In addition, when considering the policy effectiveness on eco-car promotion based on the evaluation of policy, the involved factors included (1) the actual number of cars produced based on the timeline set in the policy; (2) the quality of produced cars in terms of their energy saving, environmental friendliness

and safety; (3) automotive markets, both in and out of Thailand, car images, price and maintenance, and the satisfaction of car buyers; (4) encountered problems and solution, including the ones from public sectors, political intervention, and co-investors in the policies, and (5) positive and negative impacts of the policies. These five factors were found quite important and were also placed at a high level of importance by the group of car buyers. Furthermore, it was shown that there was a statistically significant relationship between policy determination and policy effectiveness, especially the clarity of objectives, goals, indicators, and the support from involved organizations. This indicated that the most important causal factor affecting the policy effectiveness was the policy set collaboratively by public sectors, automotive institutes, car manufacturers, and involved organizations.

Based on the results, it was suggested that, with reference to the support from involved organizations, there should be integration and co-operation from public sectors, such as Ministry of Energy, Ministry of Agriculture and Cooperatives, and Ministry of Commerce, whose jobs involve making policies in order to maximize the benefits and cover all dimensions when determining policies on eco car promotion. In addition, regarding political aspects, policy controllers should not have any direct or indirect conflict of interest with the policy on eco-car promotion. Thirdly, there should be crash safety tests that are conducted by independent agencies in order to enhance creditability for eco-cars. Furthermore, regarding the price of eco-cars, public sectors should reduce excise tax, not less than 10%, in order to maintain a low sale price for eco cars that is in line with the government original policy. The involved government sectors should also set a clear policy for alternative energy for eco cars. Finally, there should be a further study investigating both positive and negative impacts of policy that can be measured concretely and quantitatively.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์การวิจัย.....	9
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	9
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	12
ขอบเขตของการวิจัย.....	12
ข้อจำกัดของการวิจัย.....	13
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	14
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	16
แนวคิดที่ด้วยนโยบายสาธารณะ.....	17
แนวคิดที่ด้วยการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ.....	36
แนวคิดที่ด้วยการจัดการสมัยใหม่.....	60
แนวคิดที่ด้วยประสิทธิภาพของนโยบาย.....	80
แนวคิดที่ด้วยพลังงานที่ใช้กับรถยนต์.....	86
แนวคิดที่ด้วยเทคโนโลยีและมาตรฐานรถยนต์อีโค คาร์.....	91
นโยบายที่ด้วยรถยนต์อีโค คาร์ ของประเทศไทย.....	94
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	109
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	119
วิธีการวิจัย.....	119
แหล่งข้อมูลในการวิจัย.....	120
ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	126

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
นิยามเชิงปฏิบัติการและเครื่องชี้วัด.....	126
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	131
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	139
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	140
4 ผลการวิจัย.....	141
ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง.....	141
ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล.....	147
ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์.....	179
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	224
สรุปผลการวิจัย.....	224
อภิปรายผล.....	238
ข้อเสนอแนะ.....	247
บรรณานุกรม.....	251
ภาคผนวก.....	270
ภาคผนวก ก.....	271
ภาคผนวก ข.....	277
ภาคผนวก ค.....	283
ภาคผนวก ง.....	294
ภาคผนวก จ.....	298
ภาคผนวก ฉ.....	318
ภาคผนวก ช.....	325
ภาคผนวก ซ.....	332
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	348

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	การผลิต ยอดจำหน่ายรถยนต์ ปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2556.....	100
2	การเปรียบเทียบรถยนต์นั่ง และรถยนต์กระบะปีกอล์ฟ.....	101
3	เรื่องลคอัคราภิชรพรสามิต ฉบับที่ 81.....	106
4	แหล่งข้อมูลสำหรับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และสัมภาษณ์กลุ่ม.....	121
5	ประชากรกลุ่มตัวอย่าง แยกตามพื้นที่ทั่วประเทศ.....	123
6	กลุ่มตัวอย่างสำหรับการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม.....	125
7	การจัดกลุ่มประเด็นคำถามตัวแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง.....	136
8	ค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นของมาตรวัดประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริม รถยนต์อีโค คาร์.....	137
9	สรุปแหล่งข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสัมภาษณ์กลุ่ม.....	142
10	ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในพื้นที่กลุ่มตัวอย่าง.....	144
11	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพื้นที่.....	145
12	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนตามตราสินค้าและรุ่นของรถยนต์.....	146
13	ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อ รถยนต์อีโค คาร์ ต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบาย โดยภาพรวม.....	151
14	ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อ รถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบายโดยภาพรวม ...	155
15	ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อ รถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบาย ไปปฏิบัติของนโยบายโดยภาพรวม.....	158
16	ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	163
17	ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อ รถยนต์อีโค คาร์ ต่อความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดย ภาพรวม.....	165

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
18	175
19	177
20	180
21	181
22	188
23	189
24	190
25	190
26	191
27	191
28	194
29	196
30	200
31	203
32	204

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
33	ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจ ของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์โดยภาพรวม.....	208
34	ค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรยนต์.....	209
35	ค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากความพึงพอใจส่วนตัว.....	210
36	เปรียบเทียบราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่าย 9 ราย.....	213
37	ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจ ของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์	222
38	ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์.....	223
39	สรุปปัจจัยเหตุของประสิทธิผล	233
40	สรุปประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรยนต์.....	238

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	10
2 โครงสร้างของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์	11
3 ขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการนโยบายสาธารณะ	21
4 ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดนโยบายและผลิต/ ผลลัพธ์นโยบาย.....	22
5 แนวทางการศึกษาตามกรอบนโยบายศาสตร์	23
6 องค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ	32
7 วัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบาย.....	35
8 ตัวแบบระบบการส่งมอบของนโยบายร่วมกันของ Sharkansky and Van Meter	49
9 มิติของนโยบายที่มีผลกระทบต่อการนำไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn	50
10 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn	52
11 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian.....	58
12 ตัวแบบการบริหารแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์	64
13 ลำดับของกลยุทธ์ 5 ระดับ.....	66
14 ตัวแบบการบริหารเชิงกลยุทธ์.....	67
15 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับทางการบริหารกับการวางแผนชนิดต่าง ๆ	69
16 การแบ่งระดับกลยุทธ์ในองค์กร	70
17 การวิเคราะห์ SWOT Analysis	72
18 การวิเคราะห์ TOWA matrix	73
19 แบบจำลองแรงกดดัน 5 ประการ ของการวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรม	74
20 กระบวนการจัดการเชิงกลยุทธ์ทั้ง 5 ขั้นตอน	75
21 ความสมดุลของมุมมอง 4 ด้าน.....	78
22 สถิติรถยนต์ปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2556	99
23 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบาย	150
24 การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบาย	154
25 การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	158
26 ความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติ	161
27 โหมคการขับเคลื่อนตาม EU NEDC	184

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
28	187
29	187
30	187
31	188
32	188

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยภาคอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นส่วนหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ ตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2504 ถึง พ.ศ. 2511 โดยการส่งเสริมของหน่วยงานภาครัฐให้มีการประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพื่อเป็นการทดแทนการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ จนทำให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์มากมายจนในปี พ.ศ. 2512 ถึง พ.ศ. 2533 หน่วยงานภาครัฐออกนโยบายบังคับการใช้ชิ้นส่วนการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ให้มีความแข็งแกร่งและยั่งยืน ทำให้การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ขยายตัวเป็นอย่างมาก จากการผลิตประกอบรถยนต์เพื่อขายในประเทศเพียงอย่างเดียว นำไปสู่การผลิตประกอบรถยนต์เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศควบคู่กันไป และจากกระแสโลกาภิวัตน์ในช่วงปี พ.ศ. 2534 ถึง พ.ศ. 2542 ทำให้ประเทศไทยต้องเปิดเสรีทางการค้าทางการลงทุนเป็นผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีการปรับโครงสร้างโดยมีการควบรวมกิจการจากผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมแม่พิมพ์ เป็นต้น จึงถูกครอบงำโดยทุนต่างชาติ โดยเฉพาะทุนต่างชาติจากประเทศญี่ปุ่นทำให้ผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นปรับยุทธศาสตร์การผลิตรถยนต์และกำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศเป็นผลให้ในปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมาหน่วยงานภาครัฐต้องยกเลิกนโยบายบังคับการใช้ชิ้นส่วนในการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ วัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการแข่งขันกันภายในอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออกรถยนต์ เพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ต่าง ๆ (สุนทรตรา จันทบุรี, 2543) จนทำให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์กระบะปิกอัพ (Pickup) ขนาด 1 ตัน จากการสนับสนุนของหน่วยงานภาครัฐทางด้านนโยบายภาษีสรรพสามิตจนกลายเป็นผลิตภัณฑ์หลัก (Product champion) ตัวที่ 1 ของประเทศไทย ซึ่งจากกระแสการแข่งขันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐโดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศรวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์โดยมอบหมายให้สถาบันยานยนต์เป็นผู้รับผิดชอบจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2549 และปี พ.ศ. 2550 ถึง พ.ศ. 2554 ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ 10 ปีข้างหน้า ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในปี พ.ศ. 2554 “ให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชียสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศโดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง” (สถาบันยานยนต์, 2545) ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์มีเป้าหมายหลัก คือ การผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องไปสู่การเป็นฐานการผลิตและส่งออกรถยนต์รวมถึงชิ้นส่วนในการประกอบรถยนต์อย่างครบวงจรที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืนสอดรับกับตลาดโลกในอนาคต ซึ่งกลยุทธ์ที่สำคัญคือ การชี้ทิศทางและสร้าง โอกาสให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์เช่นเดียวกับความสำเร็จของฐานการผลิตรถยนต์กระบะปีกอพ ขนาด 1 ตัน ที่เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 1 ของประเทศ (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ข)

เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งปัจจุบันพึ่งพารถยนต์กระบะปีกอพขนาด 1 ตัน เป็นผลิตภัณฑ์หลักอย่างเดียว กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและกระทรวงอุตสาหกรรม จึงมีแนวความคิดที่จะออกนโยบายอีโค คาร์ (Eco-car) จึงร่วมกันผลักดันให้เกิดขึ้นในปลายปี พ.ศ. 2546 และได้รับการสนับสนุนจาก พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร (17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544 ถึง 11 มีนาคม พ.ศ. 2548) ซึ่งเป็น นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น โดยได้นำรูปแบบนโยบายประชานิยมของรัฐบาลที่ประสบความสำเร็จมาปรับใช้เป็นแนวทาง เช่น นโยบายบ้านเอื้ออาทร ที่ทำให้รัฐบาลได้รับความนิยมจากประชาชนนำมาประยุกต์ใช้แนวคิดในนโยบายอีโค คาร์ ในช่วงดังกล่าว กล่าวคือเป็นรถยนต์นั่ง (เก๋ง) ขนาดเล็กหรือซิตี้ คาร์ (City car) รถราคาประหยัด (Economy car) เพื่อเป็นทางเลือกให้กับประชาชนที่มีรายได้ไม่มากสามารถมีโอกาสในการมีรถยนต์ไว้ใช้ในครอบครัว อีกทั้งช่วยลดปัญหาจราจรและพื้นที่การใช้ถนนโดยมีเป้าหมายให้เป็นรถยนต์นั่งประเภทใหม่เพื่อให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ สอดรับกับวิสัยทัศน์ 10 ปีข้างหน้าของอุตสาหกรรมยานยนต์ เมื่อสถานการณ์แวดล้อมภายนอกด้านราคาน้ำมัน ได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้กรอบแนวคิดของนโยบายอีโค คาร์ เพิ่มเติมในเรื่องของการประหยัดพลังงาน ซึ่งต้องสามารถใช้พลังงานทางเลือกหรือพลังงานทดแทนได้ เช่น น้ำมันไบโอดีเซล (Biodiesel fuel) หรือ เอทานอล (Ethanol) เรื่องการปล่อยมลพิษจากไอเสียในระดับต่ำ และเพื่อมิให้ชื่อนโยบายอีโค คาร์ ซ้ำซ้อนกับหลาย ๆ ประเทศ จึงตั้งชื่อนโยบายอีโค คาร์ ใหม่ว่า เดอะเบสต์ ลิตเติล คาร์ (The best little car) กรอบดังกล่าวส่งผลให้ความหมายของรถยนต์อีโค คาร์ หรือ เดอะเบสต์

ลิตเติล คาร์ กลายเป็นรถยนต์นั่งประหยัดพลังงาน (Ecology car) ในที่สุด จนกระทั่งนโยบาย เดอะเบสต์ ลิตเติล คาร์ เข้าสู่รัฐบาล พ.ศ.ท.ทักษิณ ชินวัตร 2 (11 มีนาคม พ.ศ. 2548 ถึง 19 กันยายน พ.ศ. 2549) ได้มีการเปลี่ยนแปลงชื่อ นโยบายและกำหนดคุณสมบัติต่าง ๆ ที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยเปลี่ยนชื่อใหม่เป็นนโยบาย เอซส์ คาร์ (ACEs Car) เพื่อบ่งบอกนิยามของรถยนต์ดังกล่าวให้ชัดเจนว่าเป็นรถยนต์ที่มีความคล่องตัว (Agile) คล่องแคล่ว ว่องไวจากขนาดรถยนต์ที่มีมิติตัวถังกว้างไม่เกิน 1.60 เมตร ยาวไม่เกิน 3.60 เมตร ทำให้มีขนาดเล็กกะทัดรัด ที่มีความเหมาะสมกับการใช้งานในตัวเมือง เป็นรถยนต์ที่สะอาด (Clean) การปล่อยไอเสียตามมาตรฐานยูโร 4 (Euro 4) มีความประหยัดคู้มค่า (Economy) ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่ต่ำกว่า 5.60 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร และมีราคาขายอยู่ในเกณฑ์ต่ำ อีกทั้งยังเป็นรถยนต์ที่มีความปลอดภัยตามเกณฑ์ของ คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (UNECE) แต่่นโยบายดังกล่าวต้องยุติลงเมื่อเปลี่ยนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็น นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ซึ่งได้พิจารณาว่า นโยบาย เอซส์ คาร์ ยังไม่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรมเพราะคาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์มีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ. 2554 ตามแผนแม่บท อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ได้วางแผนไว้ พร้อมกับการสิ้นสุดของรัฐบาล พ.ศ.ท. ทักษิณ ชินวัตร 2 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2549 จากการเข้ายึดอำนาจของ พลเอก.สนธิ บุญยรัตกลิน และได้รัฐบาลใหม่เข้ามาบริหารประเทศชั่วคราวโดยมี พลเอก.สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นรัฐมนตรี (19 กันยายน พ.ศ. 2549 ถึง 23 ธันวาคม พ.ศ. 2550) นโยบาย เอซส์ คาร์ จึงได้รับการพิจารณาทบทวนใหม่ ซึ่งการศึกษาของกระทรวงอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า นโยบาย เอซส์ คาร์ จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของประเทศ ส่งผลให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหรือบีโอไอได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบในหลักการ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 เห็นชอบนโยบาย เอซส์ คาร์ โดยได้เปลี่ยนชื่อใหม่ว่า นโยบาย ส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลหรือที่เรียกโดยทั่วไปว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ข)

โดยกำหนดคุณสมบัติของรถยนต์ให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์อีโค คาร์ มีสาระสำคัญคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลหรือรถยนต์อีโค คาร์ หมายถึง รถยนต์แบบผสมที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงผสมไฟฟ้าและรถยนต์ไฟฟ้า (Hybrid vehicle and electric vehicle) เป็นรถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงทดแทนได้และเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิค ดังนี้

1. ด้านการประหยัดพลังงาน

1.1 สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้ หรือสามารถใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง จะต้องมียัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5.0 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร ตาม Combine mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนด

ทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1

2. ด้านสิ่งแวดล้อม

2.1 ต้องเป็นไปตามมาตรฐานในระดับมลพิษ ยูโร 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า

2.2 มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE 101 Rev.1

3. ด้านความปลอดภัย (ระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน: Active safety)

3.1 มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า

3.2 มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า

4. ด้านมิติของรถยนต์ไม่จำกัด

โดยกำหนดเกณฑ์เบื้องต้น ของการลงทุนผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนไว้ดังนี้

1. จะต้องเสนอเป็นแผนงานรวม (Package) โดยมีขนาดการลงทุนของโครงการรวมไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการประกอบรถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์และการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนยานพาหนะ สำหรับเงื่อนไขการผลิตชิ้นส่วนนั้นจะต้องมีการผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ ฝาสูบ (Cylinder head) เสื้อสูบ (Cylinder block) เพลาข้อเหวี่ยง (Crankshaft) เพลาลูกเบี้ยว (Camshaft) และก้านสูบ (Connecting rod) ซึ่งจะต้องมีการผลิตฝาสูบ เสื้อสูบ และเพลาข้อเหวี่ยง โดยอย่างน้อยจะต้องมีการผลิตในขั้นตอนกระบวนการกัดโลหะ (Machining)

2. ต้องเสนอแผนการลงทุนและแผนการผลิตระยะยาว 5 ปี ทั้งนี้ต้องมีปริมาณผลิตจริง (Actual Production) ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ก)

จากเหตุผลดังกล่าวทำให้คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 เห็นชอบนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการและออกประกาศกำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ ที่ครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์อีโค คาร์ โดยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตรวจและพิจารณาอนุมัติว่ารถยนต์รุ่นใดมีคุณสมบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม และให้บีโอไอออกประกาศส่งเสริมการลงทุน พร้อมทั้งกำหนดสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนแก่กิจการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ที่มีคุณสมบัติรถยนต์

ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้บริษัทที่สนใจจะต้องยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน ภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 นอกจากนี้ให้กระทรวงการคลังออกประกาศกำหนดให้ การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์อีโค คาร์ อยู่ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 รายการ (1) รถยนต์ นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงานที่มีความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล (2) อัตราตามมูลค้ำร้อยละ 17 จากเดิมจัดเก็บ ภาษีสรรพสามิตอัตราตามมูลค้ำร้อยละ 50 ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป ทั้งนี้รถยนต์ที่จะได้รับสิทธิการเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราสำหรับรถยนต์อีโค คาร์ ต้องเป็นรถยนต์รุ่นที่ได้รับการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรม (กระทรวงการคลัง, 2551)

ผลจากการส่งเสริมการลงทุนของหน่วยงานภาครัฐดังกล่าวทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ หลายบริษัททั้งภายในประเทศและต่างประเทศให้ความสนใจ และให้การสนับสนุนพร้อม ร่วมลงทุนในนโยบายดังกล่าวเพื่อผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ในประเทศไทย โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ จากประเทศญี่ปุ่นที่ได้มีการลงทุนในประเทศไทยไว้มายาวนานทั้งการสร้างโรงงานประกอบ รถยนต์ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ การถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ต่าง ๆ ให้กับบุคลากร ไทยจนมีทักษะความชำนาญเป็นที่ยอมรับในระดับโลก และเนื่องจากประเทศไทยมีฐานการผลิต รถยนต์มีฐานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ครอบคลุมทุกประเภทรถยนต์ อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐ ให้การส่งเสริมสนับสนุนเพื่อให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ในอนาคตและทดแทนรถยนต์กระบะ ปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ที่มีแนวโน้มความต้องการใช้งานลดน้อยลง โดยมี 6 บริษัท ที่ได้รับอนุมัติ ส่งเสริมการลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ แบบ (Package) ประกอบด้วย

1. บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 01 ตุลาคม พ.ศ. 2550 เงินลงทุน 6,700 ล้านบาท กำลังการผลิต 120,000 คันต่อปี จำหน่ายในประเทศร้อยละ 50 ส่งออกไปตลาดในอาเซียน เอเชียแปซิฟิกและยุโรป ร้อยละ 50 โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ร้อยละ 70 และตั้งโรงงานที่สวนอุตสาหกรรม โรจนะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยคาดว่าจะเริ่ม การผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งได้เปิดจำหน่ายรถยนต์รุ่น บริโอ (Brio) ในวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2554 และรุ่น บริโอ อเมซ (Brio Amaze) วันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2555

2. บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เงินลงทุน 9,500 ล้านบาท กำลังการผลิต 138,000 คันต่อปี จำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 19 ส่งออกร้อยละ 81 ตลาดหลักอยู่ที่ เอเชีย แอฟริกา และออสเตรเลีย ตั้งโรงงานที่นิคม อุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง โดยคาดว่าจะเริ่มการผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553

ซึ่งได้เปิดจำหน่ายรถยนต์รุ่น สวิฟท์ (Swift) ในวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 และรุ่น เซเลริโอ (Celerio) ในวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2557

3. บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เงินลงทุน 5,500 ล้านบาท กำลังการผลิต 120,000 คันต่อปี จำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 25 ส่งออกร้อยละ 75 ตลาดหลักอยู่ที่เอเชีย โอเชียเนีย และออสเตรเลีย ตั้งโรงงานที่จังหวัดสมุทรปราการ เขต 1 โดยคาดว่าจะเริ่มการผลิตได้ ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งได้เปิดจำหน่ายรถยนต์รุ่น มาร์ช (March) เป็นบริษัทแรก ในวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2553 และรุ่น อัลเมรา (Almera) ในวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2554 จนประสบความสำเร็จเป็นผู้นำตลาดรถยนต์นั่งในประเทศนี้ด้วยยอดจำหน่ายสะสมรวมมากกว่า 100,000 คัน ในเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2555 ถือเป็นบริษัทแรกที่ประสบความสำเร็จในนโยบายดังกล่าว

4. บริษัท มิซูบิชิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติ เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2551 เงินลงทุน 7,731 ล้านบาท กำลังการผลิต 107,000 คันต่อปี จำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 12 ส่งออก ร้อยละ 88 ตลาดหลักอยู่ที่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปีนส์ อินโดนีเซียและญี่ปุ่น ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดระยอง โดยจะเริ่มการผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งได้เปิดจำหน่ายรถยนต์ รุ่น มิราจ (Mirage) ในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2555 และรุ่น แอททราจ (Attrage) ในวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2556

5. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติ เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2551 เงินลงทุน 6,642 ล้านบาท กำลังการผลิต 100,000 คันต่อปี จำหน่ายในประเทศ และส่งออกร้อยละ 50 ตลาดหลักอยู่ที่ อาเซียนและ โอเชียเนีย ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยจะเริ่มผลิตได้ในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งได้เปิดจำหน่ายรถยนต์ รุ่น ออเนิว ยาริส (All New Yaris) ในวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2556 เป็นบริษัทสุดท้าย

6. บริษัท ทาธา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติ เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2551 เงินลงทุน 7,317 ล้านบาท กำลังการผลิต 100,000 คันต่อปี จำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 48 ส่งออกร้อยละ 52 ตลาดหลักอยู่ที่ อาเซียน เอเชียแปซิฟิก และแอฟริกาใต้ ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง โดยคาดว่าจะเริ่มผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553 ภายหลังประกาศล้มแผนการผลิต เนื่องจากเกิดความไม่มั่นใจในการทำตลาดเพราะมีการแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ผลิตรถยนต์ที่เข้าร่วมในนโยบายดังกล่าว

ส่วนบริษัทที่ไม่ได้รับการอนุมัติในนโยบายอันเนื่องเพราะแผนงานที่นำเสนอองยังไม่มี ความชัดเจน คือ บริษัท โฟล์กสวาเกน กรุ๊ป ซึ่งมีแผนการลงทุนราว 27,000 ล้านบาท โดยมีแผนการจำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 35 ส่งออก ร้อยละ 65 ในเรื่องกำลังการผลิตและสถานที่ตั้ง

ของโรงงานไม่สามารถสรุปได้ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2551)

อย่างไรก็ตามทิศทางแนวโน้มของโลกให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม เรื่องประหยัดพลังงานและเรื่องความปลอดภัย ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยต้องมุ่งมั่นพัฒนาเทคโนโลยีผลิตภัณฑ์ในอนาคตต้องมุ่งสู่การเป็นยานยนต์ที่สะอาด ลมมลภาวะ ประหยัดพลังงานและมีความปลอดภัยมากขึ้นตามความเข้มงวดของมาตรฐานสากลโลก ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้สภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงจึงต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยสำคัญใน 4 ด้านคือ (1) นโยบายของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมในการเอื้ออำนวยให้มีการขยายการลงทุนและตลาดในประเทศโดยนโยบายต่าง ๆ จะต้องมีการบูรณาการอย่างเป็นระบบ (2) การเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์รักษ์โลก (3) การสร้างมูลค่าในประเทศให้มากขึ้นด้วยการเพิ่มผลิตภาพให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และ (4) การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ

ทำให้แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ฉบับที่ 3 ปี พ.ศ. 2555 ถึง พ.ศ. 2559 จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี พ.ศ. 2564 ไว้ดังนี้ “ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลก พร้อมด้วยห่วงโซ่อุปทานที่สร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” และเพื่อให้สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าวจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงาน 5 ประการประกอบด้วย (1) ความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and technology development) (2) ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาบุคลากร (Human resources development) (3) เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการ (Entrepreneur strength enhancement) (4) การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และ (5) การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยกฎระเบียบนโยบายของรัฐ (Policy integration) (สถาบันยานยนต์, 2555 ก)

ดังนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงต้องเตรียมพร้อมเข้าสู่เทคโนโลยีสีเขียว เนื่องจากปัญหาโลกร้อน (Global warming) มลภาวะเป็นพิษในชั้นบรรยากาศ เกิดกระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่นับวันจะมีราคาเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและนับวันจะหมดไปจากโลก เกิดกระแสการประหยัดพลังงาน การหาพลังงานทางเลือกและการหาพลังงานทดแทน ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์โลกต้องมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านยานยนต์เพื่อมุ่งสู่การแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะไอเสียที่ปล่อยออกมาจากรถยนต์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นก๊าซพิษที่สำคัญคือ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และสารอื่น ๆ อีกมากมาย ทำให้ในอนาคตอุตสาหกรรมยานยนต์โลกต้องเร่งพัฒนาเทคโนโลยีด้านยานยนต์ที่ใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (Electric motor) ในราวปี พ.ศ. 2563 รถยนต์ประเภทไฮบริด

แบบเสียบปลั๊ก (Plug-in hybrid electric vehicle) จะเริ่มมีแนวโน้มความต้องการของตลาดเพิ่มสูงมากขึ้น ส่วนรถยนต์ประเภทรถไฟฟ้า (Electric vehicle) รถยนต์ประเภทเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cell vehicle) จะเริ่มมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในราวปี พ.ศ. 2568 เพื่อทดแทนการใช้พลังงานที่ได้จากปิโตรเลียม และในการก้าวเข้าสู่รถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระบบขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า ต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนาเทคโนโลยีในด้านต่าง ๆ รวมถึงความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่เทคโนโลยีใหม่จึงต้องใช้ระยะเวลาหลายสิบปี ซึ่งในช่วงระหว่างนี้ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ในปัจจุบันมุ่งพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายในก่อน เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการประหยัดพลังงาน ลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และสารพิษอื่น ๆ จึงเกิดการพัฒนารถยนต์ประหยัดพลังงานขึ้น (สถาบันยานยนต์, 2555) เพื่อให้รถยนต์สามารถใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกต่าง ๆ ได้ เช่น ก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed natural gas) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied petroleum gas) แก๊สโซฮอล์ (Gasohol) และน้ำมันไบโอดีเซล มาเป็นเชื้อเพลิงในยานพาหนะเนื่องจากมีราคาถูกกว่าและให้มลพิษต่ำกว่า (กระทรวงพลังงาน, 2555)

อาจกล่าวได้ว่านโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ น่าจะเป็นนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศทั้งในหน่วยงานภาครัฐก่อนนโยบายด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ในส่วนผู้ผลิตรถยนต์ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องตั้งแต่วัตถุดิบขั้นพื้นฐาน (Basic raw material) ไปสู่กระบวนการแปรรูปวัตถุดิบขั้นพื้นฐาน (Processing of raw material) จนเป็นสินค้าและบริการ (Product and service) รวมถึงการว่าจ้างแรงงาน ทำให้มีอัตราการเจริญเติบโตของธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ผู้ซื้อจะได้ประโยชน์จากราคาจำหน่ายรถยนต์ที่มีราคาต่ำ ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีความปลอดภัยในระดับมาตรฐานสากลส่งผลให้คุณภาพชีวิตของประชาชนอยู่ในระดับที่ดีขึ้น

จากข้อมูลที่ได้กล่าวมาข้างต้น จากสภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์โลก จากความเสี่ยงทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจุบันพึ่งพารถยนต์กระบะปีกอ๊พ ขนาด 1 ตัน เพียงผลิตภัณฑ์เดียวเป็นหลัก จากวิกฤตราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากแนวโน้มการประหยัดพลังงานและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของโลกที่ไอเสียจากรถยนต์เป็นจุดกำเนิดของโลกร้อน ดังนั้นนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมทางยานยนต์ใหม่ของโลกและเป็นจุดเริ่มต้นของการพลิกโฉมมาตรฐานรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทยและโลก นโยบายนี้คาดว่าจะสามารถบรรเทาปัญหาดังกล่าวได้ และคาดการณ์ว่ารถยนต์อีโค คาร์ จะเป็นที่นิยมต่อผู้ซื้อทั่วโลกในอนาคต

ดังนั้น ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะทำการศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและขั้นการประเมินผลนโยบาย เป็นอย่างไร ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ มีปัจจัยใด ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ผลที่เกิดขึ้น เป็นอย่างไร และผลที่ได้จากการวิจัยนี้อาจเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนานโยบายส่งเสริมการลงทุนอื่น ๆ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและขั้นการประเมินผลนโยบาย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์
3. เพื่อศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์

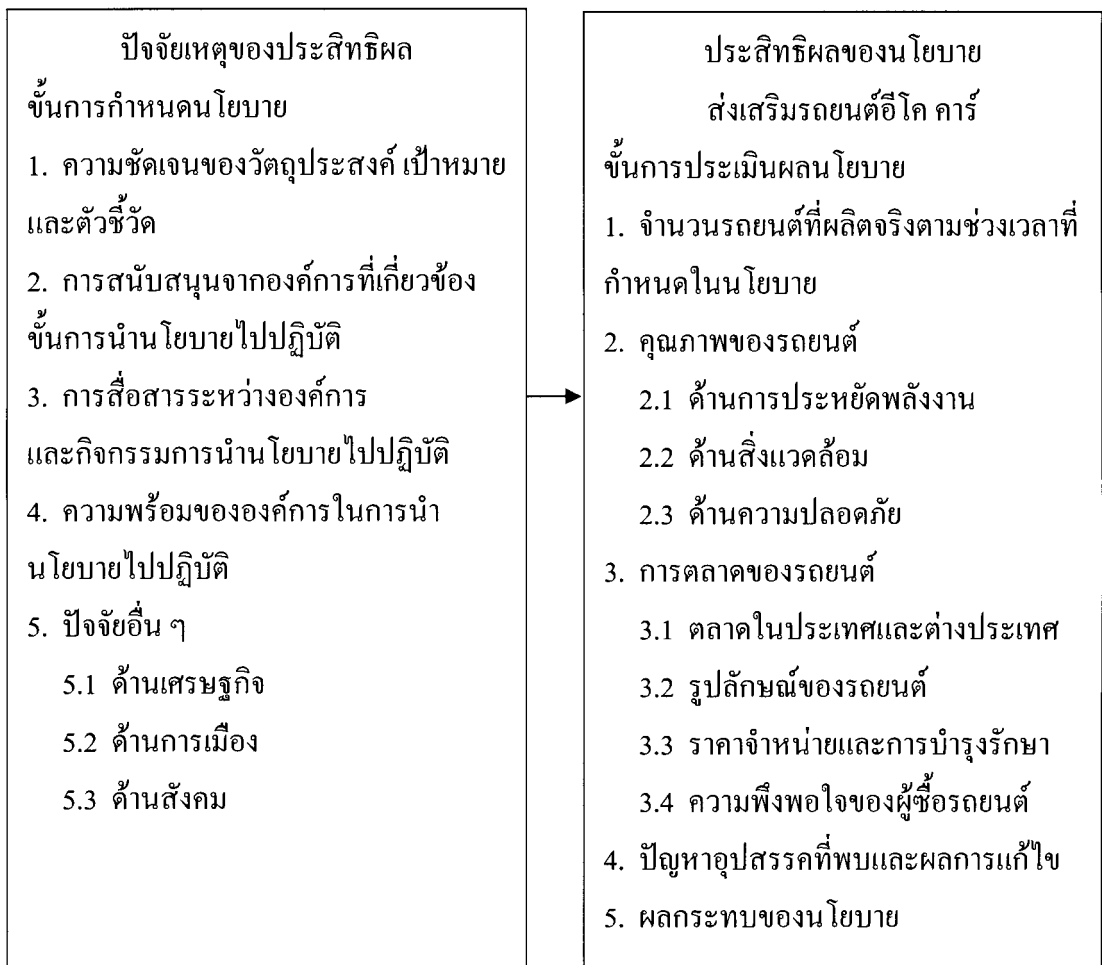
กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผู้วิจัยได้สร้างตัวแบบที่ใช้เป็นกรอบในการศึกษาวิจัยมาจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยบูรณาการองค์ความรู้จากแนวคิดการจัดการสมัยใหม่ แนวคิดนโยบายสาธารณะ แนวคิดการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ แนวคิดประสิทธิผล ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn และตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and mazmanian ซึ่งปัจจัยเหตุของประสิทธิผลมาจากการที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด โดยนโยบายได้รับการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องจนนำไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติและปัจจัยอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมืองและสังคม จนนำไปสู่ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จากการประเมินผลของจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย คุณภาพของรถยนต์ในด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย การตลาดของรถยนต์ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ รูปลักษณะของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข และผลกระทบของนโยบายซึ่งปัจจัยเหตุของประสิทธิผลและประสิทธิผลของนโยบายอีโค คาร์ มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

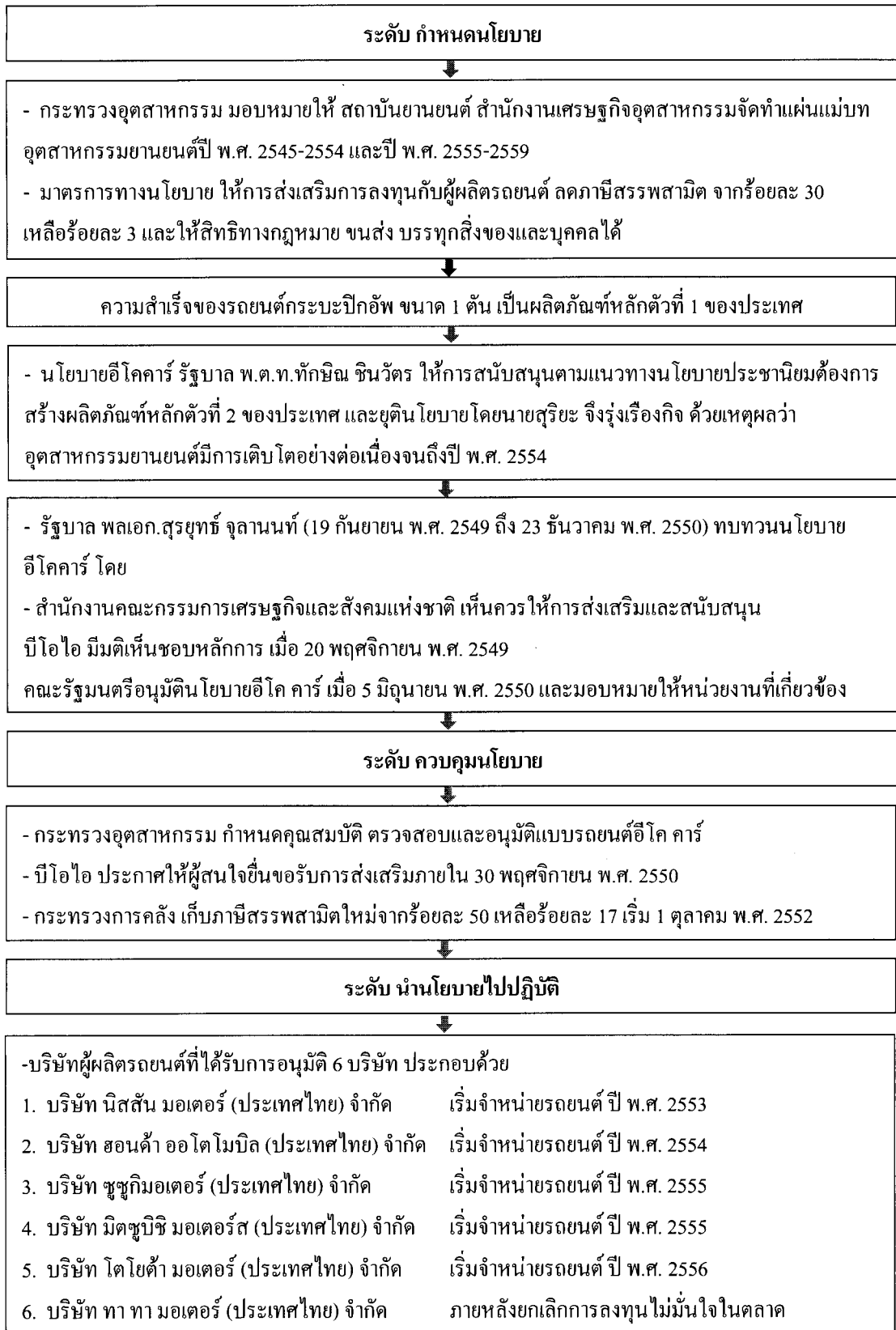
ในเชิงทฤษฎี ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแบบนี้ในการวิจัยดังภาพที่ 1 และภาพที่ 2

ตัวแปรอิสระ (Independent variables)

ตัวแปรตาม (Dependent variables)



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 2 โครงสร้างของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทราบถึงประวัติความเป็นมาของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
2. ทราบถึงผลการวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
3. ทราบถึงปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ในผู้ผลิตรถยนต์

4. ทราบถึงประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์
5. ใช้เป็นแนวทางให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึง

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และผู้สนใจได้นำข้อมูลจากการวิจัยไปปรับใช้ให้เหมาะสมต่อการดำเนินกิจการในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1. ด้านนโยบาย ศึกษาจากนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย พ.ศ. 2555-2557 แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ทุกฉบับและแผนงานที่เกี่ยวข้อง
2. ด้านประสิทธิผล ศึกษาจาก (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง (3) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรม การนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ (5) ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม (6) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนด ในนโยบาย (7) คุณภาพของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย (8) การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ รูปแบบของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และความพึงพอใจของผู้ซื้อใจรถยนต์ (9) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข และ (10) ผลกระทบของนโยบาย

ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมาย

1. หน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ ใช้การศึกษาวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้แก่ (1) บีไอไอ (2) สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (3) กรมสรรพสามิต และ (4) สถาบันยานยนต์
2. ผู้ผลิตรถยนต์ ใช้การศึกษาวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้แก่ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด

และ (5) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

3. ผู้ซื้อรถยนต์ ใช้การศึกษาวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ และเน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้แก่ ผู้ซื้อรถยนต์จากนโยบายอีโค คาร์

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ศึกษาพัฒนาการเกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ นับตั้งแต่ริเริ่มนโยบาย ในปี พ.ศ. 2546 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557

ข้อจำกัดของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ แบบที่ 1 เป็นการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative data) ประกอบด้วย การวิจัยเอกสาร (Documentary research) การสังเกตการณ์ (Observation method) การสัมภาษณ์กลุ่ม (Group interview) รวมถึงการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) และแบบที่ 2 เป็นการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative data) โดยใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) โดยทำการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือ ซึ่งผู้วิจัยพบข้อจำกัดในการวิจัยดังนี้

1. การศึกษาวิจัยนี้มุ่งศึกษา นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 เท่านั้น

2. การศึกษาวิจัยเรื่องนี้มุ่งศึกษาเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ 5 บริษัท ได้แก่ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และ (5) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด หน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ และผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ นี้เท่านั้น

3. การศึกษาวิจัยเรื่องนี้เนื่องจากการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยมีการรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้องทุก ๆ ด้าน การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสัมภาษณ์กลุ่ม การแจกแบบสอบถาม ผู้วิจัยจะพยายามให้ได้มาซึ่งข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ มาสนับสนุนงานวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งอาจมีอุปสรรคในเรื่องการสัมภาษณ์ ข้อมูลที่เป็นความลับทางธุรกิจ ข้อมูลที่มีความขัดแย้งเชิงนโยบาย บทบาทของผู้ให้ข้อมูล รวมถึงการแจกแบบสอบถาม ซึ่งอาจได้ข้อมูลที่ไม่ครบถ้วนหรือเกิดจากการไม่เปิดเผยข้อมูลทางธุรกิจ เป็นต้น

4. ข้อมูลสถิติการจดทะเบียนรถยนต์อีโค คาร์ ผู้วิจัยใช้ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งอาจมีอุปสรรคในเรื่องความล่าช้าของข้อมูลและการแยกประเภท

รถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นรถยนต์ประเภทใหม่โดยผู้วิจัยจะคัดกรองข้อมูลให้มากที่สุด

นิยามศัพท์เฉพาะ

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นิยามคำศัพท์ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้คำอธิบายความหมายของคำที่เกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ และคำอื่น ๆ โดยทั่วไป เพื่อใช้สื่อสารให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันระหว่างผู้วิจัยกับผู้อ่านรายงานการวิจัยฉบับนี้ ไว้ดังนี้

ประสิทธิภาพของนโยบาย หมายถึง ผู้ผลิตรถยนต์สามารถผลิตรถยนต์อีโค คาร์ได้ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป โดยรถยนต์ไม่มีปัญหาด้านคุณภาพของการผลิต การประกอบ จนต้องมีการเรียกรถยนต์กลับเพื่อปรับเปลี่ยนอะไหล่หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถยนต์

รถยนต์อีโค คาร์ (Eco-car) หรือรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หมายถึง รถยนต์นั่ง (เก๋ง) ขนาดเล็กประเภทใหม่ผลิตเฉพาะในประเทศไทยเท่านั้น โดยมีคุณสมบัติเฉพาะคือ ประหยัดพลังงาน ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหรือพลังงานทดแทนไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร ตามมาตรฐานยูโร 4 และมีความปลอดภัยสูง ผ่านการทดสอบมาตรฐานการชนด้านหน้าและการชนด้านข้าง (UNECE R Reg. 94 Rev.0 and UNECE R Reg.95 Rev.0)

อุตสาหกรรมยานยนต์ หมายถึง บริษัทที่ทำการออกแบบ ผลิตชิ้นส่วน ประกอบรถยนต์ทุกประเภท การจำหน่ายและการซื้อขาย เช่น รถยนต์นั่งหรือรถเก๋ง รถกระบะบรรทุกทุกประเภท รถแวน รถบรรทุก รถบัส โดยสารและรถจักรยานยนต์ รวมถึงอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการผลิตรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ทั้งที่เป็นชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง (OEM) และชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทน (REM)

สถาบันยานยนต์ (Thailand automotive institute) หมายถึง สถาบันยานยนต์ไทย เป็นองค์การอิสระซึ่งก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2541 และจัดตั้งขึ้นโดยกระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2541 ใช้กฎระเบียบการบริหารงานแบบเอกชน ไม่ผูกพันระเบียบปฏิบัติและข้อบังคับของราชการและรัฐวิสาหกิจ โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ คือ ศึกษาวิจัยและเสนอแนะแนวทางนโยบาย แผนกลยุทธ์และมาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาในอุตสาหกรรมนี้โดยครอบคลุม ด้านการผลิต เทคโนโลยี ทรัพยากรมนุษย์และการตลาด สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์

เพื่อให้การดำเนินงานพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละด้านบรรลุผลตามแผนงานที่กำหนด ได้แก่ งานพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต งานด้านมาตรฐานและการตรวจสอบผลิตภัณฑ์ งานออกแบบวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี งานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ งานข้อมูลและอื่น ๆ ประสานและร่วมมือกับองค์กรและสถาบันทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้บริการแก่ผู้ประกอบการด้านข้อมูล การตรวจสอบ การทดสอบผลิตภัณฑ์ การฝึกอบรม การพัฒนา และรับรองทักษะฝีมือการทำงาน และงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมาย

มาตรฐานความปลอดภัย UNECE (United Nation Economic Commission for Europe) หมายถึง เป็นมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ยอมรับในระดับสากล กำหนดโดยกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป

มาตรฐานยูโร 4 หมายถึง เป็นคำย่อของมาตรฐานสารมลพิษจากยานยนต์ของกลุ่มสหภาพยุโรปตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) โดยเลข 4 คือ ลำดับของมาตรฐานที่บังคับใช้ซึ่งจะเรียงลำดับมาตั้งแต่ลำดับที่ 1 ลำดับที่ 2 ลำดับที่ 3 และลำดับที่ 4 ซึ่งเมื่อจะเริ่มบังคับใช้มาตรฐานใหม่หรือลำดับที่สูงขึ้น จะประกาศกำหนดวันใช้มาตรฐานล่วงหน้าระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี ระดับที่สูงขึ้น จะมีความเข้มงวดมากขึ้น และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

มาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หมายถึง มาตรฐานว่าด้วยการทดสอบการชนด้านหน้า เพื่อพิสูจน์ความปลอดภัยของยานยนต์ ในเรื่องการปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านหน้าแบบเยื้องศูนย์กลาง (40% Offset impact) โดยการนำรถยนต์ทดสอบชนกำแพงทดสอบแบบเยื้องศูนย์กลางกับพื้นผิวกำแพงด้านหน้า 40% ที่ระดับความเร็วในการชนของรถยนต์เท่ากับ 56 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อหาจุดที่เสียหายและเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่นำกลับไปปรับปรุงพัฒนายานยนต์ ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

มาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หมายถึง มาตรฐานว่าด้วยการทดสอบการชนด้านข้าง เพื่อพิสูจน์ความปลอดภัยของยานยนต์ในเรื่อง การปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านข้าง โดยการนำกำแพง (Deformable barrier) ซึ่งอยู่ในแนวตั้งฉากกับรถยนต์ที่ทดสอบเคลื่อนตัวเข้าชนรถยนต์ทดสอบด้วยความเร็ว 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อหาจุดที่เสียหาย และเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่นำกลับไปปรับปรุงพัฒนายานยนต์ ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

มาตรฐาน UNECE Reg.101 Rev.0 หมายถึง มาตรฐานที่กำหนดให้รถยนต์ต้องมีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร ตามหลักเกณฑ์การทดสอบที่ระบุไว้

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในครั้งนี้ ผู้วิจัย ใช้การวิจัยที่เน้นข้อมูลเชิงคุณภาพและการวิจัยที่เน้นข้อมูลเชิงปริมาณรวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยอาศัยข้อมูลจาก กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงานและสถาบัน ยานยนต์ มาเป็นแนวทางในการอธิบายปรากฏการณ์ที่ศึกษา เพื่อสนับสนุนและเป็นพื้นฐาน ในการกำหนดกรอบแนวความคิด รวมทั้งกรอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้แบ่งการนำเสนอเนื้อหา ที่เกี่ยวข้องออกเป็น 8 ตอน ตามลำดับดังต่อไปนี้

1. แนวคิดที่ว่าด้วยนโยบายสาธารณะ
 - 1.1 แนวทางการศึกษานโยบายสาธารณะ
 - 1.2 ความหมายของนโยบายสาธารณะ
 - 1.3 ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ
 - 1.4 องค์ประกอบที่สำคัญของนโยบายสาธารณะ
 - 1.5 องค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ
 - 1.6 วัตถุประสงค์ของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ
2. แนวคิดที่ว่าด้วยการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ
 - 2.1 การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 2.2 ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 2.3 ลักษณะของการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 2.4 ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 2.5 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 2.6 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ
3. แนวคิดที่ว่าด้วยการจัดการสมัยใหม่
 - 3.1 ลักษณะสำคัญของการบริหารจัดการภาครัฐ
 - 3.2 เครื่องมือและเทคนิคทางการบริหาร
 - 3.2.1 การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์
 - 3.2.2 การจัดการเชิงกลยุทธ์
 - 3.2.3 การบริหารแบบสมดุล

4. แนวคิดว่าด้วยประสิทธิผลของนโยบาย
 - 4.1 ความหมายของประสิทธิผล
 - 4.2 การวัดประสิทธิผลนโยบาย
5. แนวคิดว่าด้วยพลังงานที่ใช้กับรถยนต์
6. แนวคิดว่าด้วยเทคโนโลยีและมาตรฐานรถยนต์อีโค คาร์
 - 6.1 เทคโนโลยีรถยนต์
 - 6.2 มาตรฐานรถยนต์อีโค คาร์
7. นโยบายว่าด้วยรถยนต์อีโค คาร์ ของประเทศไทย
 - 7.1 ความเป็นมาของนโยบาย
 - 7.2 ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดว่าด้วยนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะ (Public policy) หากกล่าวถึงในเรื่องนโยบายสาธารณะทุก ๆ นโยบายสาธารณะล้วนมีผลกระทบต่อประชาชนทุก ๆ คน ในการดำรงชีวิตประจำวันซึ่งผลกระทบนั้นประชาชนจะได้รับผลทั้งโดยทางตรงและโดยทางอ้อม ผลของนโยบายสาธารณะจึงมีทั้งสร้างคุณประโยชน์และสร้างโทษให้กับประชาชน แต่โดยรวมแล้วนโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่ประชาชนตั้งความหวังไว้เพื่อนำมาแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคมในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ในการศึกษา นโยบายสาธารณะจึงควรทำความเข้าใจในเรื่องเกี่ยวกับ (1) แนวทางการศึกษาของนโยบายสาธารณะ (Education approach of public policy) (2) ความหมายของนโยบายสาธารณะ (The meaning of public policy) (3) ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ (The importance of public policy) (4) องค์ประกอบที่สำคัญของนโยบายสาธารณะ (The Importance element of public policy) (5) องค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ (The element of public policy analysis) และ (6) กระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ (The cycle of public policy process analysis) ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. แนวทางการศึกษานโยบายสาธารณะ

ในการศึกษานโยบายสาธารณะนั้นเป็นการศึกษา ประเด็นปัญหา วิธีการแก้ไขปัญหา ขั้นตอนในการบริหารจัดการของนโยบายและผลลัพธ์ที่บ้นปลายของนโยบาย มีความยั่งยืนตอบสนองต่อปัญหาที่ต้องการจะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหรือไม่ การศึกษานโยบายสาธารณะจึงขึ้นอยู่กับความสนใจของนักวิชาการแต่ละคนและมีการจำแนกแบ่งแนวทางการศึกษาที่แตกต่าง

กันออกไป ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมุ่งเน้นแนวทางการศึกษาตามแนวทางรัฐศาสตร์ (Political science) ตามแนวทางรัฐประศาสนศาสตร์ (Public administration) ตามแนวทางพรรณานโยบาย (Descriptive approach) และตามแนวทางเสนอแนะนโยบาย (Prescriptive approach) โดยมีกรอบในการศึกษาวิจัยตามแนวทางของนักวิชาการที่สำคัญดังนี้

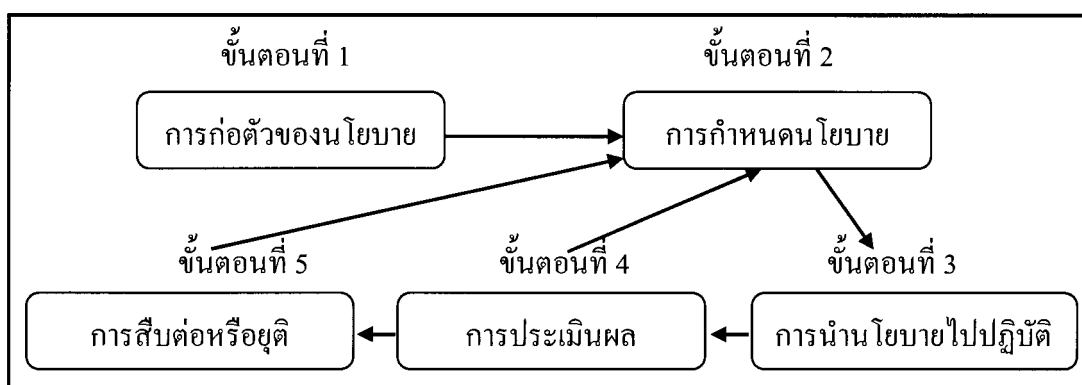
สมบัติ ชำรงฉัตรวงศ์ (2539, หน้า 17) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการศึกษานโยบายสาธารณะว่า การศึกษานโยบายสาธารณะมีความเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างรัฐประศาสนศาสตร์ และรัฐศาสตร์อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เพราะในโลกแห่งความเป็นจริงและทางวิชาการนั้น การเมืองและการบริหาร ไม่อาจแยกออกจากกันได้ ตรงกันข้ามทั้งการเมืองและการบริหารจะต้องอยู่ร่วมกันอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้เพราะความสัมพันธ์ระหว่างการเมืองและการบริหารจะเป็นความสัมพันธ์แบบพึ่งพาซึ่งกันและกัน ไม่มีส่วนใดที่จะดำรงอยู่ได้อย่างอิสระเพราะการดำรงอยู่ของส่วนหนึ่ง ล้วนพึ่งพาการดำรงอยู่ของอีกส่วนหนึ่งเสมอ ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของ Henry (1995, pp. 292-293 อ้างถึงใน สมบัติ ชำรงฉัตรวงศ์, 2553, หน้า 40-42) ว่ารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มีความเกี่ยวพันสัมพันธ์อย่างแนบแน่นและไม่สามารถที่จะแยกออกจากกันได้ และได้จำแนกการศึกษานโยบายสาธารณะไว้ 2 แนวทาง คือ แนวทางรัฐศาสตร์ ในวงการรัฐศาสตร์ถือว่าการศึกษานโยบายสาธารณะเป็นแขนงวิชา (Sub field) ของรัฐศาสตร์ จุดสนใจของการศึกษาจะมุ่งเน้นเรื่องเนื้อหาสาระของนโยบาย (Substantive branch) ความโดดเด่นของนโยบายสาธารณะในด้านเนื้อหาสาระไม่ว่าจะเป็นสิ่งที่ปรากฏในรายงาน บทความหรือหนังสือ แท้จริงคือประเด็นปัจจุบันของการเมืองที่กำลังเกิดขึ้นในแต่ละขณะนั่นเอง (Politics of current issues) แนวทางการศึกษาส่วนใหญ่จะครอบคลุมการวิเคราะห์บทบาทของชนชั้นนำ (Elite) และมวลชน (Mass) บทบาทของกลุ่มอิทธิพลและกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ (Pressure groups and interest groups) บทบาทของสถาบันการเมือง (Institutionalist) และระบบการเมือง (Political system) ที่มีต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะในประเด็นต่าง ๆ ลักษณะของการศึกษาจะมุ่งการพรรณานโยบาย (Descriptive) เกี่ยวกับปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่มีต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจมากกว่าการแสวงหาข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติ (Prescriptive) และแนวทางรัฐประศาสนศาสตร์ การศึกษาในวงการรัฐประศาสนศาสตร์ ให้ความสำคัญในเรื่องนโยบายสาธารณะมาก จนถึงกับกล่าวว่า รัฐประศาสนศาสตร์ คือ นโยบายสาธารณะเพราะบทบาทของนักรัฐประศาสนศาสตร์ต้องศึกษาทั้งการกำหนดนโยบายสาธารณะ และการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติให้บรรลุผลซึ่งเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ อีกมากมาย การศึกษาในด้านนี้จะให้ความสนใจเกี่ยวกับความคิดเชิงทฤษฎี (Theoretical branch) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ที่มีผลต่อการกำหนดนโยบาย ความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบาย

ไปปฏิบัติ นอกจากนี้ยังเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลผลิตนโยบาย (Outputs) และผลกระทบ (Effects) ของนโยบายสาธารณะที่เกิดขึ้นว่าสอดคล้องกับเป้าประสงค์ของนโยบายที่กำหนดไว้หรือไม่ ผลผลิตนโยบายและผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่พึงปรารถนาหรือไม่ หากไม่เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่พึงปรารถนาจะต้องมีการประเมินผลเพื่อสำรวจว่าเกิดจากปัญหาและอุปสรรคใด ปัญหาและอุปสรรคเหล่านั้นสามารถปรับปรุงได้หรือไม่ ซึ่งจะนำไปสู่การทบทวนนโยบาย (Policy revision) หากไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขได้จะนำไปสู่การยกเลิกนโยบาย (Policy termination) ด้วยเหตุนี้ลักษณะการศึกษานโยบายสาธารณะตามแนวรัฐประศาสนศาสตร์จึงมีลักษณะเป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สอดคล้องกับการแก้ไขปัญหาของสังคมอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลมากกว่าการศึกษาเพื่อมุ่งในการอธิบายปรากฏการณ์ของนโยบายสาธารณะ (Prescriptive rather than descriptive) แนวทางการศึกษาส่วนใหญ่จะครอบคลุมการวิเคราะห์ทางเลือกนโยบายสาธารณะว่ามีลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมเล็กน้อย (Incremental) หรือเป็นไปตามหลักการของเหตุผลที่มีข้อมูลสนับสนุนผลดีผลเสียของทางเลือกนโยบายแต่ละทางเลือกอย่างชัดเจนหรือการวิเคราะห์กลยุทธ์ของการวางแผนของนโยบายแต่ละนโยบาย ว่ามีความเหมาะสมกับการแก้ไขปัญหาของสังคมอย่างไร (Strategic planning) ซึ่งแนวทางต่าง ๆ ดังกล่าวนี้ล้วนมุ่งเพื่อการเสนอแนะนโยบายที่เหมาะสมทั้งสิ้น

มยรี อนุমানราชชน (2548, หน้า 16-21) ให้ความเห็นว่า การศึกษานโยบายสาธารณะเป็นสาขาวิชาที่ศึกษาว่ารัฐบาลกระทำอะไรและไม่กระทำอะไร ก่อให้เกิดผลอะไร เพราะเหตุใด มีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติอย่างไร ผลการดำเนินงานช่วยบรรเทาและแก้ไขปัญหา ในองค์กรในสังคม ในชุมชนและประเทศได้มากน้อยเพียงใดและจำแนกแนวทางศึกษานโยบายสาธารณะได้ 2 แนวทาง คือ แนวทางพรรณานโยบาย (Descriptive approach) และแนวทางเสนอแนะนโยบาย (Prescriptive approach) ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของทศพร ศิริสัมพันธ์ (2539) ที่เห็นว่า แนวพรรณานโยบาย เป็นแนวทางการศึกษาแนวหนึ่งในการศึกษานโยบายสาธารณะที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อทราบนโยบายถูกกำหนดขึ้นมาอย่างไรช่วยทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับตัวนโยบายสาธารณะ (Knowledge of public policy) ส่วนการเสนอแนะนโยบายเป็นอีกแนวทางการศึกษาหนึ่งที่มุ่งศึกษานโยบายสาธารณะ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อทราบว่านโยบายควรจะถูกกำหนดอย่างไร ช่วยให้เกิดความรู้ในตัวนโยบายสาธารณะ (Knowledge in public policy) เนื่องจากแนวทางการศึกษานโยบายสาธารณะทั้ง 2 แนว เป็นแนวความคิดกว้าง ๆ ที่จะศึกษาปรากฏการณ์หนึ่งเกี่ยวกับกิจการสาธารณะอย่างไร ดังนั้น ผู้ศึกษาสามารถเลือกแนวทางการศึกษาใดแนวทางการศึกษาหนึ่งมาเป็นกรอบการศึกษานโยบายสาธารณะหนึ่ง ๆ ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการศึกษานโยบายนั้น ๆ ซึ่งมีสาระสำคัญ ๆ ดังนี้

แนวทางการศึกษาเชิงพรรณนา อาจเรียกชื่ออีกอย่างหนึ่งว่า แนวนโยบายการศึกษา (Policy studies) หรือแนวตัวแบบ (Model study) โดยการพรรณนา และอธิบายกระบวนการนโยบายสาธารณะเพื่อสร้างองค์ความรู้ในทางวิชาการและหลักการทั่วไป ตัวแบบ ทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะรวมทั้งคาดคะเนความสัมพันธ์เชิงเหตุผลของตัวแปรต่าง ๆ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาของสังคมซึ่งประเด็นของการศึกษามี 4 หัวข้อ คือ (1) เนื้อหาสาระของตัวนโยบาย โดยศึกษาเกี่ยวกับความเป็นมา เจตนารมณ์ ลักษณะและการดำเนินงานของนโยบายใดนโยบายหนึ่ง (2) กระบวนการนโยบาย โดยศึกษาเกี่ยวกับขั้นตอน เกี่ยวกับวิธีการกำหนดนโยบายหนึ่ง ๆ เกี่ยวกับตัวแสดง เกี่ยวกับตัวกระทำและเกี่ยวกับผู้เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอน อิทธิพลของตัวแสดง อิทธิพลของตัวกระทำ อิทธิพลผู้มีอำนาจตัดสินใจในขั้นตอนหนึ่งและพัฒนาการของกระบวนการกำหนดนโยบาย (3) ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดนโยบายและผลผลิตของนโยบาย เป็นการอธิบายถึงความสัมพันธ์เชิงเหตุผลระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบายสาธารณะกับปัจจัยนำออกและผลผลิตของกระบวนการทางการเมืองคือตัวนโยบายหรือปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมด้านต่าง ๆ เช่น ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และเทคโนโลยีโดยใช้ตัวชี้วัดต่าง ๆ เกี่ยวกับผลผลิตของนโยบาย เช่น ระดับรายได้ ระดับการศึกษาและระดับรายจ่ายของรัฐบาล เป็นต้น (4) ผลลัพธ์และหรือผลกระทบของตัวนโยบายเป็นการอธิบายผลลัพธ์ที่เกิดจากการดำเนินนโยบายหนึ่ง ๆ ผลลัพธ์จากการนำนโยบายไปปฏิบัติอาจพิจารณาประสิทธิผล ประสิทธิภาพในการผลิตและบริการสาธารณะ ผลกระทบ ได้แก่ สิ่งที่เกิดจากการปฏิบัติตามนโยบายแล้วก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสังคมโดยรวมทั้งผลที่ตั้งใจและผลที่ไม่ตั้งใจศึกษา โดยใช้การวิจัยประเมินผลนโยบายสาธารณะเพื่อนำผลสรุปของการวิจัยมาใช้สำหรับตัดสินใจสืบต่อและยุตินโยบายและจากประเด็นการศึกษาทั้ง 4 หัวข้อ อาจจัดกลุ่มการศึกษาได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม 1 เป็นแนวทางเกี่ยวกับกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะ (Public policy making process) ประกอบด้วย ประเด็นการศึกษาเนื้อหาสาระของตัวนโยบายและกระบวนการนโยบาย ข้อสมมติฐานเบื้องต้นของแนวทางนี้คือ กระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะเป็นเรื่องของกระบวนการทางการเมืองหรือการใช้ค่านิยม ได้แก่ ความเชื่อ จริยธรรม มาตรฐานและบรรทัดฐานในการตัดสินใจมากกว่าเป็นเรื่องของทางเลือกที่มีเหตุผล ปัจจัยทางการเมืองซึ่งแทรกอยู่ในกระบวนการกำหนดนโยบายทำให้ นโยบายสาธารณะเป็นผลลัพธ์จากความขัดแย้ง การต่อสู้ การเจรจาต่อรอง และการประนีประนอมระหว่างบุคคล ระหว่างกลุ่มบุคคลในกระบวนการปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อน แนวทางนี้ศึกษานโยบายกรณีศึกษาอย่างเจาะลึกใช้การพรรณนาและอธิบายความสัมพันธ์เชิงเหตุผล ปฏิสัมพันธ์ของบุคคลฝ่ายต่าง ๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องในกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวพันกันอย่างต่อเนื่อง แนวทางนี้ทำให้ผู้ศึกษา

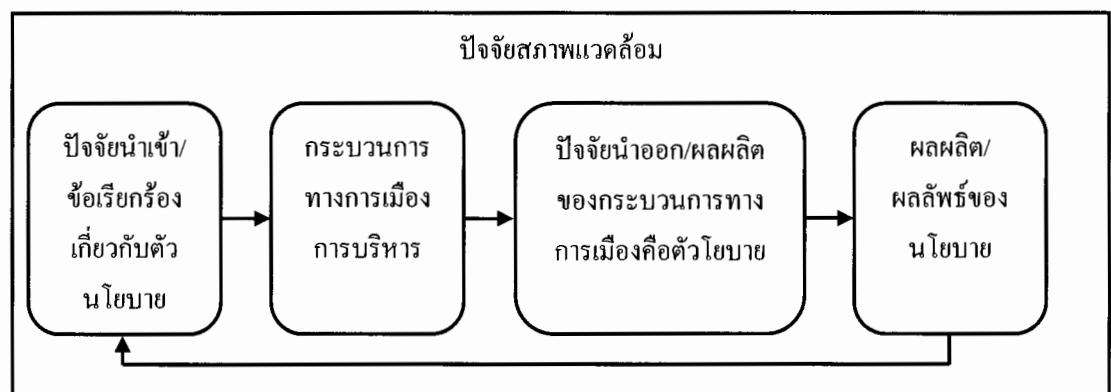
ทราบรายละเอียด และพัฒนาการของกระบวนการกำหนดนโยบาย แม้ว่านักวิชาการจะพยายามสร้างเป็นหลักการเกี่ยวกับขั้นตอนของกระบวนการกำหนดนโยบายแต่ต่างมีความเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับการจำแนกขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการกำหนดนโยบาย กระบวนการกำหนดนโยบายทั่วไปน่าจะประกอบด้วย ขั้นตอนก่อตัวของนโยบาย (Public policy formation) ขั้นตอนการกำหนดนโยบาย (Public policy decision making) ขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Public policy implementation) ขั้นตอนประเมินผลนโยบาย (Public policy evaluation) และขั้นตอนสืบทอดหรือการยุตินโยบาย (Public policy continuation and termination) โดยขั้นตอนดังกล่าวไม่จำเป็นต้องเรียงตามลำดับข้างต้นเพราะเมื่อมีการนำนโยบายไปปฏิบัติหรือเมื่อมีการประเมินผลนโยบายแล้วอาจกลับมาพิจารณากำหนดนโยบายนั้นใหม่หรืออาจนำข้อสรุปจากการประเมินผลมากำหนดนโยบายนั้นอีกครั้งหนึ่ง ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 ขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการนโยบายสาธารณะ (มยุรี อนุমানราชชน, 2548, หน้า 19)

และกลุ่ม 2 เป็นแนวทางเกี่ยวกับสาเหตุและผลกระทบของนโยบายสาธารณะ (Cause and impact relationships) ได้รับอิทธิพลจากแนวความคิดทฤษฎีระบบ ประเด็นการศึกษาคือ ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดนโยบายและผลผลิตของนโยบายและผลลัพธ์หรือผลกระทบของตัวนโยบาย ข้อสมมติฐานเบื้องต้นของแนวทางนี้คือ นโยบายสาธารณะเป็นผลผลิตที่เกิดจากปฏิกริยาตอบโต้ระหว่างส่วนประกอบต่าง ๆ ภายในระบบนโยบายสาธารณะ ได้แก่ ปัจจัยนำเข้า (Input) ในที่นี้คือข้อเรียกร้องเกี่ยวกับตัวนโยบาย ปัจจัยนำเข้าจะถูกแปรสภาพในกระบวนการทางการเมืองทางการบริหาร โดยการตัดสินใจของผู้กำหนดนโยบายให้เป็นปัจจัยนำออกหรือผลผลิต (Output) คือตัวนโยบายนั่นเอง ตัวนโยบายที่เกิดขึ้นได้รับอิทธิพลบางส่วนจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ เช่น สภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เป็นต้น เมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ (Outcome)

ของนโยบายขึ้น ผลลัพธ์ของการดำเนินงานของนโยบายหรือข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) จะเป็นปัจจัยนำเข้าของนโยบายสาธารณะในรอบต่อไป แนวทางเกี่ยวกับสาเหตุและผลกระทบของนโยบายนี้อาจศึกษาจากผลกระทบของการดำเนินนโยบายหนึ่ง ๆ ทั้งที่เป็นผลกระทบที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นผลดีเป็นคุณหรือเป็นผลเสียหรือเป็นโทษ ในการศึกษาจะใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบวิทยาศาสตร์โดยใช้ตรรกวิทยาทั้งแบบนิรนัยหรืออุปมาน (Deduction) และแบบอุปนัยหรืออุปมาน (Induction) ด้วยการวิเคราะห์ทางสถิติ เช่น การหาค่าสหสัมพันธ์ และการวิเคราะห์การถดถอย เป็นต้น รวมทั้งการอธิบายพรรณนาความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบต่าง ๆ ดังภาพที่ 4

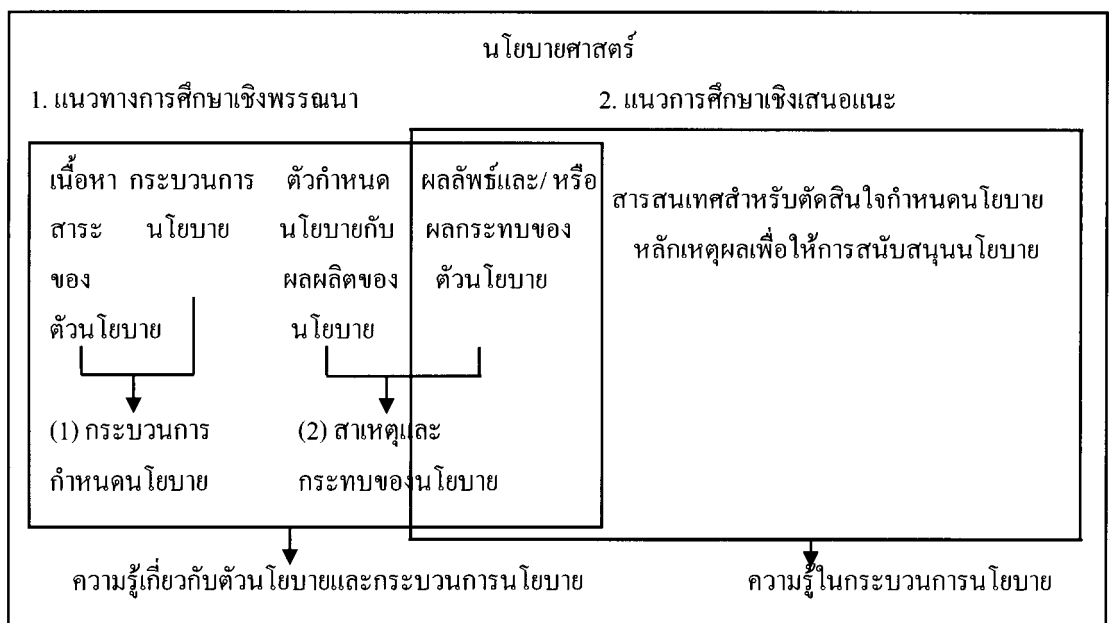


ภาพที่ 4 ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดนโยบายและผลผลิต/ผลลัพธ์ของนโยบาย

(มยุรี อนุมานราชชน, 2548, หน้า 19)

และแนวทางการศึกษาเชิงเสนอแนะ อาจเรียกชื่ออีกอย่างหนึ่งว่า แนวการวิเคราะห์นโยบาย (Policy analysis) แนวทางการศึกษานี้เพื่อให้ข้อมูลสารสนเทศสำหรับการตัดสินใจแก่ผู้กำหนดนโยบายว่า จากทางเลือกที่ศึกษาเหล่านั้นควรจะกำหนดนโยบายอย่างไร ควรจะตัดสินใจอย่างไรเพื่อให้เห็นโยขายนั้นปราศจากค่านิยมส่วนตัว อคติ หรือประโยชน์ทางการเมืองของฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และให้การสนับสนุนนโยบายโดยเทคนิควิธีวิจัยเชิงปฏิบัติการ เทคนิคสถิติประยุกต์ การวิเคราะห์เชิงระบบ การใช้เทคนิคการวิเคราะห์นโยบายจะช่วยให้ข้อได้ของฝ่ายแย้งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายในการแสวงหาการสนับสนุนให้ชัดเจนมากขึ้นกว่าการใช้วาทศิลป์ ในที่สุดการตัดสินใจของผู้กำหนดนโยบายจะเป็นไปเพื่อผลประโยชน์สาธารณะหรือสวัสดิการสังคม ซึ่งข้อสมมติฐานเบื้องต้นของแนวทางนี้คือ นโยบายสาธารณะจะถูกกำหนดขึ้นอย่างมีเหตุผลมากขึ้นเมื่อข้อมูลและข้อเสนอแนะที่ให้แก่ผู้กำหนดนโยบายเป็นสารสนเทศที่ปราศจากค่านิยม

ส่วนตัวและอิทธิพลของการเมือง จากเหตุผลดังกล่าวมาทั้งแนวทางการศึกษาเชิงพรรณนาและแนวทางการศึกษาเชิงเสนอแนะ Hogwood and Gunn (1984, p. 29 อ้างถึงใน มยุรี อนุমানราชชน, 2548, หน้า 20) จึงเสนอให้ใช้คำว่า “นโยบายศาสตร์” (Policy science) ซึ่งหมายถึง การศึกษานโยบายสาธารณะทั้ง 2 แนวทางการศึกษา ซึ่งมีคุณค่าต่อการศึกษานโยบายสาธารณะและเสริมสร้างให้เกิดองค์ความรู้และการนำองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายกรอบผสมผสาน (Mixed framework) ที่เกิดจากแนวทางการศึกษานี้เรียกว่าเป็นแนวทางการศึกษาเชิงสถานการณ์ (Contingency approach) กล่าวคือ ในการศึกษา นโยบายสาธารณะต้องคำนึงถึงทรัพยากรที่จะนำมาใช้ในการศึกษานโยบายว่ามีอยู่จำกัดทำให้ไม่สามารถศึกษาทุกประเด็นปัญหาอย่างเจาะลึก ประเด็นปัญหาและเนื้อหาสาระของตัวนโยบายยังเปลี่ยนแปลงไปตามการใช้เทคนิคการวิเคราะห์ที่แตกต่างกัน เช่น การวิเคราะห์เชิงปริมาณและการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ปัจจัยทางการเมืองยังทำให้ไม่สามารถกำหนดนโยบายได้อย่างวัตถุประสงค์หรือปราศจากค่านิยม นอกจากนี้ การศึกษาภายใต้กฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและการใช้เทคนิคหนึ่ง ๆ มักจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อสมมติฐานเบื้องต้น (Assumption) และเทคนิคการกำหนดนโยบายยังอาจนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการผลักดันประเด็นปัญหานโยบายหรือกีดกันไม่ให้ฝ่ายอื่นเข้ามาแทรกแซงการกำหนดนโยบายนั้น ๆ มากกว่าที่จะใช้เทคนิคการวิเคราะห์เพื่อวัตถุประสงค์ในการศึกษานโยบายสาธารณะอย่างแท้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการกำหนดนโยบายสาธารณะบางขั้นตอนยังเกี่ยวข้องกับค่านิยมและเป็นเรื่องการเมืองอย่างมาก เช่น ขั้นตอนการนิยามประเด็นปัญหา เป็นต้น ดังภาพที่ 5



ภาพที่ 5 แนวทางการศึกษาตามกรอบนโยบายศาสตร์ (มยุรี อนุমানราชชน, 2548, หน้า 21)

สรุปได้ว่า แนวทางการศึกษานโยบายสาธารณะเป็นการศึกษาการวิเคราะห์ประเด็นปัญหา วิธีการแก้ไขปัญหาและแนวทางการนำนโยบายไปสู่ผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย โดยศึกษาตามแนวทางนโยบายศาสตร์ ประกอบด้วยการศึกษาเชิงพรรณานโยบาย เกี่ยวกับกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะและเกี่ยวกับสาเหตุ ผลกระทบของนโยบายสาธารณะ และการศึกษาเชิงเสนอแนะนโยบาย เกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุนนโยบายสาธารณะทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ เพื่อให้ผู้กำหนดนโยบายตัดสินใจทางเลือกนโยบายสาธารณะที่เหมาะสมมากที่สุด

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่างานนโยบายดังกล่าวจะใช้แนวทางการศึกษาตามกรอบนโยบายศาสตร์ โดยการศึกษาเชิงพรรณานโยบายจะมุ่งศึกษาประเด็นปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายประกอบด้วย (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด ที่ภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์ได้ร่วมกันกำหนดไว้ อย่างชัดเจน (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง นโยบายต้องได้รับความร่วมมือจากหลาย ๆ ฝ่ายโดยเฉพาะฝ่ายการเมืองและผู้ผลิตรถยนต์ในการร่วมลงทุนตามนโยบาย พร้อมให้การสนับสนุนให้ความร่วมมือในการผลักดันนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ บีโอไอ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนทั้ง 5 บริษัท ซึ่งมีความสัมพันธ์ระหว่างองค์การอย่างมีคุณภาพ มีการสื่อสารที่เข้าใจในวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายอย่างชัดเจน (4) ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะเกิดขึ้นได้ องค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ต้องมีศักยภาพที่เข้มแข็ง มีความเข้าใจขั้นตอนวิธีการทำงานอย่างชัดเจน มีความพร้อมทั้งทรัพยากร เทคโนโลยี บุคลากร ทีมงาน เงินลงทุน เป็นต้น และ (5) ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการเมือง ที่มีผลต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลทั้งในเชิงบวกและในเชิงลบ ส่วนการศึกษาเชิงเสนอแนะนโยบายจะมุ่งศึกษาประเด็นประสิทธิผลของนโยบายประกอบด้วย (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย ความสำเร็จตามเป้าหมายการผลิตรถยนต์ตามช่วงระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ในแผนงานของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ (2) คุณภาพของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย เป็นไปตามเงื่อนไขของการส่งเสริมการลงทุน (3) การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศและตลาดต่างประเทศ รูปลักษณะของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และความพึงพอใจคุณภาพรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข นโยบายเมื่อนำไปปฏิบัติจะพบปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ มากมาย หากผู้ปฏิบัติหรือองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติไม่สามารถแก้ไขปัญหาอุปสรรคได้ อาจส่งผลต่อประสิทธิผลของนโยบายในภาพรวมและ (5) ผลกระทบของนโยบาย เกิดขึ้นเมื่อนโยบายได้นำไปปฏิบัติแล้วผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น อาจเป็นผลกระทบที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ

ซึ่งอาจส่งผลในเชิงบวกและเชิงลบได้

2. ความหมายของนโยบายสาธารณะ

นักวิชาการที่มีชื่อเสียงต่าง ๆ ได้ให้ความหมายของคำว่า นโยบายสาธารณะ ที่สำคัญคือ Sharkansky (1970, p. 1) คือกิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐบาลได้กระทำโดยครอบคลุมกิจกรรมที่ประกอบด้วย (1) การบริการสาธารณะในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการศึกษา ด้านสวัสดิการทางสังคม ด้านเส้นทางการคมนาคม เป็นต้น (2) หน่วยงานและบุคคลต้องมีข้อบังคับในการกระทำกิจกรรมต่าง ๆ เช่น กฎระเบียบข้อบังคับของข้าราชการ ทหาร ตำรวจ เป็นต้น (3) วันสำคัญที่เป็นสัญลักษณ์ของประเทศ เช่น วันชาติและวันศาสนา เป็นต้น และ (4) การควบคุมกระบวนการกำหนดนโยบายหรือการกระทำทางการเมือง เช่น การแก้ไขกฎหมายรัฐธรรมนูญต่อรัฐสภา เป็นต้น

Dye (1984, p. 1) คือสิ่งที่รัฐบาลเลือกที่จะทำหรือไม่เลือกที่จะทำสิ่งต่าง ๆ โดยรัฐบาลจะกระทำสิ่งต่าง ๆ เพื่อควบคุมความขัดแย้งในสังคมซึ่งรัฐบาลจะให้บริการ ประโยชน์กับสมาชิกของสังคมทั้งหมด โดยรัฐบาลใช้เงินจากภาษีที่เก็บได้จากสังคมมาดำเนินการทั้งหมด

ถวัลย์ วรเทพพิพิงษ์ (2540, หน้า 10) ได้สรุปว่า นโยบายสาธารณะนั้นเป็นแนวทางปฏิบัติของรัฐบาลซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์แน่นอนไม่ทางใดก็ทางหนึ่งคือ เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบันเพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงปัญหาในอนาคตและเพื่อก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา รัฐบาลมีความจริงใจและจริงจังที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติและนโยบายอาจเป็นบวกหรือเป็นลบหรืออาจเป็นการกระทำหรือเว้นการกระทำก็ได้

สร้อยตระกูล อรรถมานะ (2543, หน้า 144) เสนอความหมายว่าเป็น นโยบายสาธารณะของภาครัฐบาลและนโยบายสาธารณะของหน่วยงานภาคเอกชนที่มีได้แสวงหากำไรและมิได้สังกัดในภาครัฐบาล โดยมีการกำหนดเป้าหมายและวิธีการเพื่อให้บรรลุผล

มยุรี อนุมานราชชน (2548, หน้า 6) ได้สรุปนโยบายสาธารณะเป็น 2 นัย คือความหมายอย่างแคบหมายถึง กิจกรรมการกระทำของรัฐบาลและมติการเลือกตั้งตัดสินใจของรัฐบาล ส่วนความหมายอย่างกว้างหมายถึง แนวทางในการกระทำของรัฐบาลเป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่รัฐบาลได้ทำการตัดสินใจเลือกและกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้้นำให้มีกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้โดยมีการวางแผน การจัดทำโครงการ วิธีการบริหารงานหรือกระบวนการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและความต้องการของประชาชนผู้ให้บริการในแต่ละเรื่อง

ดิน ปรัชญพทุทธิ (2552, หน้า 331) คือการที่รัฐบาลตัดสินใจกระทำหรือไม่กระทำการใดสิ่งหนึ่งและการตัดสินใจเช่นนั้นนี้มีผลบังคับตามกฎหมาย นั่นก็คือ หากประชาชนไม่ปฏิบัติตาม

จะต้องได้รับโทษ

สมพร เฟื่องจันทร์ (2552, หน้า 7) กล่าวว่า เป็นผลผลิตจากกระบวนการเมืองหรือกระบวนการที่ผู้แทนเข้ามาร่วมกันกำหนดเป้าหมาย คุณค่าและแนวปฏิบัติแทนประชาชนส่วนใหญ่ และนโยบายสาธารณะควรรวมถึงตัวกลาง ตัวแทนต่าง ๆ ในระดับประเทศ ระดับนานาชาติหรือองค์การที่ไม่มีอำนาจรัฐ เช่น สภากาชาดสากล องค์การอนามัยโลก องค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ต่างดำเนินงานเพื่อผลิตนโยบายสาธารณะ เพื่อดำเนินงานให้เกิดความเป็นธรรมและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระดับนานาชาติหรือภายในประเทศ ผลลัพธ์ที่เกิดจากการกระทำขององค์การต่าง ๆ จึงถือเป็นนโยบายสาธารณะด้วย และ

จุมพล หนิมพานิช (2552, หน้า 12) ให้ความเห็นว่าคุณความหมายของนโยบายสาธารณะที่นักวิชาการต่าง ๆ ได้ให้ไว้ไม่ว่าจะเป็นความหมายที่กว้างหรือในความหมายที่แคบจะเห็นได้ว่า ประการที่หนึ่ง มีจุดมุ่งหมายอยู่ภายใต้พื้นฐานที่สำคัญ 2 ข้อ คือ ข้อแรก เป็นเรื่องของแนวทางในการปฏิบัติงานของรัฐบาล ข้อที่สอง เป็นเรื่อง โครงการที่สำคัญ ๆ ที่รัฐบาลจะต้องจัดให้มีขึ้น โดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายและวิธีปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุในสิ่งดังกล่าว ประการที่สอง ความหมายของนโยบายที่มีการให้ไว้เป็นการให้ความหมายโดยนักรัฐประศาสนศาสตร์ และนักรัฐศาสตร์ ประการที่สาม ไม่ว่าจุดมุ่งหมายของการให้ความหมายของนโยบายสาธารณะของบรรดานักวิชาการทางด้านนโยบายจะเป็นเช่นไรมีข้อสังเกตว่า ความหมายที่ให้ล้วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการ (Process) ลำดับหรือแบบแผนการตัดสินใจหรือกิจการของรัฐบาลที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อทำการเยียวยาหรือเพื่อแก้ปัญหาของสาธารณะชน

สรุปรวมได้ว่า นโยบายสาธารณะหมายถึง แนวทางที่รัฐพึงเลือกปฏิบัติต่อประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจน เพื่อต้องการแก้ไขปัญหาส่วนรวมในปัจจุบัน เพื่อต้องการป้องกันปัญหาส่วนรวมในอนาคต โดยมีจุดมุ่งผลสัมฤทธิ์ที่พึงปรารถนา ซึ่งรัฐมีความมุ่งมั่นอย่างสูงในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลและผลสัมฤทธิ์ดังกล่าวอาจเป็นไปในทางบวกหรือลบหรือทั้งสองอย่างก็ได้ งานวิจัยนี้เวลาใช้คำว่า นโยบาย จะหมายถึง นโยบายสาธารณะ และเวลาใช้คำว่า ประสิทธิผลของนโยบาย จะหมายถึง ประสิทธิผลของนโยบายสาธารณะ คือใช้ในความหมายเดียวกัน แทนกันได้

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับความหมายของนโยบายสาธารณะในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวเป็นแนวทางที่รัฐได้ตัดสินใจเลือกปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งเป็นผลผลิตจากกระบวนการทางการเมือง โดยหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์ที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดกิจกรรมต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้า เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยการวิเคราะห์ การวางแผน การจัดทำโครงการ

วิธีการบริหารงานหรือกระบวนการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและความต้องการของประชาชนซึ่งเป็นผู้รับบริการ เพื่อช่วยชะลอผลกระทบต่อประชาชนในประเทศทั้งผู้ที่ใช้รถยนต์และไม่ใช้รถยนต์จากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการจราจร ด้านสุขภาพอนามัยและการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ จากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมูลค่ามหาศาล อีกทั้งยังเป็นการผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องไปสู่การเป็นฐานการผลิตและฐานส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนที่มีขีดความสามารถอย่างยั่งยืนสอดรับกับตลาดในอนาคตได้

3. ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะต่าง ๆ เมื่อรัฐบาลได้กำหนดนโยบายสาธารณะขึ้นมาแล้วจะเป็นสิ่งที่มีคุณค่ามีประโยชน์หรืออาจไม่มีคุณค่าไม่มีประโยชน์ต่อกลุ่มต่าง ๆ ในสังคม ทั้งนี้จึงขึ้นอยู่กับกรอบนโยบายสาธารณะเป็นสำคัญ ซึ่งมีนักวิชาการที่ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของนโยบายสาธารณะไว้ดังนี้

มยุรี อนุมานราชชน (2548, หน้า 7-8) ได้ให้ความเห็นว่านโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่มีคุณค่าและประโยชน์ต่อฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง 4 ฝ่าย ดังนี้ คือ (1) ฝ่ายรัฐบาล ถ้านโยบายที่รัฐบาลกำหนดขึ้นสอดคล้องตามความต้องการของประชาชนจะทำให้รัฐบาลได้รับความศรัทธาเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับชมชอบมีผลต่อการได้มาซึ่งอำนาจของรัฐบาลและทำให้รัฐบาลยังคงมีอำนาจอยู่ต่อไปตามแนวทางของระบอบประชาธิปไตย แต่ถ้านโยบายเหล่านั้นไม่สามารถดำเนินการและบรรลุเป้าหมายได้ประชาชนอาจเสื่อมความศรัทธาไม่เชื่อถือรัฐบาลและไม่สนับสนุนรัฐบาลในการเลือกตั้งครั้งต่อไป (2) ฝ่ายข้าราชการ หรือผู้ปฏิบัติงานจะนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติโดยกำหนดแผนงาน กำหนดโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายที่รัฐบาลกำหนด นโยบายของรัฐบาลอาจจะกำหนดไว้ในลักษณะต่าง ๆ เช่น กฎระเบียบ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวงและมติคณะรัฐมนตรี เป็นต้น นโยบายที่เป็นรูปธรรมเป็นเฉพาะเจาะจงปฏิบัติได้และวัดได้จะช่วยให้ข้าราชการหรือผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีความเข้าใจในแนวทางการดำเนินงานอันจะส่งผลให้นโยบายนั้น บรรลุสัมฤทธิ์ผลที่ต้องการได้ (3) ฝ่ายประชาชน นโยบายของพรรคการเมืองซึ่งในเวลาต่อมาอาจกลายเป็นนโยบายของพรรครัฐบาลเมื่อพรรคการเมืองนั้น ได้รับเลือกให้จัดตั้งรัฐบาลทำให้ประชาชนผู้มีสิทธิออกเสียงเลือกตั้งสามารถตัดสินใจเลือกผู้สมัคร เลือกพรรคการเมืองที่ผู้สมัครรับเลือกตั้งสังกัดได้ง่าย (4) สำหรับผู้ที่ศึกษานโยบายสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นในขั้นตอนใด ก็ตามของกระบวนการกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินผลนโยบายหรือการสืบต่อและยุตินโยบายจะได้รับความรู้เกี่ยวกับวิธีการพัฒนานโยบาย วิธีการวิเคราะห์นโยบาย สาเหตุและผลลัพธ์ ผลกระทบของนโยบาย

ความเข้าใจเหล่านี้ มีประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาสาธารณะ การเสนอแนะทางเลือก ในการตัดสินใจให้แก่ผู้กำหนดนโยบายหรือรัฐบาล เพื่อให้ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจสามารถ กำหนดนโยบายที่ดี เมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติก็สามารถนำไปปฏิบัติได้จนสัมฤทธิ์ผลและเป็น นโยบายที่ตอบสนองความต้องการของประชาชน

สมบัติ ชำรงธัญวงศ์ (2553, หน้า 24-32) ให้ความเห็นว่า นโยบายสาธารณะมีความสำคัญ ทั้งต่อผู้กำหนดนโยบายและต่อประชาชนกล่าวคือ ความสำคัญต่อผู้กำหนดนโยบาย ส่วนใหญ่ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อการกำหนดนโยบายบริหารประเทศ คือ รัฐบาล หากรัฐบาลกำหนดนโยบาย ที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ทั้งในด้านค่านิยมของสังคม และการดำรงชีวิต อย่างมีคุณภาพของประชาชนจะทำให้รัฐบาลได้รับความศรัทธาเชื่อถือจากประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้ารัฐบาลสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติ ให้ประสบความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ (Effectiveness) และประสิทธิภาพ (Efficiency) จะยิ่งทำให้รัฐบาลได้รับการยอมรับ และความนิยม จากประชาชนอย่างกว้างขวาง ผลดังกล่าวจะส่งเสริมให้รัฐบาลมีโอกาสดำรงอำนาจในการบริหาร ประเทศยาวนานขึ้น โดยอาจได้รับความไว้วางใจจากการเลือกตั้งให้ทำหน้าที่รัฐบาลบริหาร ประเทศต่อไปอีก ในทางตรงกันข้ามหากรัฐบาลกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับค่านิยมหรือ ความต้องการของประชาชน ประชาชนอาจรวมตัวกันคัดค้านเพื่อกดดันให้รัฐบาลเปลี่ยนแปลง นโยบายหรืออาจมีผลรุนแรงถึงขั้น ทำให้รัฐบาลต้องหมดอำนาจไปหรือในบางกรณีถึงแม้ว่ารัฐบาล จะได้กำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับค่านิยม และความต้องการของประชาชนแต่รัฐบาลไม่สามารถ จะนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย ปรากฏการณ์เช่นนี้จะทำให้ประชาชนเสื่อมศรัทธา ต่อการบริหารงานของรัฐบาลและอาจส่งผลให้รัฐบาลหมดโอกาสที่จะบริหารประเทศ ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่านโยบายสาธารณะมีผลต่อการดำรงอยู่ของรัฐบาลอย่างสำคัญ ส่วนความสำคัญ ต่อประชาชนนั้นเนื่องจากนโยบายสาธารณะเป็นผลผลิตทางการเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการ ของประชาชน ดังนั้น ประชาชนจึงสามารถแสดงออกซึ่งความต้องการของตนผ่านกลไกต่าง ๆ ทางการเมือง เช่น ผ่านพรรคการเมือง ผ่านกลุ่มอิทธิพลและผลประโยชน์ ผ่านฝ่ายบริหาร และฝ่ายนิติบัญญัติ ผ่านระบบราชการ ผ่านนักการเมือง เป็นต้น ความต้องการ (Demands) และการสนับสนุน (Supports) ของประชาชนจะถูกนำเข้าสู่ระบบการเมือง (Political system) ไปเป็นนโยบายสาธารณะ เมื่อนโยบายสาธารณะถูกนำไปปฏิบัติและปรากฏผลลัพธ์ตาม เป้าประสงค์ที่พึงปรารถนาจะทำให้ประชาชนได้รับความพอใจและส่งผลการมีคุณภาพชีวิตที่ดี ของประชาชน (Feed back) จะทำให้ประชาชนเชื่อมั่น ศรัทธาต่อการบริหารงานของรัฐบาล มากยิ่งขึ้น ในทางตรงกันข้ามหากผลลัพธ์และคุณภาพการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่เป็นไปตาม เป้าประสงค์ที่พึงปรารถนาของประชาชนจะส่งผลให้วิถีชีวิตของประชาชนตกต่ำปรากฏการณ์

เช่นนี้จะทำให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่น และศรัทธาต่อรัฐบาล รัฐบาลจะต้อง พยายามปรับเปลี่ยนนโยบาย หรือปรับปรุงการนำนโยบายไปปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อเรียกศรัทธาคืนจากประชาชนมิฉะนั้น ประชาชนอาจไม่ให้การสนับสนุนรัฐบาลอีกต่อไป

สรุปได้ว่า ความสำคัญของนโยบายสาธารณะคือ เป็นสิ่งที่มีประโยชน์ ให้คุณค่าต่อส่วนรวม และเป็นเครื่องมือที่สำคัญใช้ในการบริหารประเทศ โดยมีผู้ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ฝ่ายรัฐบาลหรือผู้กำหนดนโยบาย ฝ่ายข้าราชการหรือผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ และประชาชนหรือผู้รับนโยบาย ซึ่งทั้ง 3 ฝ่าย จะมีส่วนเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน ในเชิงผลประโยชน์ และคุณค่าร่วมกัน

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกันนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับความเห็นของนักวิชาการที่ได้กล่าวมาในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวมีความสำคัญต่อฝ่ายรัฐบาลหรือผู้กำหนดนโยบายที่กำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในด้านค่านิยมของสังคมและการดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพของประชาชนที่เพิ่มสูงขึ้น กล่าวคือ ประชาชนได้ใช้รถยนต์ที่มีคุณภาพทั้งด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ด้านความประหยัดในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ด้านราคาขายรถยนต์ที่มีราคาเหมาะสมและด้านการรักษาล้างแวกล้อม ทั้งยังสอดคล้องต่อความต้องการของภาคธุรกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมผลิตแม่พิมพ์และการออกแบบ อุตสาหกรรมสี อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมขนส่ง ธนาคาร บริษัทประกันภัย การจ้างแรงงานและอื่น ๆ เป็นต้น ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศเกิดการขยายตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการนำไปปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมชัดเจน สามารถที่จะวัดและประเมินผลได้ ทำให้ผู้นำไปปฏิบัติมีความเข้าใจในแนวทางการดำเนินงานอันส่งผลให้นโยบายเกิดประสิทธิผล

4. องค์ประกอบที่สำคัญของนโยบายสาธารณะ

ในการศึกษานโยบายสาธารณะนั้นมีความจำเป็นต้องเข้าใจองค์ประกอบที่สำคัญของนโยบายสาธารณะ นักวิชาการที่มีชื่อเสียงต่าง ๆ ได้อธิบายไว้ที่สำคัญ ๆ ดังนี้

Lineburry and Sharkansky (1974, pp. 190-191 อ้างถึงใน จุมพล หนิมพานิช, 2552, หน้า 13) ได้จำแนกองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะไว้ 5 ประการ คือ (1) นโยบายจะต้องมีวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้อย่างแน่นอน (2) จะต้องประกอบด้วยลำดับชั้นของพฤติกรรมต่าง ๆ ที่มีแผนอันจะก่อให้เกิดการบรรลุถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้ (3) จะต้องประกอบด้วยกรกระทำต่าง ๆ ที่สามารถเลือกนำมาปฏิบัติได้อย่างสอดคล้องกับเวลาและสถานที่ (4) จะต้องมีการประกาศ

ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าโดยทั่วถึงกัน (5) จะต้องมีการปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนต่าง ๆ ตามที่ได้ตัดสินใจเลือกไว้แล้ว ซึ่งมีองค์ประกอบคล้ายกับ

Anderson (1975, pp. 3-4) ระบุไว้ 5 ประการ คือ (1) จะต้องมีการกระทำที่มีเป้าหมายที่ชัดเจน ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวกำหนดขึ้นมาเพื่อมุ่งตอบสนองแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น (2) เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐ (3) เป็นสิ่งที่รัฐบาลควรกระทำ เพราะเป็นกิจกรรมหรือหน้าที่ของรัฐบาล เช่น การควบคุมภาวะเงินเฟ้อ การส่งเสริมให้มีการสร้างที่อยู่อาศัย เป็นต้น (4) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจของรัฐที่จะกระทำหรือควรงดที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง (5) เป็นเอกสารที่มีผลทางกฎหมายคือ เมื่อรัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายในรูปกฎหมายออกมาแล้วประชาชนมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตาม เช่น การเสียภาษี ไม่ว่าจะ เป็นภาษีเงินได้ หรือภาษีนิติบุคคล ซึ่งในแง่นี้จะเห็นได้ว่า นโยบายสาธารณะของรัฐแตกต่างไปจากนโยบายของเอกชนที่ไม่มีอำนาจบังคับ เป็นต้น

สมบัติ ชำราชัญวงศ์ (2553, หน้า 21-23) ได้จำแนกลักษณะที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของนโยบายสาธารณะไว้ 13 องค์ประกอบ คือ (1) เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ (2) เป็นการใช้อำนาจของรัฐในการจัดสรรกิจกรรมเพื่อตอบสนองคำนิยามของสังคม (3) ผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะ ได้แก่ ผู้นำทางการเมือง ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ พรรคการเมือง สถาบันราชการ ข้าราชการและประมุขของประเทศ (4) กิจกรรมที่รัฐเลือกที่จะกระทำต้องเป็นชุดของการกระทำที่มีแบบแผน มีระบบและกระบวนการอย่างชัดเจน เป็นการกระทำที่มีการสานต่ออย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง (5) กิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำต้องมีเป้าหมาย วัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมายเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนจำนวนมาก (6) เป็นกิจกรรมที่ต้องกระทำให้ปรากฏเป็นจริงมิใช่เป็นเพียงการแสดงเจตนารมณ์หรือความตั้งใจที่จะกระทำด้วยคำพูดเท่านั้น (7) กิจกรรมที่เลือกกระทำต้องมีผลลัพธ์ในการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของสังคมทั้งปัญหาความขัดแย้งหรือความร่วมมือของประชาชน (8) เป็นการตัดสินใจที่จะกระทำเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนจำนวนมากมิใช่การตัดสินใจเพื่อประโยชน์เฉพาะบุคคลและเป็นชุดของการตัดสินใจที่เป็นระบบมิใช่การตัดสินใจแบบเอกเทศ (9) เป็นการเลือกทางเลือกที่จะกระทำโดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม (10) เป็นกิจกรรมที่เกิดจากการต่อรองหรือประนีประนอมระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง (11) เป็นกิจกรรมที่ครอบคลุมทั้งกิจกรรมภายในประเทศและระหว่างประเทศ (12) เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำจากก่อให้เกิดผลทั้งทางบวกและทางลบต่อสังคมและ (13) เป็นกิจกรรมที่ชอบด้วยกฎหมาย

สรุปได้ว่า องค์ประกอบสำคัญของนโยบายสาธารณะคือ ต้องมีวัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่กำหนดไว้ในนโยบายอย่างชัดเจน มีการระบุแนวทางในการปฏิบัติงานตามลำดับขั้นตอน มีความสอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ในการบังคับใช้และต้องประกาศเป็นกฎหมาย ซึ่งผลลัพธ์อาจส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวกและทางลบโดยประชาชนเป็นผู้ได้รับผลจากนโยบาย

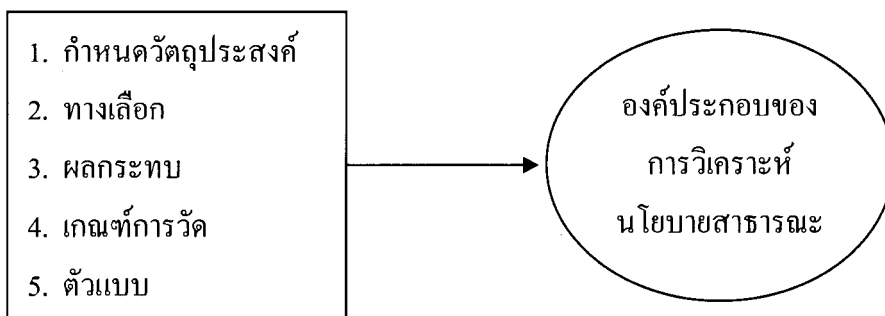
และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่า สอดคล้องกับความเห็นของนักวิชาการที่ได้กล่าวมาข้างต้น ในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวเป็นแนวทางที่รัฐได้ตัดสินใจเลือกปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งเป็นผลผลิตจากกระบวนการทางการเมือง โดยหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์ที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดกิจกรรมการกระทำต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้า เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยการวิเคราะห์ การวางแผน การจัดทำโครงการ วิธีการบริหารงานหรือกระบวนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและความต้องการของประชาชน ผู้รับบริการ

5. องค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ

ในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะนั้นมีความจำเป็นต้องเข้าใจองค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ นักวิชาการที่มีชื่อเสียงได้อธิบายไว้มีดังนี้

Quade (1982, pp. 45-47) ให้ความเห็นว่า องค์ประกอบที่สำคัญที่ต้องพิจารณาในการแก้ไขปัญหาของนโยบายสาธารณะไว้ 5 องค์ประกอบ ที่สำคัญคือ (1) วัตถุประสงค์ (Objectives) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญขององค์ประกอบแรกที่จะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายหรือไม่ ถ้าหากการกำหนดวัตถุประสงค์ไม่ชัดเจนคลุมเครือหรือกำหนดวัตถุประสงค์อย่างกว้าง ๆ เป็นนามธรรมจะเป็นการยากต่อการนำไปปฏิบัติของผู้ปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จได้ การกำหนดวัตถุประสงค์ของนโยบายสาธารณะ ผู้ตัดสินใจต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ และทำการตัดสินใจให้สอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการที่จะบรรลุผลสำเร็จนั้น (2) ทางเลือก (Alternatives) เป็นตัวเลือกหรือหมายถึง การให้บริการด้านต่าง ๆ เช่น วิธีการต่าง ๆ และเงื่อนไขต่าง ๆ เป็นต้น แก่ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจซึ่งคาดหมายว่าทางเลือกที่ผู้ตัดสินใจได้เลือกนั้นจะบรรลุตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ทางเลือกดังกล่าวอาจอยู่ในรูปแบบนโยบายหรือกลยุทธ์หรือการกระทำในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งโดยทางเลือกต่าง ๆ นั้นไม่จำเป็นจะต้องทดแทนกันอย่างชัดเจน หรือเป็นรูปแบบเดียวกันเสมอไป ดังนั้นการศึกษาทางเลือกจึงเป็นสิ่งที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจเลือกทางเลือกนั้นเพื่อเริ่มต้นของกระบวนการนโยบายสาธารณะให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ซึ่งทางเลือกต่าง ๆ ที่ได้เริ่มกระบวนการไปแล้วนั้น สามารถที่จะปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมได้ในภายหลัง (3) ผลกระทบ (Impacts) คือ ผลลัพธ์ของทางเลือกที่ได้เลือกกระทำของกระบวนการนโยบายสาธารณะ

ให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจเป็นได้ทั้งผลกระทบในทางบวกซึ่งจะส่งผลดีเป็นประโยชน์ต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายสาธารณะในทางตรงกันข้ามถ้าหากเกิดผลกระทบในทางลบย่อมส่งผลเสียหายไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายสาธารณะ ซึ่งผู้มีอำนาจในการตัดสินใจต้องพยายามหลีกเลี่ยงหรือให้เกิดผลกระทบในทางลบให้น้อยที่สุด และผลกระทบที่ไม่อาจควบคุมได้หรือผลกระทบอื่น ๆ ซึ่งอาจเกิดได้ทั้งผลกระทบในทางบวกและผลกระทบในทางลบ ดังนั้น ในการศึกษาผลกระทบจึงต้องพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้ครอบคลุมรอบด้านทุกมิติ เพื่อการวิเคราะห์ผลกระทบในทางลบและผลกระทบอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นให้ลดน้อยที่สุดหรือไม่เกิดขึ้นเลย อันจะนำไปสู่การบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ (4) เกณฑ์การวัด (Criteria) หมายถึง กฎหรือมาตรฐานที่ใช้ในการจัดอันดับทางเลือกตามที่ต้องการจะวัดนั้น ๆ โดยการวัดดังกล่าวต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ สอดคล้องกับทางเลือก และสอดคล้องกับผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยวัด และจัดลำดับทางเลือก ที่มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเป็นลำดับแรก และที่มีค่าใช้จ่ายที่น้อยถึงมากที่สุด ตามลำดับ และ (5) ตัวแบบ (Models) หัวใจของการวิเคราะห์การตัดสินใจใด ๆ คือ การดำรงอยู่หรือการสร้างกระบวนการที่สามารถทำนายผลหรืออย่างน้อยก็สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบ ที่เป็นไปได้ ตามทางเลือกของแต่ละทางเลือกได้ คือ ถ้าแนวทางการปฏิบัติได้รับการพิจารณาให้นำไปปฏิบัติได้ ผู้ปฏิบัติจะต้องประเมินผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นว่าจะบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ได้หรือไม่ กระบวนการนี้สามารถสร้างขึ้นได้โดยตัวแบบหรือโดยชุดของตัวแบบ คือ ชุดของกฎโดยทั่วไปหรือเป็นสมมติฐานเบื้องต้นเพื่อใช้ในการตรวจสอบผลของการกระทำก่อนดำเนินการ ซึ่งมีหลายรูปแบบอาจเป็นแบบฟอร์มต่าง ๆ อาจเป็นแผนภูมิองค์การ อาจเป็นชุดของสมการทางคณิตศาสตร์ อาจเป็น โปรแกรมคอมพิวเตอร์ อาจเป็น โครงสร้างทางกายภาพ หรือเพียงภาพจำลองภายในจิตใจของผู้สร้างรูปแบบจำลองก็ได้ ตัวแบบจึงมีความสำคัญที่ใช้ ในการวิเคราะห์ผลกระทบที่ใช้ในการทำนายผลกระทบต่าง ๆ ของทางเลือกที่ผู้มีอำนาจได้ตัดสินใจเลือกทางเลือคนั้น ๆ ซึ่งเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 องค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ Quade (1982, pp. 45-47)

6. วัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ

ในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะนั้นวัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่นักวิเคราะห์นโยบายควรให้ความสำคัญในการศึกษาและทำความเข้าใจในหลักการดังกล่าว เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะต่าง ๆ ในความเห็นของนักวิชาการที่มีชื่อเสียง มีดังนี้

Quade (1982, pp. 47-62) ได้จำแนกการวิเคราะห์นโยบายซึ่งเกิดเป็นวัฏจักรซ้ำ ๆ เป็นธรรมชาติของกระบวนการอย่างต่อเนื่องประกอบด้วย 10 กระบวนการดังนี้

1. การทำความเข้าใจกับปัญหาที่เกิดขึ้น (Clarifying the problem) หรือการระบุปัญหาให้ชัดเจนว่าปัญหาหรือสิ่งที่ต้องการจะแก้ไขหรือสิ่งที่ปรากฏอยู่นั้นมีปัญหาอะไรเกิดขึ้น ปัญหาที่เกิดขึ้นในส่วนของสังคม มีผลกระทบต่อสังคมต่อประชาชน โดยรวมอย่างไรและความเร่งด่วนในการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างไร นักวิเคราะห์นโยบายจึงต้องทำความเข้าใจกับปัญหาที่เกิดขึ้นจะเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการกำหนดวัตถุประสงค์และเกณฑ์ตัดสินในการแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในสังคม

2. วัตถุประสงค์และเกณฑ์ตัดสิน (Determining objectives and criteria) หลังจากเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นและความต้องการของประชาชนในสังคมอย่างชัดเจนแล้ว นักวิเคราะห์นโยบายต้องสรุปเกณฑ์ตัดสินเพื่อทำการกำหนดวัตถุประสงค์หรือเป้าหมาย (Goals) ให้ตรงกับปัญหาที่ต้องการจะทำการแก้ไขโดยวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายนั้นต้องมั่นใจว่าสามารถที่จะนำไปปฏิบัติได้จริง วัตถุประสงค์ที่ได้และเสร็จสิ้นในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ในทางตรงกันข้ามหากวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายคลุมเครือไม่ชัดเจนไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ย่อมส่งผลให้นโยบายสาธารณะดังกล่าวประสบความล้มเหลวตั้งแต่เริ่มต้นของกระบวนการ

3. ค้นหาทางออกและกำหนดทางเลือก (Searching out and designing alternatives) หลังจากนักวิเคราะห์นโยบายได้ทำการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ถูกต้องชัดเจนต่อการแก้ไขปัญหาแล้วลำดับต่อไป จึงต้องค้นหาหนทางออก และกำหนดทางเลือกในหลาย ๆ ทางเลือกเพื่อเปรียบเทียบทางเลือกแต่ละทางเลือกต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ให้มากที่สุดเพื่อการวิเคราะห์ในกระบวนการต่อไป

4. การรวบรวมข้อมูลและข่าวสาร (Collecting data and information) หลังจากได้ค้นหาทางออกและกำหนดทางเลือกในการแก้ไขปัญหาได้แล้ว นักวิเคราะห์นโยบายต้องพยายามรวบรวมข้อมูลและข่าวสารต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ให้ครบทุกมิติและเพียงพอต่อการวิเคราะห์หนทางออกและกำหนดทางเลือก สำหรับการวิเคราะห์นั้น นักวิเคราะห์นโยบายต้องวิเคราะห์ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองรวมถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดต่าง ๆ เพื่อให้การเปรียบเทียบทางเลือกแต่ละทางเลือกนั้นมีความชัดเจนมากที่สุด

5. การสร้างแบบจำลองและการทดสอบ (Building and testing models) หลังจากรวบรวมข้อมูลและข่าวสารโดยทำการเปรียบเทียบทางเลือกต่าง ๆ อย่างชัดเจนแล้วในกระบวนการต่อไปนักวิเคราะห์นโยบายต้องทำการสร้างแบบจำลองเพื่อทำการทดสอบทางเลือกต่าง ๆ ที่ได้เลือกไว้ หากผลปรากฏว่าทางเลือกใด ไม่สอดคล้องต่อการแก้ไขปัญหาให้ตัดทางเลือกดังกล่าวออก และเหลือทางเลือกที่มีโอกาสเป็นไปได้และสอดคล้องต่อการแก้ไขปัญหามากที่สุด

6. การตรวจสอบทางเลือกที่เป็นไปได้ (Examining alternatives for feasibility) หลังจากได้ทางเลือกที่มีโอกาสเป็นไปได้แล้ว ลำดับต่อไปนักวิเคราะห์ต้องทำการจัดลำดับความสำคัญของทางเลือกและตรวจสอบทางเลือกที่เหลืออยู่ว่าทางเลือกใดที่มีความสอดคล้องต่อค่านิยมของคนในสังคมมากที่สุด และทางเลือกดังกล่าวนี้ ได้รับการสนับสนุนจากประชาชน จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในสังคม และจากผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ โดยนักวิเคราะห์ต้องไม่นำค่านิยมส่วนตัวเข้าไปเกี่ยวข้องในกระบวนการดังกล่าว

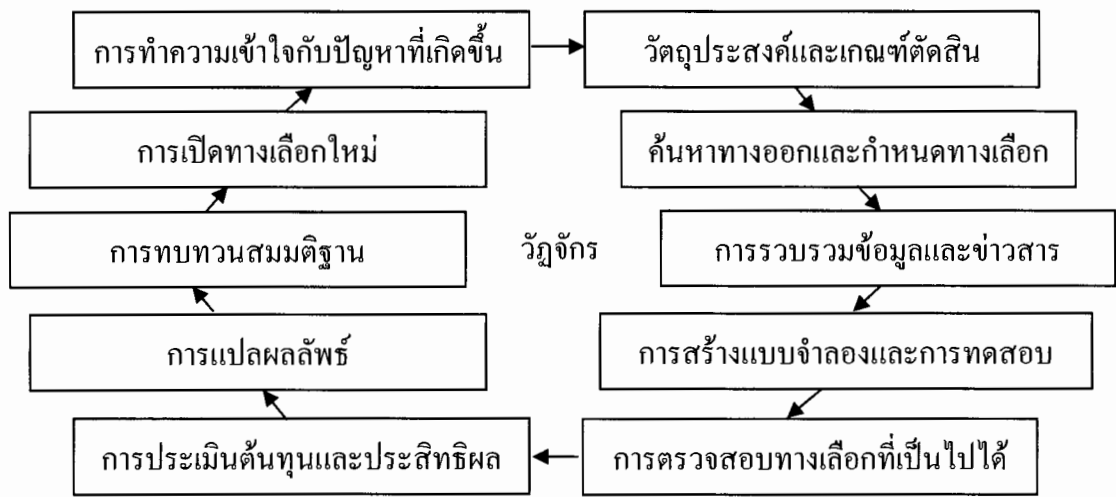
7. การประเมินต้นทุนและประสิทธิผล (Evaluating costs and effectiveness) เมื่อได้ตรวจสอบทางเลือกและเลือกทางเลือกที่เป็นไปได้แล้วนักวิเคราะห์นโยบายจะต้องทำการประเมินต้นทุนทั้งหมดของทางเลือกที่ได้เลือกไว้ในการประเมินต้นทุนนั้นต้องให้ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองรวมทั้งประสิทธิผลที่ได้รับจากทางเลือกดังกล่าว

8. การแปลผลลัพธ์ (Interpreting results) หลังการประเมินต้นทุนและประสิทธิผลแล้ว และผู้มีอำนาจตัดสินใจเลือกทางเลือกนโยบายดังกล่าว นักวิเคราะห์นโยบายต้องทำการแปลผลลัพธ์ที่ได้ว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกณฑ์ตัดสินใจที่กำหนดไว้หรือไม่ นโยบายที่ได้เลือกไว้ มีปัญหาอุปสรรคในการนำไปปฏิบัติมากน้อยอย่างไร

9. ทบทวนสมมติฐาน (Questioning assumptions) เมื่อทำการแปลผลลัพธ์จากการนำนโยบายไปปฏิบัติแล้ว นักวิเคราะห์นโยบายจะต้องนำผลลัพธ์ที่ได้มาทบทวนสมมติฐานให้ชัดเจนว่าถ้าหากผลลัพธ์ที่ได้ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเกณฑ์ตัดสินใจที่กำหนดไว้ นั้นมีสาเหตุมาจากสมมติฐานอาจไม่ชัดเจน ไม่ถูกต้องหรือเป็นปัญหาจากวัตถุประสงค์ไม่ชัดเจน ไม่ครอบคลุม หรือเป็นปัญหาจากผู้ปฏิบัติเกิดการต่อต้านหรือไม่เข้าใจหรือเป็นปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เป็นต้น

10. การเปิดทางเลือกใหม่ (Opening new alternatives) หลังทบทวนสมมติฐานและได้ตัดสินใจนำนโยบายไปปฏิบัติ หากผลการนำนโยบายไปปฏิบัติบรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามที่ได้กำหนดไว้ ถือว่านโยบายนั้นประสบผลสำเร็จและหากลักษณะของนโยบายยังคงเป็นปัญหาที่ต้องทำการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง ผู้มีอำนาจตัดสินใจนโยบายสามารถนำทางเลือกของนโยบายดังกล่าวมาทำการปรับปรุงเพิ่มเติมให้เหมาะสมมากกว่าเดิมได้ แต่ในทางตรงกันข้าม

หากการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามที่ได้กำหนดไว้ นักวิเคราะห์นโยบายต้องสำรวจความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่าเกิดจากปัญหาและสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงคืออะไร เพื่อทำการวิเคราะห์ตรวจสอบกับสาเหตุและปัญหาดังกล่าวให้ถูกต้องชัดเจน เพื่อการแสวงหาหรือการเปิดทางเลือกนโยบายใหม่ให้มีความเหมาะสมถูกต้องต่อการแก้ไขปัญหาและสาเหตุต่าง ๆ ของนโยบายให้ปรากฏเป็นจริง เป็นต้น ดังภาพที่ 7



ภาพที่ 7 วัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ Quade (1982, p. 49)

สรุปได้ว่า องค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะมีกิจกรรมที่สำคัญในการวิเคราะห์ประกอบด้วย (1) การกำหนดวัตถุประสงค์ (2) ทางเลือก (3) ผลกระทบ (4) เกณฑ์การวัด และ (5) ตัวแบบ อย่างไรก็ตามการนำวัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะซึ่งมีวัฏจักรที่เกื้อหนุนกัน เป็นธรรมชาติของ 10 กระบวนการดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะด้วยก็จะช่วยให้การวิเคราะห์มีความละเอียด รอบคอบ และสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งองค์ประกอบการศึกษาการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะจะประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลวจะให้ความสำคัญกับวัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับการศึกษาองค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะและวัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวมีการกำหนดเป้าหมายวัตถุประสงค์ เพื่อวางทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เพื่อรองรับพัฒนาการ

ของเศรษฐกิจ สังคม วิถีชีวิตยุคใหม่และสอดคล้องกับโลกในยุคปัจจุบัน เพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในภาพรวมและเพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนส่งผลให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจเลือกทางเลือกที่จะส่งเสริมรถยนต์นั่งประเภทรถยนต์อีโค คาร์ เป็นทางเลือกที่เหมาะสมต่อสถานการณ์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยป้องกันผลกระทบที่เกิดจากกระแสนิยมและแนวโน้มของโลกในการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ในการลดมลภาวะเป็นพิษของโลก ซึ่งมีเกณฑ์การวัดจากหน่วยงานภาครัฐที่ให้การส่งเสริมผู้ผลิตรถยนต์ เช่น ต้องมีการผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี นับตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป และอื่น ๆ เป็นต้น โดยใช้ตัวแบบในอดีตที่ภาครัฐได้ส่งเสริมให้มีการผลิตรถยนต์ประเภท รถกระบะปีกอ๊อฟ ขนาด 1 ตัน ที่ประสบความสำเร็จมาแล้วเป็นตัวอย่างเทียบเคียง

แนวคิดว่าด้วยการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (The public policy implementation) ในกระบวนการนโยบายสาธารณะ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการก่อตัวของนโยบายนำไปสู่ขั้นตอนการกำหนดนโยบายหลังจากนั้นจึงเป็นขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลของการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวนำไปสู่ขั้นตอนการประเมินผลนโยบาย เพื่อพิจารณาในขั้นตอนการสืบต่อหรือยุตินโยบาย ความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย ขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นขั้นตอนที่สำคัญขั้นตอนหนึ่งของกระบวนการนโยบายสาธารณะ ในการศึกษาการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ จึงควรทำความเข้าใจในเรื่อง (1) การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ (The study of policy implementation) (2) ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (The meaning of public policy implementation) (3) ลักษณะของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (The type of policy implementation) (4) ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ (The involved in the process of implementation) (5) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (The factors that affect the success and failure of policy implementation) และ (6) ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ (The models in policy implementation) ซึ่งมีสาระดังนี้

1. การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ

มีนักวิชาการที่ให้ความเห็นไว้ค่อนข้างชัดเจนที่สำคัญ ๆ มีดังนี้

จุมพล หนิมพานิช (2552, หน้า 183-184) กล่าวว่า ในแง่ของหลักการ การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเป็นเรื่องของการศึกษาว่า องค์กรที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากร

ทางการบริหารตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งหมดสามารถปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบายที่ระบุไว้ได้หรือไม่ แค่นั้น เพียงใด ในเรื่องนี้จึงเป็นเรื่องที่นักวิเคราะห์นโยบายสาธารณะมุ่งให้ความสนใจไปที่ปัญหาหรือสิ่งที่เชื่อมโยงระหว่างความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบาย แผน แผนงานและโครงการไปสู่การปฏิบัติที่ลึกซึ้งและถ่องแท้ยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อที่จะแสวงหาวิธีการและแนวทางในการปรับปรุงนโยบาย แผน แผนงานและการปฏิบัติงานในโครงการให้ดีขึ้น ดังนั้นในแง่ของขอบข่ายของการศึกษาการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติจึงมีสาระที่กว้างขวางครอบคลุมไปถึงพฤติกรรมและการปฏิบัติ ปฏิสัมพันธ์ของบุคคล กลุ่มบุคคล สมรรถนะและความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ความแตกต่างในสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ ที่ต้องถื่น รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นนโยบาย กล่าวอีกนัยหนึ่งความครอบคลุมของการศึกษาของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถแยกออกได้เป็นหลายประเด็นคำถาม เช่น (1) นโยบายได้รับนำไปปฏิบัติอย่างไร และทำไมจึงได้มีการนำไปปฏิบัติในลักษณะเช่นนั้น (2) มีใครหรือองค์การใดบ้างที่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (3) ประสพการณ์ของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีความแตกต่างกันในแต่ละสาขาของนโยบายหรือไม่ (4) เราควรจะทำอย่างไรจึงจะสร้างความสำเร็จให้เกิดขึ้นในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (5) มีปัจจัยใดหรือตัวแปรใดบ้าง ที่มีอิทธิพลต่อผลของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (6) กลยุทธ์ใดบ้างที่สามารถนำมาใช้ในการสร้างความสำเร็จให้เกิดขึ้นในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติและ (7) ทำไมกลยุทธ์บางกลยุทธ์จึงได้รับผลมากหรือได้รับผลน้อยกว่ากลยุทธ์อื่น ๆ

สมบัติ ชำรชัญวงศ์ (2553, หน้า 395-396) กล่าวว่า การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติที่ปรากฏอยู่ทั่วไปในกิจกรรมของรัฐคือ ขั้นตอนเกี่ยวกับมาตรการของนโยบายที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการกำหนดนโยบายและเมื่อนโยบายได้รับความเห็นชอบในการนำไปประกาศใช้ในลักษณะต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติ คำสั่งฝ่ายบริหารหรือมติคณะรัฐมนตรี คำพิพากษาของศาลสูงหรือศาลฎีกาหรือประกาศกฎกระทรวงต่าง ๆ เมื่อนโยบายถูกนำไปปฏิบัติจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่เกี่ยวข้อง ถ้านโยบายไม่มีความเหมาะสมจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนตามที่คาดหวังไว้ไม่ว่านโยบายนั้นจะถูกนำไปปฏิบัติให้ได้อย่างไรก็ตาม แสดงว่านโยบายนั้นประสบความล้มเหลวในกรณีที่นโยบายดี แต่การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ดี ก็จะไม่สามารถบรรลุเป้าประสงค์ตามที่ผู้กำหนดนโยบายต้องการ แสดงให้เห็นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความซับซ้อนมาก ดังนั้น จึงไม่สามารถจะคาดหวังได้ว่าจะกระทำให้สำเร็จได้ด้วยวิธีการกิจวัตร (Routine fashion) ขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ถือเป็นขั้นตอนสำคัญขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการนโยบาย (Policy process) ซึ่งในอดีตมักจะถูกมองข้ามไปหรือไม่ได้รับความสนใจ

เท่าใดนัก การตัดสินใจเลือกนโยบายที่ไม่เหมาะสมเมื่อนำไปปฏิบัติย่อมทำให้นโยบายดังกล่าวไม่บรรลุผลตามความต้องการและอาจทำให้ปัญหาที่มีอยู่เดิมยิ่งทวีความรุนแรงขึ้นไปอีก การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงได้ปรากฏอย่างเป็นทางการเมื่อ Pressman and Wildavsky (1973) ได้ทำการบุกเบิกศึกษาเกี่ยวกับความล้มเหลวของโครงการการสร้างงานขนาดใหญ่ของรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาในการสร้างงานให้กับคนผิวดำที่เมือง โอ๊คแลนด์ รัฐแคลิฟอร์เนีย จากผลการศึกษาดังกล่าวทำให้การศึกษาเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติได้รับความสนใจจากนักวิชาการสาขา นโยบายสาธารณะอย่างกว้างขวาง เป็นต้น

สรุปได้ว่า การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาถึงความสำเร็จและความล้มเหลวของนโยบายสาธารณะ หากนโยบายที่ออกมามีความเหมาะสมแต่การนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม ผลของนโยบายย่อมไม่ประสบผลสำเร็จ หากนโยบายที่ออกมาไม่มีความเหมาะสมแต่การนำไปปฏิบัติเหมาะสมผลของนโยบายย่อมไม่ประสบผลสำเร็จเช่นกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นการศึกษาเพื่อแสวงหาหนทาง แสวงหาแนวทางในการพัฒนา ในการแก้ไขปรับปรุงให้การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้น ๆ

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวมีการศึกษาแนวทางในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย โดยความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องโดยใช้แนวทางการศึกษาจากความสำเร็จของฐานการผลิตรถยนต์กระบะปีกอ๊พของ ไทย ที่ประสบความสำเร็จมาเป็นตัวแบบ กล่าวคือ การผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ถือเป็นสินค้ามีลักษณะ ตลาดเฉพาะทั้งในประเทศและต่างประเทศ (Global niche product) ซึ่งเป็นสินค้าเป็นที่ต้องการตามกระแสความนิยมของโลกนั่นคือ ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีความปลอดภัยสูง อีกทั้งภาครัฐ ให้การส่งเสริมสนับสนุนการลงทุนในระยะยาว ด้วยมาตรการขึ้นค่า ทางด้านราคาต่ำ ทางด้านการตลาด และทางด้านภาษีในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น

2. ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ในการนำนโยบายไปปฏิบัติถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญขั้นตอนหนึ่งหลังจากนโยบายสาธารณะได้รับการอนุมัติจากผู้มีอำนาจแล้วและได้แปลงนโยบายไปสู่กิจกรรมการปฏิบัติในรูปแบบของ มติคณะรัฐมนตรี กฎหมาย นโยบาย แผนงาน โครงการ คำสั่ง กฎกระทรวงและในรูปแบบอื่น เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างถูกต้องจึงควรศึกษาและทำความเข้าใจกับความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งมีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ที่สำคัญ ๆ มีดังนี้

Pressman and Wildavsky (1973, p. xiii) ได้กล่าวถึงนิยามของการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การดำเนินงานให้ลุล่วงให้ประสบความสำเร็จให้ครบถ้วนให้เกิดผลผลิตและให้สมบูรณ์ เหล่านี้คือสิ่งที่รัฐบาลกำลังปฏิบัติอยู่และเป็นธรรมชาติของนโยบาย หากพิจารณาความหมายตามนัยดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นภารกิจขององค์การราชการที่จะต้องรับผิดชอบ นำนโยบายของรัฐไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จในทุกด้าน ทั้งความเรียบร้อยในการดำเนินงาน ความครบถ้วนสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ การก่อให้เกิดผลผลิตที่พึงปรารถนาซึ่งเป็นกิจกรรมที่องค์การราชการปฏิบัติอยู่เป็นงานกิจวัตร (Routine) ในทัศนะนี้จึงมีความหมายที่เกี่ยวข้อกับการกิจขององค์การและสมรรถนะขององค์การ อย่างไรก็ตาม Pressman and Wildavsky (1984) ได้ให้ความหมายเพิ่มเติม โดยพิจารณาจากทัศนะของตนว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างการกำหนดเป้าหมายประสงค์และการปฏิบัติเพื่อการบรรลุเป้าหมายประสงค์

Van Meter and Van Horn (1975, p. 202) ได้ให้นิยามว่า เป็นการกระทำโดยบุคคล โดยกลุ่ม โดยภาครัฐและเอกชนที่มุ่งการกระทำต่าง ๆ ให้บรรลุผลสำเร็จหรือบรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ในนโยบายจากการตัดสินใจเลือกนโยบายของผู้มีอำนาจตัดสินใจ ซึ่งรวมถึงความพยายามในการเปลี่ยนแปลงทั้งการเปลี่ยนแปลงครั้งหนึ่งหรือหลาย ๆ ครั้ง หรืออย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามที่กำหนดไว้ของผู้มีอำนาจในการตัดสินใจนโยบาย

Bardach (1980) นิยามว่า คือ เกมของกระบวนการทางการเมืองที่เกี่ยวข้องกับแนวความคิด ทฤษฎีและการวิจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติและเห็นว่าเป็นกิจกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นและเป็นไปตามข้อกำหนดของนโยบาย

Quade (1982, p. 305) นิยามว่า คือ กระบวนการเปลี่ยนแปลงโดยตรงที่เกิดขึ้นตามหน้าที่ของนโยบาย หลังจากนโยบายได้รับการตัดสินใจในการนำไปปฏิบัติและการดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปตามกระบวนการข้อกำหนดที่ได้รับการยอมรับในการนำไปปฏิบัติ

Mazmanian and Sabatier (1989, pp. 20-21) ให้ทัศนะว่าหมายถึง การนำการตัดสินใจนโยบายที่ได้กระทำไว้ไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จโดยปกติเป็นการร่วมกันทำงานภายใต้กฎหมายที่ผ่านความเห็นชอบของฝ่ายนิติบัญญัติหรือคำสั่งของฝ่ายบริหารหรือคำพิพากษาของศาลสูงหรือศาลฎีกาโดยอุดมคติแล้วการตัดสินใจนโยบายคือ การบ่งชี้ปัญหา การกำหนดวัตถุประสงค์ และการกำหนดโครงสร้างของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติอาจประกอบด้วยขั้นตอนหลายขั้นตอน เริ่มต้นด้วยการกำหนดกฎพื้นฐานสำหรับการปฏิบัติ การคาดหมายผลลัพธ์จากการนำนโยบายไปปฏิบัติ การยินยอมปฏิบัติตามของกลุ่มเป้าหมาย การพิจารณาผลกระทบจากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นทั้งโดยเจตนาและไม่เจตนา ผลกระทบจากการตัดสินใจ

ของหน่วยปฏิบัติและการปรับปรุงกระบวนวิธีพื้นฐานที่ใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เหมาะสม มยุรี อนุমানราชชน (2548, หน้า 208) ได้สรุปว่าหมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ ที่กำหนดไว้ในนโยบายซึ่งอาจเป็นกฎหมายหรือคำสั่งของรัฐบาลหรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง แผนงาน โครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการ ให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การและการดำเนินงานตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้

จุมพล หนิมพานิช (2552, หน้า 182) ได้สรุปไว้ว่าหมายถึง การบริหารนโยบาย ที่ครอบคลุมถึงการวิเคราะห์พฤติกรรมองค์การ ปฏิสัมพันธ์ของบุคคลและกลุ่มบุคคล สมรรถนะ และความร่วมมือของพนักงานภาครัฐและเอกชน สภาพแวดล้อมของระบบและปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อการบริหารนโยบาย

สรุปได้ว่า ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติคือ กระบวนการหรือขั้นตอน การปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ที่ได้มีการตัดสินใจจากผู้มีอำนาจให้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ไปสู่การปฏิบัติโดยรวบรวมทรัพยากรที่จำเป็นต่าง ๆ สำหรับนโยบายนั้น ๆ เพื่อให้บรรลุผลตาม วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ต้องการ

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกันนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติในประเด็นที่ว่า การก่อตัวของ นโยบายมาจากความต้องการของภาครัฐ ที่ต้องการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจภายในประเทศโดยใช้ อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนระบบทางเศรษฐกิจ โดยมุ่ง ส่งเสริมประเภทรถยนต์นั่ง (เก๋ง) เพื่อให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ มาจาก ความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ ที่มีความต้องการใช้รถยนต์ที่มีคุณภาพมาตรฐานสากล มีขนาด เหมาะสมต่อการใช้งานในตัวเมืองโดยมีราคาจำหน่ายไม่สูงมากให้การสนับสนุนและ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่มีความต้องการขยายฐานการผลิตรถยนต์ และการขายสินค้า ให้ความร่วมมือผลักดันและเป็นผู้ดำเนินนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติให้เกิดผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ ของนโยบายส่งผลให้ นโยบายดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีและได้แปลงนโยบาย ไปสู่กิจกรรมการปฏิบัติในรูปแบบของโครงการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ในที่สุด

3. ลักษณะของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

จุมพล หนิมพานิช (2552, หน้า 184-194) ได้ให้ความเห็นว่า เป็นเรื่องที่ซับซ้อนและยาก แก่การเข้าใจเพราะ (1) มีผู้เกี่ยวข้องที่สำคัญมากมาย เช่น นโยบายหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ ในการนำนโยบายนี้ไปสู่การปฏิบัติจะมีฝ่ายที่สำคัญเข้ามาเกี่ยวข้องมากมายนับตั้งแต่คณะรัฐมนตรี คณะกรรมการอำนวยการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ ซึ่งเป็นกลไกการบริหารระดับปกติ นอกจากนี้

ยังมีกลไกระดับภูมิภาคไปจนกระทั่งถึงระดับท้องถิ่น (2) ผู้เกี่ยวข้องมักมีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่หลากหลายและมักมีความแตกต่างกันกล่าวคือ ในแง่ของหลักการวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ของนโยบายหนึ่ง ๆ มักมีลักษณะกระจายกระจาย มีจำนวนมากและสับสนวุ่นวาย ทั้งนี้เนื่องจากผู้เกี่ยวข้องแต่ละกลุ่มมักมีความมุ่งหวังในนโยบายหนึ่ง ๆ แตกต่างกัน อาจกล่าวได้ว่าไม่เคยมีวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่งที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเห็นพ้องต้องกัน โดยคุณูปราศจากข้อโต้แย้งใด ๆ ทั้งสิ้น อย่างดีที่สุดคือ การระบุได้ชัดว่ามีวัตถุประสงค์อะไรบ้าง ในบางครั้งไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าวัตถุประสงค์ของนโยบายได้แก่อะไร บางครั้งวัตถุประสงค์ที่ระบุขัดกันโดยสิ้นเชิง ทั้งที่เป็นวัตถุประสงค์ของนโยบายเดียวกัน สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นจากการเจรจาต่อรองประนีประนอมกันระหว่างผู้กำหนดนโยบายทั้งหลายซึ่งในการประนีประนอมนั้นวิธีที่ง่ายที่สุดคือ การนำเอาความเห็นที่แตกต่างกันทั้งหมดมาใส่รวมไว้เป็นวัตถุประสงค์ของนโยบาย แม้ว่าวัตถุประสงค์แต่ละข้อจะแตกต่างกันและวัตถุประสงค์บางข้อเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการในทางปฏิบัติก็ตาม (3) การขยายตัวของรัฐบาลและโครงการต่าง ๆ มีขนาดใหญ่จนมีการเสนอให้มีการปรับบทบาทภารกิจของรัฐ การปรับบทบาทภารกิจและวิธีการบริหารงานของระบบราชการ โดยเฉพาะกรณีของระบบราชการมีการเสนอให้มีการปรับโครงสร้าง การลดขนาดและเพิ่มประสิทธิภาพของภาครัฐ การปรับบทบาทของภาครัฐจากการเป็นผู้ปฏิบัติไปเป็นผู้กำกับดูแลและอำนวยความสะดวกให้ภาครัฐเป็นองค์กรขนาดเล็ก มีรูปแบบองค์กรและการจ้างงานที่หลากหลายเหมาะสมสอดคล้องกับบทบาทภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งปรับระบบการบริหารงานบุคคลและจำนวนบุคลากรให้สอดคล้องกับภารกิจใหม่ พัฒนาศักยภาพให้มีประสิทธิภาพ มีระเบียบวินัย สามารถทำงานได้เทียบเคียงกับภาคเอกชนและทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม (4) ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานจากหลายกระทรวงในหลายระดับ ไม่ว่าจะเป็นระดับประเทศหรือระดับรัฐมักต้องมีหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องรับผิดชอบมากมายหลายหน่วยงานจากหลายกระทรวงไม่มีนโยบายใดที่สามารถดำเนินการได้โดยอาศัยกระทรวงเพียงกระทรวงเดียว โดยไม่ขอความร่วมมือจากกระทรวงอื่นเลย และ (5) ปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม ปัจจัยเหล่านี้อาจได้แก่ การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่รวดเร็วและฉับพลัน ความผันผวนทางเศรษฐกิจของประเทศและหรือของโลก ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ความไม่แน่นอนทางธรรมชาติ เป็นต้น

สรุปได้ว่า ลักษณะของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติจะมีลักษณะที่สำคัญ ๆ คือ มีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายทำให้วัตถุประสงค์หรือเป้าหมายเกิดความหลากหลายอาจก่อให้เกิดความแตกต่าง ความสับสนกระจายกระจาย อาจทำให้การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติไม่บรรลุผลสำเร็จ มีการปรับบทบาทของภาครัฐไปเป็นผู้กำกับ ผู้ดูแล ผู้อำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งลดขนาดองค์กรให้เล็กลง เพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานในระดับต่าง ๆ ให้มากขึ้น

เพื่อให้มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสำเร็จของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยภายนอกที่อยู่เหนือการควบคุมจึงขึ้นอยู่กับสถานการณ์เป็นปัจจัยสำคัญในการบริหารงาน เป็นต้น และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบ กับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าลักษณะของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติของนโยบายดังกล่าว มีลักษณะที่มีผู้เกี่ยวข้องไม่มากนักโดยที่หน่วยงานระดับสูงคือ ภาครัฐได้พิจารณาตัดสินใจในการออกนโยบาย และกำหนดแนวทางในการนำนโยบายไปปฏิบัติในภาพรวมอย่างกว้าง ๆ ซึ่งเป็นขั้นตอนในระดับมหภาค มีการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติโดยการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ (Action plan) และโครงการต่าง ๆ (Projects) เพื่อนำนโยบายดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติซึ่งเป็นขั้นตอนในระดับจุลภาค ในการระดมพลังมาจากหน่วยงานภาครัฐที่ให้การส่งเสริมสนับสนุนให้ความสำคัญเร่งด่วน ในการดำเนินงาน ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลังและสถาบันยานยนต์ ทำหน้าที่ในการประสานงานอย่างต่อเนื่องโดยผู้นำนโยบายไปปฏิบัติคือ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย ความสำเร็จ หรือ ความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ จึงขึ้นอยู่กับหน่วยงานภาครัฐที่จะต้องสร้างปัจจัยต่าง ๆ ให้เกื้อหนุน และต่อเนื่องของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ให้ยั่งยืนสอดคล้องเหมาะสม ต่อหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

4. ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

มีผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติหลากหลายฝ่ายซึ่งแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องย่อมส่งผลกระทบต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งสิ้น ผู้เกี่ยวข้องตามทัศนะของนักวิชาการต่าง ๆ มีดังนี้

มยุรี อนุมานราชชน (2548, หน้า 220-222) ให้ความเห็นว่า ประกอบด้วย 4 ฝ่ายที่สำคัญคือ (1) ฝ่ายการเมือง ได้แก่ รัฐสภาและคณะรัฐมนตรี กำหนดขอบเขตการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในลักษณะของกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี กฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับสำหรับเป็นแนวทางปฏิบัติ กำหนดคนนโยบายจัดสรรงบประมาณ พิจารณาหน่วยงานที่มีสิทธิที่จะเป็นผู้รับผิดชอบการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุง สนับสนุน ยุตินโยบายเมื่อได้มีการนำนโยบายนั้น ๆ ไปดำเนินการเป็นระยะเวลาหนึ่ง (2) ระบบราชการ ได้แก่ หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ กล่าวได้ว่าระบบราชการมีความสำคัญที่สุดในกระบวนการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ ระบบราชการสามารถรองรับฝ่ายการเมืองได้เพราะระบบราชการเก็บรวบรวมวิเคราะห์และป้อนข้อมูลให้แก่ฝ่ายการเมือง จากการที่ข้าราชการมีความชำนาญและอยู่ในตำแหน่งหน้าที่ทาง การบริหารงาน โดยเฉพาะมีหน้าที่กำหนดแผนงานและ โครงการต่าง ๆ เนื่องจากระบบราชการผูกขาดการให้บริการสาธารณะและมีความได้เปรียบภาคเอกชนที่ไม่มีคู่แข่งในการดำเนินงาน

จึงไม่ประสบปัญหาล้มละลายหรือขาดทุนในการดำเนินงานแต่อาจมีหนี้สาธารณะเกิดขึ้นได้ เมื่อการบริหารงานผิดพลาด (3) ข้าราชการ ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงในหน่วยงาน ผู้บริหารโครงการ และผู้ให้บริการตามโครงการ บุคคลเหล่านี้ต่างมีแรงจูงใจ เป้าหมายและค่านิยมต่างกัน มีผลทำให้ พฤติกรรมของบุคคลเหล่านี้แตกต่างกันในการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ผู้ได้รับผลจากนโยบาย ได้แก่ ผู้รับบริการ ผู้ได้รับประโยชน์ ทั้งระดับบุคคล กลุ่มองค์กรภาคเอกชนและองค์กรไม่แสวงหากำไร ซึ่งอาจรวมกลุ่มกันเป็นกลุ่มผลประโยชน์หรือกลุ่มอิทธิพล เพื่อแสวงหาประโยชน์จากนักการเมืองหรือข้าราชการ โดยการเจรจา ต่อรองและประสานผลประโยชน์

สมบัติ ชำรงชัญวงศ์ (2553, หน้า 409-410) ให้ความเห็นว่าผู้เกี่ยวข้องของหลายฝ่าย เช่น ฝ่ายนิติบัญญัติ จะมีบทบาทและอิทธิพลอย่างมากในการพิจารณามาตรการที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยจะกำหนดไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน ส่วนคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการทางกฎหมายอาจได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ติดตามดูแลหน่วยปฏิบัติว่าได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ หรือหน่วยงานที่รับนโยบายไปปฏิบัติ มีศักยภาพเพียงพอที่จะดำเนินการให้สำเร็จหรือไม่ ส่วนทางฝ่ายบริหาร อาจกล่าวได้ว่า มีบทบาท และความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นผู้รับผิดชอบของข้าราชการหรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นส่วนใหญ่และประการสำคัญเป็นผู้ริเริ่ม และผลักดันการก่อรูปนโยบาย การพัฒนาทางเลือกนโยบายและการตัดสินใจนโยบายก่อนที่จะนำเสนอต่อฝ่ายนิติบัญญัติ ดังนั้น ฝ่ายบริหารจึงมีบทบาทและความสำคัญต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ สำหรับฝ่ายตุลาการ มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติเช่นกัน ทั้งนี้เพราะคำพิพากษาของศาลสูงหรือศาลฎีกาคือ นโยบายที่องค์กรราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติตามซึ่งบางครั้งอาจมีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานที่แท้จริงของหน่วยปฏิบัติก็ได้ นอกจากนี้กลุ่มอิทธิพล (Pressure groups) และกลุ่มผลประโยชน์ (Interest groups) จำนวนมากต่างพยายามที่จะขยายบทบาทและอิทธิพลของกลุ่มตนโดยใช้อำนาจในการต่อรองในลักษณะต่าง ๆ เพื่อผลักดันให้มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือผลประโยชน์ของกลุ่มตนแต่จะทำได้มากน้อยแค่ไหนย่อมขึ้นอยู่กับว่าใครจะเป็นผู้มีอำนาจอยู่ในขณะนั้นที่จะสามารถกำหนดให้เป็นไปตามความต้องการของกลุ่มตน หรือกลุ่มใดมีความสามารถในการสร้างแรงกดดันต่อผู้มีอำนาจมากน้อยเพียงใด เพื่อให้การตัดสินใจของผู้มีอำนาจเอื้อประโยชน์แก่กลุ่มของตนมากที่สุด

สรุปได้ว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สำคัญ ๆ ประกอบด้วย (1) ฝ่ายบริหารที่มาจากระบบการเมืองเป็นผู้กำหนดนโยบายต่าง ๆ และควบคุมสั่งการให้หน่วยงานราชการ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ของรัฐ เป็นผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ (2) ฝ่ายนิติบัญญัติ เป็นผู้พิจารณา

กลั่นกรองและตรวจสอบนโยบายต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมายที่ได้กำหนดไว้ (3) ฝ่ายตุลาการเป็นผู้พิจารณาพิพากษาคดีความต่าง ๆ เมื่อมีข้อขัดแย้งในการนำนโยบายต่าง ๆ ไปปฏิบัติและ (4) ฝ่ายผู้รับบริการหรือฝ่ายผู้ได้รับผลประโยชน์หรือฝ่ายกลุ่มที่มีอิทธิพล จะเป็นฝ่ายผู้รับผลของนโยบายต่าง ๆ

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์คือ โค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวมีฝ่ายบริหารหรือฝ่ายการเมืองให้การสนับสนุนแนวคิดและนำเสนอ นโยบายอันเนื่องจากการเรียกร้องและผลักดันของฝ่ายกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ หรือฝ่ายผู้รับบริการประกอบไปด้วยกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และกลุ่มการเมืองที่มีธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเภทรถยนต์นั่ง (เก๋ง) ขนาดเล็กประเภทใหม่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาดภายในประเทศและต่างประเทศซึ่งข้อเรียกร้องของฝ่ายกลุ่มผลประโยชน์ดังกล่าวได้รับการยอมรับจากฝ่ายบริหารส่งผลให้คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 และได้มอบหมายให้หน่วยงานภาครัฐคือ กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงการคลัง ดำเนินการกำหนดคน นโยบายและแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ของรัฐในฐานะผู้ปฏิบัติงานส่วนหนึ่งของนโยบายเป็นผู้บริหารนโยบายและดำเนินการติดตามควบคุมการตรวจสอบ และประเมินผลจากผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ คือ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติโดยผู้ที่ได้รับผลจากนโยบายหลักคือ ผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายดังกล่าว เป็นต้น

5. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จ และความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ในการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงขึ้นอยู่กับปัจจัยหรือตัวแปรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ นักวิชาการได้ให้ทัศนะไว้ที่สำคัญ ๆ มีดังนี้

มยุรี อนุมานราชชน (2548, หน้า 211-217) ได้ให้ความเห็นว่า การบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญบางประการในทางปฏิบัติปัจจัยที่ควรเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการนำนโยบายไปปฏิบัติมี 10 ปัจจัยคือ (1) สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงานที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ อุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือการควบคุม เพราะอุปสรรคนั้นมักอยู่ในสภาพแวดล้อมภายนอกตัวนโยบายและอยู่ภายนอกหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (2) เวลาและทรัพยากรที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามแนวทาง แผนงาน โครงการ เงื่อนไขด้านเวลาและทรัพยากรมักจัดเป็นข้อจำกัด ภายนอกตัวนโยบาย (3) การวางแผนจัดสรรทรัพยากรที่ต้องการใช้ ในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการ

น่านโยบายไปปฏิบัติต้องมีการผสมผสานทรัพยากร การไม่มิงบประมาณในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง
 ก่อความเสียหายที่ร้ายแรงน้อยกว่าการไม่มีทรัพยากรที่ต้องการใช้ (4) นโยบายที่มีพื้นฐาน
 อยู่บนทฤษฎี อยู่บนหลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้ (5) ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุ
 และผลลัพธ์เป็นความสัมพันธ์ทางตรง โดยไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน (6) ความสัมพันธ์
 แบบพึ่งพาระหว่างหน่วยงานอยู่ในระดับต่ำ โดยทั่วไปการน่านโยบายไปปฏิบัติจนสัมฤทธิ์ผล
 ระดับสูงต้องอาศัยหน่วยงานเดียวเท่านั้นที่รับผิดชอบน่านโยบายไปปฏิบัติ (7) ความเข้าใจและ
 ความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์อย่างสมบูรณ์ เป็นสิ่งจำเป็นตลอดระยะเวลาที่มีการน่านโยบาย
 ไปปฏิบัติ วัตถุประสงค์ของนโยบายควรจะกำหนดในลักษณะเฉพาะเจาะจง และในลักษณะที่วัดได้
 เป็นตัวเลขในเชิงปริมาณ วัตถุประสงค์ควรเป็นที่เข้าใจและเห็นพ้องกันในองค์การรวมทั้งควร
 สอดคล้องกันและสนับสนุนซึ่งกันและกันเพื่อนำวัตถุประสงค์มาเป็นแนวทางกำหนดทิศทาง
 และควบคุมโครงการ (8) การจัดกิจกรรมตามลำดับอย่างเหมาะสม เพื่อให้วัตถุประสงค์
 ของนโยบายบรรลุสัมฤทธิ์ผลจะต้องกำหนดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ผู้น่านโยบายไปปฏิบัติต้องดำเนินงาน
 การกำหนดรายละเอียดและลำดับของกิจกรรมทั้งหมดในการน่านโยบายไปปฏิบัติ

(9) การติดต่อสื่อสารและการประสานงานอย่างเต็มที่ ระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหาร
 โครงการเป็นสิ่งจำเป็น การติดต่อสื่อสารเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการประสานงานในการนำ
 นโยบายไปปฏิบัติและ (10) ผู้มีอำนาจหน้าที่น่านโยบายไปปฏิบัติต้องได้รับการยอมรับอย่างแท้จริง
 เงื่อนไขที่ทำให้การน่านโยบายไปปฏิบัติเกิดขึ้นอย่างเต็มรูปแบบก็คือ ผู้มีอำนาจหน้าที่น่านโยบาย
 ไปปฏิบัติต้องมีอำนาจบารมีในการทำให้บุคคลอื่นทั้งภายในและภายนอกองค์การยอมรับตนเอง

จุมพล หนิมพานิช (2552) กล่าวว่า การน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติบางครั้งอาจจะ
 ประสบความสำเร็จ บางครั้งประสบความล้มเหลว ปัญหาคือ จะใช้อะไรเป็นดัชนีตัวชี้หรือเครื่องวัด
 เรื่องนี้ Ripley and Franklin (1976, pp. 199-200 อ้างถึงใน จุมพล หนิมพานิช, 2552, หน้า 200-201)

ได้เสนอเครื่องวัดหรือแนวทางที่จะวัดการน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติว่า ลักษณะเช่นไรที่ถือว่า
 การน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติประสบความสำเร็จ ลักษณะเช่นไรที่ถือว่าการน่านโยบาย
 ไปสู่การปฏิบัติประสบความล้มเหลวโดยทั้ง 2 ได้เสนอแนวทางไว้ 3 แนวทาง คือ (1) ความสำเร็จ
 ของการน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถวัดได้จากระดับของความร่วมมือที่ผู้น่านโยบาย
 ไปสู่การปฏิบัติมีต่อผู้ออกคำสั่งหรือมีต่อผู้กำหนดนโยบาย ถ้าระดับของความร่วมมือมีสูงระดับ
 ของความสำเร็จในการน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติก็จะมีสูงตามไปด้วยและในทางกลับกันถ้าระดับ
 ของความร่วมมือมีต่ำ ระดับของความสำเร็จในการน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติก็จะมีอยู่สูง
 (2) ความสำเร็จของการน่านโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถพิจารณาได้จากเงื่อนไขที่ได้มี
 การบรรลุผลการปฏิบัติตามนโยบายนั้นตามภาระหน้าที่ขององค์การที่รับผิดชอบด้วยความราบรื่น

และปราศจากปัญหา ถ้าการปฏิบัติตามนโยบายใดเต็มไปด้วยความขัดแย้งหรือมีอุปสรรคเกิดขึ้นมากเท่าใดระดับของความล้มเหลวก็น่าจะมีสูงขึ้นเท่านั้นและ (3) ความสำเร็จของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถพิจารณาได้จากการที่นโยบายนั้นได้ก่อให้เกิดผลการปฏิบัติในระยะสั้นและเกิดผลกระทบตามที่พึงปรารถนาหรือไม่

สมบัติ ชำรงชัญวงศ์ (2553, หน้า 431-432) เห็นว่า การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Factors influencing policy implementation) ทำให้ทราบว่าเป็นกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นความสำเร็จ (Success) หรือความล้มเหลว (Failure) ของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญหลายประการ ทั้งนี้เพราะความสำเร็จของแผนงาน (Programs) และโครงการ (Projects) มีความสัมพันธ์กับความสามารถของผู้นำและภาวะผู้นำขององค์การ ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ ของนโยบายและความสำเร็จที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ในขณะที่ความล้มเหลวของแผนงานและโครงการเป็นผลมาจากความถี่ของผู้นำและผู้ปฏิบัติ การขาดความร่วมมือระหว่างกลุ่มผู้สนับสนุนแผนงานและโครงการ การขาดเงินทุนที่พอเพียงสำหรับการดำเนินงาน การขาดผู้นำที่มุ่งมั่นต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จและการขาดการสนับสนุนจากผู้นำซึ่ง Brever and Deleon (1983, pp. 265-274 อ้างถึงใน สมบัติ ชำรงชัญวงศ์, 2553, หน้า 432-446) ให้ความเห็นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญ 6 ประการ คือ (1) แหล่งที่มาของนโยบาย (Source of policy) โดยทั่วไปนโยบายอาจมีที่มาหรือผ่านกระบวนการกำหนดนโยบาย (Policy formulation) จนกระทั่งปรากฏเป็นนโยบายในหลายลักษณะเพื่อนำไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ปรารถนา (2) ความชัดเจนของนโยบาย (Clarity of policy) เป็นรากฐานสำคัญของความมุ่งหมายของนโยบายทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ บางครั้งอาจพบว่านโยบายมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน แต่มาตรการในการปฏิบัติไม่ชัดเจน หน่วยงานปฏิบัติที่รับผิดชอบอาจต้องใช้ดุลพินิจของตนในการปฏิบัติและอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้เช่นกันในกรณีที่วัตถุประสงค์ของนโยบายไม่ชัดเจน (3) การสนับสนุนนโยบาย (Support for policy) เมื่อกำหนดนโยบายเรียบร้อยแล้วนโยบายจะถูกนำไปปฏิบัติอย่างไรหรือจะได้รับการนำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ คำตอบของคำถามเหล่านี้ ขึ้นอยู่กับการสนับสนุนนโยบายจากผู้ปฏิบัติและผู้ที่ได้รับผลจากการปฏิบัติตามนโยบายนั้น (4) ความซับซ้อนในการบริหาร (Complexity of administration) การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับโครงสร้างการบริหารงานขององค์การ ดังนั้นผู้บริหารควรจะพิจารณาการบริหารนโยบายทั้งในมิติของแนวราบและแนวดิ่งควบคู่กันไปและจะเห็นได้ชัดว่ายิ่งมีจำนวนหน่วยงานหรือองค์การเข้ามาเกี่ยวข้องกับนโยบายไปปฏิบัติมากเพียงใดก็ยิ่งทำให้กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความยุ่งยากซับซ้อนมากขึ้นตามไปด้วย (5) สิ่งจูงใจสำหรับ

ผู้ปฏิบัติ (Incentives for implementers) จะเกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องการทำงานและปัจจัยกระตุ้นที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติมีความมุ่งมั่นที่จะทำงานให้สำเร็จ สิ่งที่ปรากฏเสมอในแผนงานของรัฐบาลจำนวนมากคือแผนงานที่ไม่ประสบความสำเร็จในการนำไปปฏิบัติเท่าใดนัก ทั้งนี้เพราะแผนงานดังกล่าวไปขัดผลประโยชน์ของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดนโยบายหรือของผู้สนับสนุนนโยบายไปปฏิบัติ (6) การจัดสรรทรัพยากร (Resource allocation) แผนงานหรือโครงการใดแม้จะมีปัจจัยอื่นครบถ้วนแต่ถ้าขาดปัจจัยเรื่องทรัพยากรในการสนับสนุนอาจกล่าวได้ว่าแผนงาน และโครงการดังกล่าว ได้ประสบความสำเร็จล้มเหลว ตั้งแต่ยังไม่ได้เริ่มต้นลงมือปฏิบัติ ทรัพยากรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ทั้งเงินทุน เวลา บุคลากร จนเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่างสรุปได้ว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วยด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องคือ ด้านวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ชัดเจน ด้านทฤษฎีรองรับ ด้านการวางแผนและจัดสรรทรัพยากร ด้านสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เหมาะสม ด้านความสัมพันธ์และการประสานงานในระดับต่ำ ด้านการยอมรับและผลประโยชน์ร่วมกัน ด้านเกณฑ์การวัดได้ เช่น ปริมาณ เวลา ค่าใช้จ่าย ความพึงพอใจและผลลัพธ์ที่บรรลุ ด้านผลกระทบต่าง ๆ เช่น ไม่ก่อให้เกิดปัญหาทับนโยบายอื่น ๆ ไม่ก่อให้เกิดปัญหาความเชื่อถือของผลนโยบาย ต้องมีความคุ้มค่า ไม่ผิดศีลธรรมและเกิดผลรวมที่พึงปรารถนา เป็นต้น

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในประเด็นที่ว่า นโยบายดังกล่าวมีปัจจัยเอื้อต่อผลสำเร็จกล่าวคือ นโยบายดังกล่าวเกิดมาจากข้อเรียกร้องของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่มีความต้องการใช้รถยนต์นั่ง (เก๋ง) ที่มีคุณภาพมาตรฐานสากล ประหยัดน้ำมัน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและราคาไม่สูงมากนัก สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐให้การส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์นั่งประเภทใหม่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และสอดคล้องกับหน่วยงานภาครัฐที่ต้องการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้แหล่งที่มาของนโยบาย แหล่งที่มาของแผนงานและแหล่งที่มาของโครงการมีความชัดเจน เนื่องจากได้รับการสนับสนุนจากผู้ปฏิบัติงาน ผู้สนับสนุนนโยบายไปปฏิบัติและผู้ที่ได้รับผลจากการปฏิบัติ อีกทั้งขั้นตอนในการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความชัดเจนทั้งด้านการบริหารงาน ที่มีหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องน้อย มีการวางแผนจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม ตั้งอยู่บนพื้นฐานทฤษฎีทางด้านเศรษฐศาสตร์ อีกทั้งสามารถวัดได้ในด้านปริมาณและคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ด้านระยะเวลาเริ่มต้น โครงการและสิ้นสุดโครงการ ด้านการลงทุน ด้านประโยชน์ที่จะได้รับในส่วนกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องซึ่งผลลัพธ์สุดท้ายย่อมเกิดประโยชน์

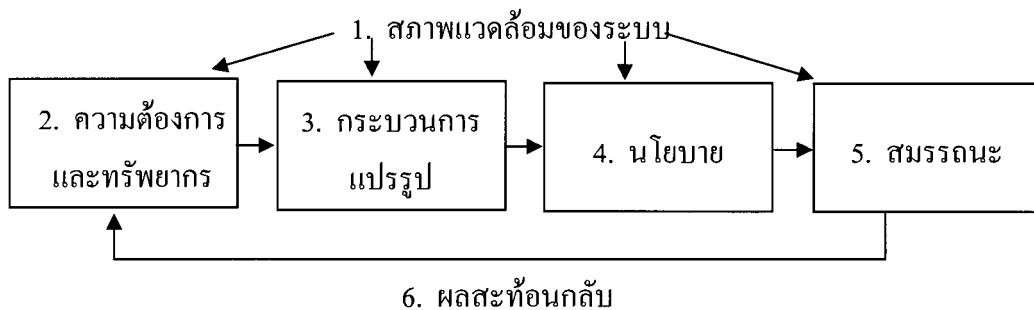
ต่อเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยรวม ในส่วนปัจจัยที่เอื้อต่อความล้มเหลวอาจมาจาก สภาพแวดล้อมภายนอกไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ขาดกำลังในการซื้อสินค้า อันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจโลกอยู่ในสภาวะถดถอย อันเนื่องมาจากวิกฤตแฮมเบอร์เกอร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา วิกฤตค่าเงินของกลุ่มสหภาพยุโรปในปี พ.ศ. 2552 วิกฤตแผ่นดินไหว และคลื่นยักษ์สึนามิพัดถล่มประเทศญี่ปุ่นและวิกฤตมหาอุทกภัยในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2554 ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในประเทศ ไม่เกิดการขยายงานของธุรกิจภาคเอกชน และการปิดกิจการในบางส่วน การว่าจ้างแรงงานลดลงจากปัญหาการขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ 300 บาท มีปัญหาจากภาวะเงินเฟ้อ และนโยบายดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อนโยบายอื่น ๆ เช่น นโยบายด้านการประหยัดพลังงานของประเทศ นโยบายการรักษาสิ่งแวดล้อม นโยบายด้านขนส่งมวลชน เป็นต้น

6. ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ

สำหรับตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติได้มีการศึกษาของนักวิชาการต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา ซึ่งมีการศึกษาตามแนวทางแบบบนลงล่าง (Top down approach) โดยให้ความสำคัญที่ตัวนโยบายและผู้กำหนดนโยบายทำการควบคุมจัดการจากระดับบน ไปสู่ผู้ปฏิบัติในระดับล่างให้การนำนโยบายไปปฏิบัติบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ ซึ่งตรงกันข้ามกับการศึกษาตามแนวทางแบบล่างขึ้นบน (Bottom up approach) ที่เน้นและให้ความสำคัญกับผู้ปฏิบัติในระดับล่างต่อการบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ และตามแนวทางแบบผสมผสาน (Integrated approach) ซึ่งการศึกษาตัวแบบต่าง ๆ ที่นักวิชาการในอดีตได้ทำการศึกษาไว้จะเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาตัวแบบที่เหมาะสมต่อการวิจัยในครั้งนี้ เพื่อนำมาสังเคราะห์เป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัยโดยมีรายละเอียดดังนี้คือ

Sharkansky and Van Meter (1975, pp. 445-447) ที่ได้พัฒนากรอบแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องระบบการส่งมอบนโยบายร่วมกัน (The policy delivery system) ซึ่งมีองค์ประกอบที่อยู่ในตัวระบบรวม 6 องค์ประกอบ คือ (1) สภาพแวดล้อมของระบบ (The Environment of the System) เป็นสิ่งที่ช่วยกระตุ้นผู้ปฏิบัติงานและกระตุ้นให้เกิดผลิตภัณฑ์จากการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน (2) ความต้องการและทรัพยากร (Demands and resources) ที่เกิดจากการดำเนินการกระตุ้นจากสภาพแวดล้อมของระบบถูกส่งไปยังผู้กำหนดนโยบาย (3) กระบวนการแปรรูป (Conversions process) รวมทั้งโครงสร้างที่เป็นทางการและขั้นตอนในการปฏิบัติการต่าง ๆ ของรัฐบาลที่จะแปรรูปความต้องการและทรัพยากรให้ออกมาเป็นนโยบาย (4) นโยบาย (Policy) คือ สิ่ง que แสดงถึงเป้าหมายอย่างเป็นทางการ แสดงถึงเจตนารมณ์หรือคำสั่งของเจ้าหน้าที่ของรัฐ (5) สมรรถนะ (Performance) สมรรถนะของนโยบายจะเป็นผลชี้วัดความจริงในการตอบสนองต่อผู้รับบริการ

คือ กลุ่มเป้าหมายหรือประชาชนและ (6) ผลสะท้อนกลับ (Feed back) ของนโยบายและสมรรถนะที่มีต่อสภาพแวดล้อมของระบบซึ่งจะถูกส่งต่อกลับไปยังกระบวนการแปรรูปให้เกิดความต้องการและทรัพยากร เพื่อให้เกิดการแปรรูปต่อ ๆ ไปซึ่งตัวแบบระบบการส่งมอบนโยบายแสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบการเชื่อมโยงนโยบายกับสมรรถนะที่เป็นผลจากนโยบาย ดังภาพที่ 8



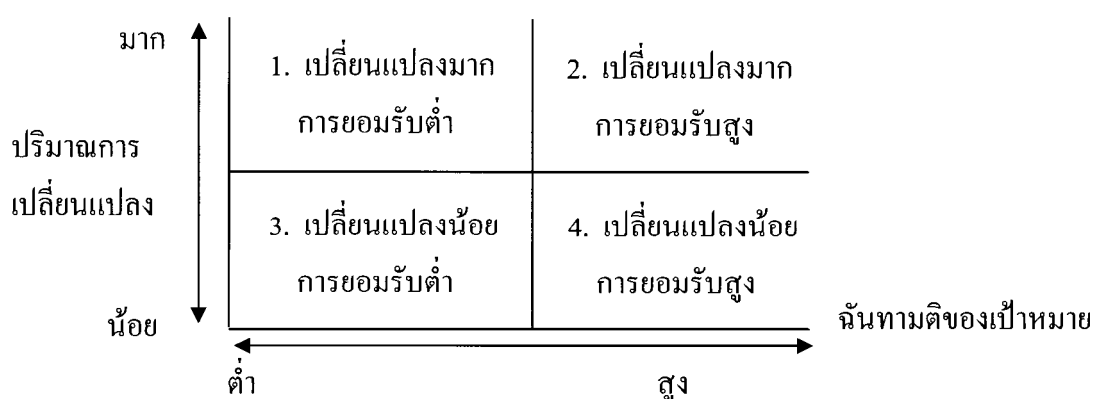
ภาพที่ 8 ตัวแบบระบบการส่งมอบของนโยบายร่วมกัน (Sharkansky & Van Meter, 1975, p. 446)

สรุปได้ว่า ตัวแบบระบบการส่งมอบนโยบายร่วมกันของ Sharkansky and Van Meter ทั้ง 6 องค์ประกอบ มีความสำคัญและเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน โดยองค์ประกอบสภาพแวดล้อมของระบบเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดซึ่งผลักดันให้เกิดเป็นวงจรของนโยบายเพื่อตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมของระบบโดยมีการวัดผลสะท้อนกลับของผลลัพธ์ที่ได้เพื่อใช้ในการปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติม ในระบบการส่งมอบของนโยบายร่วมกันต่อ ๆ ไป

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับตัวแบบระบบการส่งมอบนโยบายร่วมกันในประเด็นที่ว่า สภาพแวดล้อมของระบบเป็นสิ่งที่ช่วยกระตุ้นให้เกิดนโยบายอีโค คาร์ อันเนื่องมาจากระบบเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศอยู่ในสภาวะถดถอย เกิดกระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในด้านมลภาวะทางอากาศ ด้านการประหยัดพลังงาน กระตุ้นให้เกิดผลิตภัณฑ์ใหม่อันได้แก่ รถยนต์อีโค คาร์ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อ ผู้ผลิตรถยนต์และรัฐบาลเข้าสู่วงจรของการออกนโยบายดังกล่าว เพื่อตอบสนองความต้องการที่เกิดขึ้นโดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายพร้อมเกณฑ์การวัดผลที่ชัดเจนของนโยบาย เพื่อเป็นข้อมูลย้อนกลับนำไปพัฒนาปรับปรุงแก้ไขนโยบายให้มีความเหมาะสมต่อสภาพแวดล้อมของระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

Van Meter and Van Horn (1975, pp. 458-474) เป็นการศึกษาตามแนวทางแบบบนลงล่างโดยศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) และผลกระทบที่เกิดขึ้น

ของนโยบาย (Impact of policy) โดยตัวแบบดังกล่าวได้พัฒนามาจากกรอบแนวคิดทฤษฎีและการทบทวนวรรณกรรมใน 3 ส่วนคือ ส่วนแรก เป็นการศึกษาทางด้านทฤษฎีองค์การ โดยเน้นเฉพาะการศึกษาในด้านการเปลี่ยนแปลงองค์การในแง่ของนวัตกรรมและการควบคุม ต่อมาคือผลกระทบของนโยบายสาธารณะ โดยเฉพาะคำวินิจฉัยชี้ขาดของกระบวนการยุติธรรมและสุดท้าย การเลือกกรณีศึกษาที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับภาครัฐ อีกทั้งยังได้จำแนกประเภทของนโยบายสาธารณะที่มีความสัมพันธ์กันไว้เป็นประเภทต่าง ๆ โดยใช้เกณฑ์การแบ่งคือ การยอมรับในเป้าหมาย (Goal consensus) หรือวัตถุประสงค์ของนโยบาย และปริมาณของการเปลี่ยนแปลง (Amount of change) ทำให้เกิดนโยบายได้ 4 ประเภทคือ ประเภท 1 นโยบายที่มีปริมาณของการเปลี่ยนแปลงมากและได้รับการยอมรับต่ำ ประเภท 2 นโยบายที่มีปริมาณของการเปลี่ยนแปลงมากและได้รับการยอมรับสูง ประเภท 3 นโยบายที่มีปริมาณของการเปลี่ยนแปลงน้อยและได้รับการยอมรับต่ำ ประเภท 4 นโยบาย ที่มีปริมาณของการเปลี่ยนแปลงน้อยและได้รับการยอมรับสูง ส่งผลให้ Van Meter and Van Horn ได้ตั้งสมมติฐาน “ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะเกิดขึ้นได้เมื่อนโยบายที่ออกมานั้นมีปริมาณของการเปลี่ยนแปลงน้อยและมีฉันทามติของเป้าหมายสูง ในทางตรงกันข้ามความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะเกิดขึ้นได้เมื่อนโยบายที่ออกมานั้นมีปริมาณของการเปลี่ยนแปลงมากและมีฉันทามติของเป้าหมายต่ำ” และได้สรุปว่า ฉันทามติของเป้าหมายมีความสำคัญมากกว่าปริมาณการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังภาพที่ 9



ภาพที่ 9 มิติของนโยบายที่มีผลกระทบต่อการนำไปปฏิบัติของ (Van Meter & Van Horn, 1975)

Van Meter and Van Horn ได้สร้างตัวแบบขึ้นที่เรียกว่า ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ (A model of the policy implementation process) เพื่อพิสูจน์สมมติฐานตามภาพที่ 9 โดยทำการทดสอบปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยมีปัจจัย

ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายทั้งหมด 6 ตัวแปรที่เชื่อมโยงระหว่างนโยบายและสมรรถนะ (Performance) และตัวแปรดังกล่าวอยู่ในฐานะของตัวแปรอิสระ (Independent variables) ที่ส่งผลต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. มาตรฐานและวัตถุประสงค์ (Standards and objectives) ซึ่งเป็นตัวแปรที่สำคัญมากที่สุด เนื่องจากเป็นตัวแปรที่ใช้ในการวัดนโยบายว่ามีสมรรถนะเป็นอย่างไร มาตรฐานและวัตถุประสงค์จึงต้องมีความเป็นรูปธรรมชัดเจนเข้าใจง่ายและสามารถประเมินผลการปฏิบัติงานได้ เช่น นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อาจวัดได้จากปริมาณการผลิตรถยนต์จริงและระยะเวลาการดำเนินการของผู้ผลิตรถยนต์ เป็นต้น

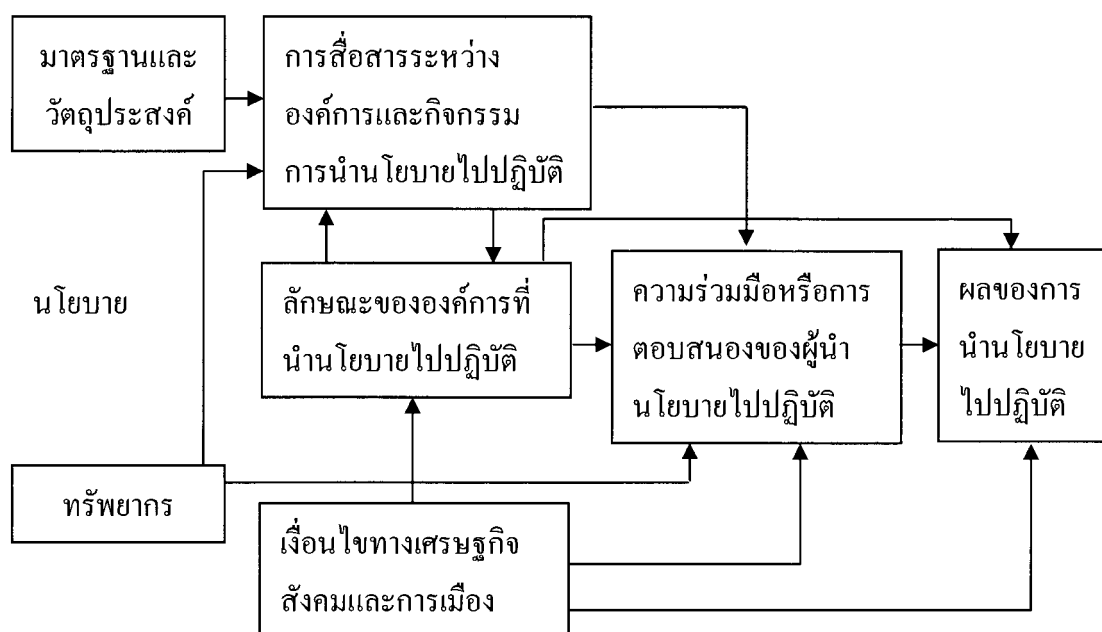
2. ทรัพยากร (Resources) ต้องมีการจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอ อาทิ งบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ สิ่งจูงใจต่าง ๆ และการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐ

3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Inter organizational communication and enforcement activities) การนำนโยบายไปปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องอาศัยการสื่อสารของมาตรฐานและวัตถุประสงค์ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุก ๆ ฝ่ายในองค์การได้เข้าใจถึงเป้าหมายและการบรรลุผลสำเร็จของนโยบาย ดังนั้นจึงมีความสำคัญที่ผู้สื่อสารต้องสื่อความหมายให้ถูกต้องมีความชัดเจนสม่ำเสมอในกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในส่วนของกิจกรรมที่สำคัญมี 2 ชนิดเพื่อบังคับใช้และติดตาม คือการให้คำแนะนำด้านเทคนิคและความช่วยเหลือจากหน่วยงานระดับบนมาสู่หน่วยงานระดับล่างและหน่วยงานระดับบนสามารถให้ความช่วยเหลือได้หลากหลายรูปแบบทั้งด้านบวกและด้านลบ

4. ลักษณะขององค์การที่นำไปปฏิบัติ (The characteristics of the implementing agencies) มี 2 ลักษณะ คือองค์การที่เป็นทางการและคุณสมบัติของบุคลากรที่ไม่เป็นทางการ ในองค์การ โดยแนะนำลักษณะขององค์การที่ส่งผลต่อความสามารถในการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีดังนี้ คือ (1) ความสามารถและขนาดของบุคลากรองค์การ (2) ลำดับชั้นของการควบคุมและตัดสินใจในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์การ (3) ทรัพยากรทางการเมืองในองค์การ เช่น การสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งฝ่ายนักการเมือง ฝ่ายนิติบัญญัติและฝ่ายบริหาร เป็นต้น (4) พลังขององค์การ (5) ระดับของการสื่อสารแบบเปิด เช่น เครือข่ายการติดต่อสื่อสารทั้งแนวกว้างและแนวดิ่งอย่างมีอิสระ เป็นต้น (6) การเชื่อมโยงอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการของผู้กำหนดนโยบายและผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

5. เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง (Economic social and political condition) ผลกระทบจากสภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองต่อการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ มีผลโดยตรงและโดยทางอ้อม

6. ความร่วมมือหรือการตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ (Disposition the implementation) ได้แก่ การรับรู้และเข้าใจนโยบายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ทิศทางตอบสนองนโยบายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและทัศนคติที่มีต่อนโยบายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น การยอมรับนโยบายหรือการต่อต้านนโยบาย เป็นต้น ดังภาพที่ 10



ภาพที่ 10 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ (Van Meter & Van Horn, 1975, p. 463)

สรุปได้ว่า ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn นั้นมาจากแนวคิดที่ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จได้นั้น นโยบายที่ออกมาจะต้องมีปริมาณการเปลี่ยนแปลงอยู่ในระดับที่น้อยที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้และจะต้องมีการยอมรับในวัตถุประสงค์และเป้าหมายของนโยบาย โดยที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีการยอมรับอยู่ในระดับที่สูงที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้ โดยมีตัวแปรที่สำคัญ 6 ตัวแปร คือ (1) มาตรฐานและวัตถุประสงค์ (2) ทรัพยากร (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ลักษณะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจสังคมและการเมือง และ (6) ความร่วมมือหรือการตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับแนวความคิดที่ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จนั้น นโยบายที่ออกมาต้องมีระดับของการเปลี่ยนแปลงให้น้อยที่สุดแต่ได้รับการยอมรับในวัตถุประสงค์

และเป้าหมายของนโยบายจากผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดอยู่ในระดับที่สูง โดยตัวแปรทั้ง 6 ตัวแปร สามารถเทียบเคียงกับปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย โดยผู้วิจัยได้พิจารณาตัวแปรอิสระดังกล่าวมาเป็นแนวทางในการศึกษาและทำการปรับปรุงให้เหมาะสมกับงานวิจัยนี้ประกอบด้วยตัวแปรจำนวน 5 ตัวแปรซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด เทียบเคียงได้กับตัวแปรมาตรฐานและวัตถุประสงค์ โดยความชัดเจนของวัตถุประสงค์คือ เพื่อเป็นการวางทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เพื่อรองรับการพัฒนาการของเศรษฐกิจ สังคม วิถีชีวิตยุคใหม่และสอดคล้องกับโลกปัจจุบัน เพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ผลิตรถยนต์ ส่วนเป้าหมายหลัก คือ การผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องไปสู่การเป็นฐานการผลิต การส่งออกรถยนต์ การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืนสอดคล้องกับตลาดในอนาคต และตัวชี้วัดคือ ประสิทธิภาพของนโยบายซึ่งเป็นตัวแปรตามของงานวิจัยนี้

2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง เทียบเคียงได้กับตัวแปรความร่วมมือหรือการตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 บริษัท ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนให้ความร่วมมือในการสนับสนุนผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ตามนโยบายของภาครัฐ

3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานภาครัฐได้แก่ บีไอไอ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิตและสถาบันยานยนต์ คือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดให้กับผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้เข้าใจ โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายซึ่งถือว่าเป็นผู้นำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติให้บรรลุประสิทธิผลของนโยบาย และกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกิจกรรมการติดตามผลจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้การส่งเสริม สนับสนุน ช่วยเหลือให้ผู้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติได้บรรลุประสิทธิผลของนโยบาย

4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เทียบเคียงได้กับตัวแปรทรัพยากรและลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ โดยทรัพยากรมาจาก 2 ส่วน คือหน่วยงานภาครัฐจัดสรรจากมาตรการทางด้านภาษีให้กับผู้ผลิตรถยนต์ เช่น การยกเว้นการเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เป็นต้น และผู้ผลิตรถยนต์ จัดสรรจากงบประมาณในการลงทุนของแต่ละบริษัท ส่วนลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 บริษัท ที่ได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานภาครัฐให้ผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กเพื่อแข่งขันกันในตลาดรถยนต์ องค์การจึงมีลักษณะที่เป็นทางการ มีการแข่งขันกันในตลาดที่มุ่งเน้นการเอาชนะคู่แข่งกันโดยการชิงส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างกันจากผู้ซื้อรถยนต์ให้ได้มากที่สุด (Red ocean strategy) จุดสำคัญคือ การสร้างความแตกต่างและเพิ่มคุณค่า (Value added) ให้สินค้าและบริการของแต่ละ

องค์การ เพื่อให้ผู้ซื้อรถยนต์รู้สึกว่าได้ผลประโยชน์เพิ่มเติมและจดจำสินค้าขององค์การในที่สุด องค์การจึงต้องมีความพร้อมในด้านต่าง ๆ ในการคิดค้น พัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น ทรัพยากร เทคโนโลยี บุคลากร ทีมงาน เงินลงทุน กระบวนการผลิต การบริการ สินค้ารูปแบบใหม่ ๆ ออกสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น ในการนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติให้บรรลุประสิทธิภาพของนโยบาย

5. ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ การเมืองและสังคม โดยนโยบายอีโค คาร์ เกิดจากผลกระทบทางเศรษฐกิจที่หน่วยงานภาครัฐหรือฝ่ายการเมืองต้องการจะกระตุ้นให้ระบบเศรษฐกิจในประเทศเจริญเติบโตขึ้น โดยมีอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนนโยบายและสอดคล้องกับความต้องการทางสังคมซึ่งเป็นกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่มีความต้องการใช้รถยนต์อีโค คาร์ ตามกระแสความนิยมของโลกในการประหยัดพลังงาน

Sabatier and Mazmanian (1980, pp. 539-558) ได้ทำการศึกษาตัวแบบตามแนวทางแบบล่างขึ้นบนในการนำนโยบายไปปฏิบัติในลักษณะที่เป็นการบูรณาการ (Integration) โดยได้ทำการศึกษาผลงานของนักวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติในอดีต และทำการพัฒนาโดยปรับปรุงเป็นตัวแบบใหม่ที่สามารถแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ในอดีตให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นเพื่อให้การวิเคราะห์การนำนโยบายไปปฏิบัติสามารถระบุได้ชัดเจนว่ามีตัวแปรใดหรือปัจจัยใดที่ส่งผลต่อความสำเร็จตรงตามวัตถุประสงค์ของนโยบายสาธารณะที่ได้ออกมาบังคับใช้และรวมถึงขั้นตอนในการนำนโยบายไปปฏิบัติในการสร้างกรอบการศึกษาหรือตัวแบบในการวิเคราะห์ได้ให้แนวทางการพัฒนานโยบายไว้ 3 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและข้าราชการให้ปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ในนโยบาย ส่วนที่ 2 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและข้าราชการให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของงบประมาณที่ได้กำหนดไว้ ส่วนสุดท้ายคือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและหน่วยงานภาคเอกชนให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของงบประมาณที่ได้กำหนดไว้ และในการกำหนดนโยบายนั้นจะมีความซับซ้อนความหลากหลายของปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นทั้งการส่งเสริมและเป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ให้ประสบความสำเร็จซึ่งมีสิ่งที่ต้องพิจารณาที่สำคัญเพิ่มเติม 5 ประการคือ ประการที่ 1 ความพยายามในการสร้างกรอบแนวความคิดในเชิงประจักษ์และสำรวจการเชื่อมโยงระหว่างพฤติกรรมของแต่ละบุคคลและบริบทในทางการเมือง ทางเศรษฐกิจและกฎหมาย ประการที่ 2 การให้ความสำคัญกับการกำหนดโครงสร้างของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งโดยปกติมักจะให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์ของนโยบาย ทรัพยากรทางการเงิน แรงจูงใจในการปฏิบัติงาน การกำหนดผู้ปฏิบัติงานและอื่น ๆ จนละเลยการให้ความสำคัญกับการกำหนดโครงสร้างการทำงาน ประการที่ 3 ไม่มีกรอบการศึกษาที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาของนโยบายสาธารณะ ประการที่ 4

การละเลยในการควบคุมพฤติกรรมของหน่วยงานภาคเอกชน เช่น สินค้าและบริการ สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยของคนทำงาน รัฐบาลวิเศษและอื่น ๆ เป็นต้น ประการที่ 5 การไม่ชี้ชัดว่าตัวแปรใด หรือปัจจัยใดที่สามารถนำไปปฏิบัติได้และไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ในตัวแบบจากการศึกษา ที่ผ่าน ๆ มาซึ่งจากการศึกษาแนวทางการพัฒนา นโยบายและปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งเสริม และเป็น อุปสรรคขัดขวางต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จจึงสรุปกรอบแนวคิดของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ 4 กลุ่มใหญ่ ๆ โดยกลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ 2 และกลุ่มที่ 3 เป็นตัวแปรอิสระ (Independent variables) ส่วนกลุ่มที่ 4 เป็นตัวแปรตาม (Dependent variables) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. ความสามารถในการแก้ไขปัญหาของนโยบาย (Tractability of the problem addressed by a statute) ประกอบด้วยตัวแปรที่สำคัญ 4 ตัวคือ

1.1 การมีทฤษฎีที่ถูกต้องรองรับและการใช้เทคโนโลยีในการแก้ไขปัญหา (Availability of valid technical theory and technology) ในการออกนโยบายสาธารณะควรต้องมีทฤษฎีที่ถูกต้องรองรับเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติที่ถูกต้องและใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้าช่วย แก้ไขปัญหาจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและอาจทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้

1.2 ความหลากหลายของพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมาย (Diversity of target group behavior) หากพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมายมีความหลากหลายและซับซ้อนมากจะเป็นการยากที่จะทำให้นโยบายบรรลุวัตถุประสงค์ได้

1.3 อัตราส่วนร้อยละของกลุ่มเป้าหมายจากจำนวนประชากร (Target group as a percentage of the population) หากอัตราส่วนร้อยละของกลุ่มเป้าหมายมีจำนวนน้อย การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจะมีน้อยลงด้วยเช่นกันส่งผลให้มีโอกาสบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้

1.4 ขอบเขตของพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการจะเปลี่ยนแปลง (Extent of behavioral change required) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้หากมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมน้อยเท่าไรจะส่งผลให้การปฏิบัติงานแก้ไขปัญหานโยบาย มีผลสำเร็จได้ง่ายมากขึ้น

2. ความสามารถในการกำหนดโครงสร้างของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Ability of statute to structure implementation) ต้องสามารถสร้างโครงสร้างในการปฏิบัติงานได้ เมื่อวัตถุประสงค์เป็นที่แน่ชัดแล้ว โดยการคัดเลือกหน่วยงานต่าง ๆ มาปฏิบัติหน้าที่ ประกอบด้วยตัวแปรที่สำคัญ 7 ตัวคือ

2.1 ต้องมีพื้นฐานทางด้านทฤษฎีที่เหมาะสม (Unambiguous policy directives) ประกอบด้วยความถูกต้องทางด้านเทคนิคและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน

2.2 แนวทางที่ชัดเจน (Unambiguous policy directives) นโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่ถูกต้องมีความชัดเจนรวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของนโยบายเพื่อการประเมินผลนโยบาย รวมถึงผู้ปฏิบัติงานและทรัพยากรที่สนับสนุน

2.3 ทรัพยากรทางการเงิน (Financial resources) ต้องมีงบประมาณหรือเงินที่เพียงพอ มีความสำคัญเนื่องจากต้องใช้ในการดำเนินการต่าง ๆ เช่น การว่าจ้างแรงงาน การใช้การวิเคราะห์ทางเทคนิคและวิธีอื่น ๆ เป็นต้น

2.4 การบูรณาการลำดับชั้นทั้งภายในระหว่างสถาบันที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (Hierarchical integration within and among implementing institutions) อุปสรรคที่สำคัญของการปฏิบัติอยู่ที่การขอความร่วมมือในการปฏิบัติงานจากหน่วยงานที่เป็นตัวแทนหรือระหว่างหน่วยงานด้วยกัน ฉะนั้นความร่วมมือกันของผู้ปฏิบัติงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องจึงมีความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.5 กฎของการตัดสินใจของหน่วยงานที่ปฏิบัติสนับสนุนต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย (Decision-rules of implementing agencies) นอกจากการมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน สอดคล้องแล้วยังต้องมีแรงจูงใจในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ปฏิบัติงานเพื่อไม่ให้เกิดอคติต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติงาน

2.6 การมอบหมายงานให้หน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบาย (Recruitment of implementing official) การพิจารณาคัดสรรหน่วยงานและบุคคลที่สนับสนุนหรือให้ความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.7 การเข้ามามีส่วนร่วมในการนำนโยบายไปปฏิบัติของบุคคลภายนอก (Formal access by outsiders) โดยพิจารณาจากกลุ่มเป้าหมาย กลุ่มให้การสนับสนุนและกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง

3. กลุ่มตัวแปรที่ไม่ใช่เงื่อนไขของกฎหมาย (Non-statutory variables affection implementation) ซึ่งมีตัวแปรที่สำคัญ 6 ตัว ประกอบด้วย

3.1 สภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี (Socio-economic conditions and technology) ความแปรปรวนทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยในการทำงาน สวัสดิภาพของประชาชนและอื่น ๆ มีผลต่อการบรรลุวัตถุประสงค์

3.2 ความสนใจของสื่อมวลชนต่อการแก้ไขปัญหา (Media attention to the problem) สื่อมวลชนเป็นตัวแปรหนึ่งในการปรับเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนและสร้างให้ประชาชนทั่วไปเกิดการยอมรับในการเปลี่ยนแปลง

3.3 การสนับสนุนจากมหาชน (Public support) นโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่ประชาชนโดยทั่วไปให้ความสนใจและมีแนวโน้มที่จะก่อเกิดเป็นวัฏจักรซึ่งสามารถแสดงความเห็นออกได้อย่างน้อย 3 ทางคือ ทางที่ 1 แสดงความคิดเห็นทางสาธารณะ ทางที่ 2 แสดงหลักฐานในทางกฎหมายในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับนโยบายโดยเฉพาะกรณีที่เป็นความเห็นเป็นเสียงส่วนมาก ทางสุดท้าย การสำรวจความคิดเห็นของประชาชน

3.4 การเปลี่ยนแปลงทางทรัพยากรและทัศนคติของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีวัตถุประสงค์และผลผลิตของนโยบายที่ได้จากหน่วยงานผู้ปฏิบัติ (Attitudes and resources of constituency groups) โดยปกติพฤติกรรมด้านความสนใจของประชาชนทั่วไปจะสนใจกับนโยบายที่ออกมาใหม่ ๆ และจะลดความสนใจไปตามระยะเวลาหรือเมื่อมีนโยบายอื่น ๆ เข้ามาแทนที่

3.5 นโยบายได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มผู้มีอำนาจ (Support from sovereigns)

3.6 ภาระผูกพันและทักษะของผู้นำในการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Commitment and leadership skill of implementing officials) ผลลัพธ์ของนโยบายจะบรรลุผลได้จึงขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้นำในการจัดลำดับความสำคัญของงานและทักษะในการเลือกที่จะกระทำในสิ่งที่ให้ประโยชน์สูงสุด

4. ขั้นตอน (ตัวแปรตาม) ของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Stages (Dependent variable) in the implementation process) ตัวแปรตามเป็นตัวแปรที่เกิดจากตัวแปรอิสระ ทั้ง 3 กลุ่ม และสามารถแสดงกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ 5 ขั้นตอน ดังนี้

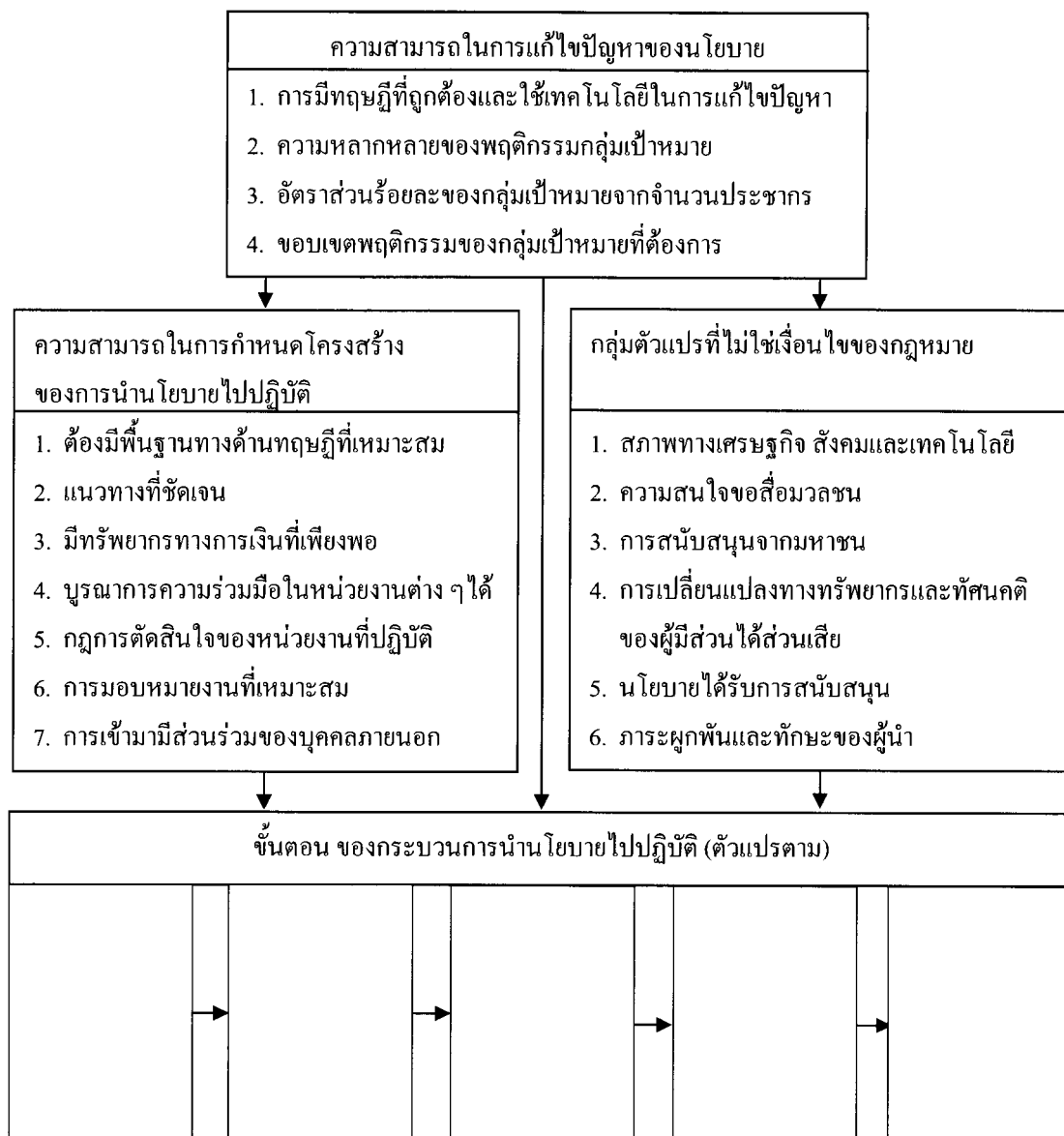
ขั้นตอนที่ 1 ผลผลิตของนโยบายจากการปฏิบัติของหน่วยงาน (Policy outputs of implementing agencies)

ขั้นตอนที่ 2 กลุ่มเป้าหมายยอมรับผลผลิตตามนโยบาย (Compliance with policy outputs by target groups)

ขั้นตอนที่ 3 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการตัดสินใจของหน่วยงาน (Actual impacts of policy outputs)

ขั้นตอนที่ 4 ผลกระทบที่รับรู้ได้จากผลผลิตนโยบาย (Perceived impacts of policy outputs)

ขั้นตอนที่ 5 การทบทวนแก้ไขนโยบาย (Major revision in statute) ดังภาพที่ 11



ภาพที่ 11 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ (Sabatier & Mazmanian, 1980, p. 543)

สรุปได้ว่า ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian (1980, p. 543) นั้นมาจากแนวคิดที่ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จได้นั้นผู้กำหนดนโยบายต้องมุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติให้ปฏิบัติตามแนวทางที่ได้กำหนดไว้ อาทิเช่น เงื่อนไขของงบประมาณ เงื่อนไขของระยะเวลา นโยบาย เงื่อนไขตามข้อกำหนดของกฎหมายเงื่อนไขที่กฎหมายไม่ได้กำหนดไว้แต่มีผลกระทบต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยผู้นำนโยบายไปปฏิบัติจึงต้องมีความรู้ ความสามารถ ทักษะ

ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น มาจากกระบวนการปฏิบัติการภายในองค์กรและจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายนอกที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จ

จากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับแนวความคิดที่ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จนั้น สิ่งสำคัญคือ ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติต้องมีความรู้ ความสามารถ ทักษะในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ในขณะที่นำนโยบายไปปฏิบัติโดยต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติงานให้อยู่ในแนวทางและเงื่อนไขตามข้อกำหนดของวัตถุประสงค์นโยบาย ซึ่งเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับ การอนุมัติในนโยบาย ที่มีความรู้และความสามารถในการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และการประกอบรถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐานสากลโลก ซึ่งปัจจัยเหตุของประสิทธิผลมีอยู่ 17 ตัวแปรอิสระจาก 3 กลุ่มของ Sabatier and Mazmanian ซึ่งหากเปรียบเทียบกับตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn ซึ่งมีอยู่ 6 ตัวแปรอิสระ จะมีความสอดคล้องและใกล้เคียงกันมาก เพียงแต่ว่าตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian นั้นจะให้ความละเอียดแตกย่อยของตัวแปรเพิ่มมากขึ้นเท่านั้นแต่โดยภาพรวมแล้วสาระสำคัญให้ความหมายที่ไม่แตกต่างกัน สำหรับตัวแปรตามหรือประสิทธิผลของนโยบาย ผู้วิจัยได้ใช้แนวทางของ Sabatier and Mazmanian ในกลุ่มที่ 4 ขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ 5 ขั้นตอน มาทำการปรับปรุงและใช้เป็นแนวทางในการศึกษาให้เหมาะสมกับงานวิจัยนี้จำนวน 5 ตัวแปร ประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ 1 ผลผลิตของนโยบายจากการปฏิบัติของหน่วยงาน ผลผลิตจึงเกี่ยวข้องกับระยะเวลาและปริมาณการผลิตรถยนต์จริง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมในแต่ละผู้ผลิตรถยนต์เป็นสิ่งสำคัญ โดยผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจะต้องมีปริมาณการผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป จึงได้ทำการกำหนดเป็นตัวแปรที่ 1 คือจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย

ขั้นตอนที่ 2 กลุ่มเป้าหมายยอมรับผลผลิตตามนโยบาย เนื่องจากเป็นกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็กประเภทใหม่ที่ผลิตเฉพาะในประเทศไทยเท่านั้น ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จึงยอมรับในคุณภาพของรถยนต์ ประกอบด้วย ด้านการประหยัดพลังงานซึ่งมีคุณสมบัติการประหยัดเชื้อเพลิงในอัตราบริโภคไม่น้อยกว่า 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ด้านสิ่งแวดล้อมในการปล่อยไอเสียสู่ภายนอกก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร และ ด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานในระดับสากล สำหรับป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการชนทางด้านหน้าและด้านข้างของรถยนต์ จึงได้ทำการกำหนดเป็นตัวแปรที่ 2 คือคุณภาพของรถยนต์ในด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย

ขั้นตอนที่ 3 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการตัดสินใจของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ คือ ผู้ผลิตรถยนต์ไอ โค คาร์ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเกี่ยวข้องกับปริมาณการจัดจำหน่ายรถยนต์ ออกสู่ตลาด ผู้ซื้อรถยนต์ให้การตอบรับและสนับสนุนอย่างไร จึงได้ทำการกำหนดเป็นตัวแปรที่ 3 คือการตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศและต่างประเทศ รูปลักษณะของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และความพึงพอใจคุณภาพรถยนต์

ขั้นตอนที่ 4 ผลกระทบที่รับรู้ได้จากผลผลิตนโยบาย อันเนื่องมาจากความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบายดังกล่าวผู้ซื้อรถยนต์เป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งในการพิจารณาผลลัพธ์ของความสำเร็จหรือความล้มเหลว หากผู้ผลิตรถยนต์ผลิตรถยนต์แล้ว ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการ ต่อความพึงพอใจของผู้ซื้อ เช่น ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ ด้านราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา ด้านคุณภาพรถยนต์ เป็นต้น ย่อมเป็นปัญหาอุปสรรคที่ต้องทำการแก้ไขปรับปรุงระหว่างผู้กำหนดนโยบายและผู้นำนโยบายไปปฏิบัติให้สอดคล้องเหมาะสมต่อปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการบรรลุเป้าหมายของนโยบาย จึงได้ทำการกำหนดเป็นตัวแปรที่ 4 คือปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข

ขั้นตอนที่ 5 การทบทวนแก้ไขนโยบาย ในกระบวนการนโยบายเมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติแล้วขั้นตอนต่อไปคือ การประเมินผลนโยบายเพื่อพิจารณาว่านโยบายดังกล่าวควรสืบต่อหรือยุตินโยบาย ซึ่งเป็นผลกระทบของนโยบายที่เกิดขึ้นทั้งที่ไม่พึงประสงค์และที่พึงประสงค์ของผู้กำหนดนโยบายคือ จะช่วยชะลอผลกระทบต่อประชาชนในประเทศทั้งผู้ใช้รถยนต์ และไม่ใช้รถยนต์จากด้านคุณภาพอากาศ สิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิตและสามารถรองรับความจำเป็นพื้นฐานด้านการใช้รถยนต์นั่งของสังคมไทยยุคใหม่ อีกทั้งยังเป็นการเกื้อหนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในภาพรวม โดยสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก จึงได้ทำการกำหนดเป็นตัวแปรที่ 5 คือผลกระทบของนโยบาย เป็นต้น

แนวคิดว่าด้วยการจัดการสมัยใหม่ (Modern management)

องค์การในปัจจุบันนี้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างมุ่งการบริหารงานองค์การด้วยการจัดการสมัยใหม่โดยใช้เครื่องมือทางการบริหารในรูปแบบต่าง ๆ ที่เหมาะสมต่อองค์การ เพื่อมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ที่องค์การต้องการ โดยให้ความสำคัญในเรื่องคุณภาพ ความพึงพอใจของผู้รับบริการและมีความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวม โดยปรัชญาการบริหารงานของภาครัฐนั้น มุ่งเน้นอยู่ที่ประโยชน์ของประชาชนที่จะได้รับเป็นหลัก ส่วนภาคเอกชนมุ่งเน้นประโยชน์ส่วนบุคคลที่ได้รับเป็นหลัก ซึ่งแนวคิดการจัดการสมัยใหม่และเครื่องมือทางการจัดการสมัยใหม่

ที่สำคัญมีดังนี้

1. ลักษณะสำคัญของการบริหารจัดการภาครัฐ

นักวิชาการที่มีชื่อเสียงหลายท่าน ได้อธิบายลักษณะที่สำคัญของการบริหารจัดการภาครัฐไว้ที่ใกล้เคียงกันมีดังนี้

Hood (1991, pp. 3-19 อ้างถึงใน จุมพล หนิมพานิช, 2550, หน้า 120-122) เห็นว่าตัวแบบการบริหารจัดการหรือการบริหารจัดการภาครัฐใหม่ จะมีลักษณะ 7 ประเด็น คือ (1) ให้การบริหารจัดการอยู่ในมือของนักบริหารจัดการมืออาชีพ เพราะเป็นบุคคลที่มีความกระตือรือร้น มีวิสัยทัศน์ มีการควบคุมองค์การในลักษณะที่มีความสุขุมรอบคอบ มีการทำงานตามหลักเหตุผล (2) ควรมีการวัดและมีเกณฑ์มาตรฐานสำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนหรือผลงานที่สามารถวัดผลเป็นรูปธรรมได้ (3) ให้ความสำคัญต่อการควบคุมผลผลิต ขณะเดียวกันมีการให้เจ้าหน้าที่กับผลลัพธ์มากกว่าระเบียบวิธีการ (4) มีการแตกหรือแยกหน่วยงานต่าง ๆ ในภาครัฐให้มีขนาดที่เล็กลง เพื่อเกิดความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน (5) จัดให้มีการแข่งขันในการบริหารจัดการภาครัฐทำให้ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายลดลงขณะเดียวกันมีคุณภาพมาตรฐานดีขึ้น (6) เน้นสไตล์หรือลีลาการบริหารจัดการแบบภาคเอกชนมาใช้ในการบริหารจัดการภาครัฐ โดยต้องมีการปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารงานให้ทันสมัยเลียนแบบวิธีการของภาคเอกชนและ (7) เน้นหรือให้ความสำคัญกับเรื่องของวินัยในการใช้เงินแผ่นดิน เน้นเรื่องของความประหยัดในการใช้ทรัพยากร ความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร ควรจะมีการตัดทอนต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายโดยตรงขณะเดียวกันพยายามให้แรงงานเห็นความสำคัญของวินัยในการใช้ทรัพยากร

Boston et al. (1996 อ้างถึงใน ทศพร ศิริสัมพันธ์, 2551, หน้า 450-451) สรุปสาระสำคัญของการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ไว้ 10 ประการ คือ (1) มีความเชื่อว่าการบริหารงานมีลักษณะความเป็นสากลสภาพหรือไม่มีความแตกต่างอย่างเป็นนัยสำคัญระหว่างการบริหารงานของภาครัฐและการบริหารงานภาคธุรกิจเอกชน (2) เปลี่ยนจากการให้ความสำคัญในการรับผิดชอบต่อกระบวนการงาน (Process accountability) ไปสู่การรับผิดชอบต่อผลสัมฤทธิ์ (Accountability for result) (3) ให้ความสำคัญต่อเรื่องทักษะการบริหารจัดการมากกว่าการกำหนดนโยบาย (4) เปลี่ยนโครงสร้างของหน่วยงานราชการใหม่ให้มีขนาดเล็กลงในรูปแบบของหน่วยงานอิสระในกำกับ โดยเฉพาะการแยกส่วนระหว่างภารกิจงานเชิงพาณิชย์คือการกำกับดูแลควบคุมภารกิจงานเชิงนโยบายและการให้บริการออกจากกันอย่างเด็ดขาด (5) โอนถ่ายอำนาจการควบคุมของหน่วยงานส่วนกลาง (Devolution of centralized power) เพื่อให้อิสระและความคล่องตัวแก่ผู้บริหารของแต่ละหน่วยงาน (6) เน้นการแปรสภาพกิจการของรัฐให้เป็นของเอกชนและให้มีการจ้างเหมาบุคคลภายนอก (Outsourcing) รวมทั้งประยุกต์ใช้วิธีการจัดจ้างและการแข่งขัน

ประมูลงาน (Competitive tendering) เพื่อลดต้นทุนและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ (7) ปรับเปลี่ยนรูปแบบสัญญาจ้างบุคลากรของภาครัฐให้มีลักษณะเป็นระยะสั้นและกำหนดเงื่อนไข ข้อตกลงให้ชัดเจนและสามารถตรวจสอบได้ (8) เลียนแบบวิธีการบริหารจัดการของภาครัฐกิจ เอกชน (9) มีการสร้างแรงจูงใจและให้รางวัลตอบแทนในรูปของตัวเงิน (Monetary incentives) มากขึ้น และ (10) สร้างระเบียบวินัยและความประหยัดในการใช้จ่ายเงินงบประมาณ โดยพยายาม ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายและเพิ่มผลผลิต

จุมพล หนิมพานิช (2550, หน้า 97-98) สรุปลักษณะที่สำคัญ ๆ ไว้ 6 ประเด็น คือ (1) มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในเรื่องของปัจจัยนำเข้าและกระบวนการมาเป็นการให้ความสนใจ ในเรื่องของการทำให้ผลลัพธ์สัมฤทธิ์ผล รวมทั้งการที่ตัวผู้บริหารจะต้องมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น (2) ได้มีการแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจที่จะทำให้การจัดองค์การ บุคลากร การบริหารงานบุคลากร หรือการว่าจ้างและเงื่อนไขหรือสภาพการณ์มีความยืดหยุ่นคล่องตัวมากขึ้น (3) วัตถุประสงค์ ขององค์การและบุคคลได้มีการกำหนดไว้ในลักษณะที่มีความชัดเจน เพราะมีตัวชี้วัดระบุ หรือแสดงไว้ (4) ที่ปริกษาระดับอาวุโสได้รับการคาดหวังว่าจะมีความผูกพันหรือ มีความรับผิดชอบในการทำงานเมื่อตั้งรัฐบาลมากกว่าจะมีการวางตัวเป็นกลาง (5) รัฐมีหน้าที่ ที่จะต้องเผชิญกับการทดสอบทางการตลาดและ (6) มีการลดบทบาทหน้าที่ของรัฐในรูปของ การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2551, หน้า 450-451) ให้ความเห็นว่า ปัจจุบันได้มีการปรับเปลี่ยน กระบวนทัศน์และวิธีการบริหารงานภาครัฐไปจากเดิมที่ให้ความสำคัญต่อทรัพยากรหรือปัจจัย นำเข้า (Input) และอาศัยกฎระเบียบเป็นเครื่องมือในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความถูกต้องสุจริต และเป็นธรรม โดยหันมาเน้นถึงวัตถุประสงค์และผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานทั้งในแง่ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) ความคุ้มค่าของเงิน (Value for money) รวมทั้งพัฒนาคุณภาพ และสร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชนผู้รับบริการ โดยเอาเทคนิควิธีการบริหารจัดการสมัยใหม่ เข้ามาประยุกต์ใช้มากขึ้น เช่น การวางแผนกลยุทธ์ การบริหารคุณภาพโดยรวม การรื้อปรับระบบ การวัดและประเมินผลงาน เป็นต้น

2. เครื่องมือและเทคนิคทางการบริหาร

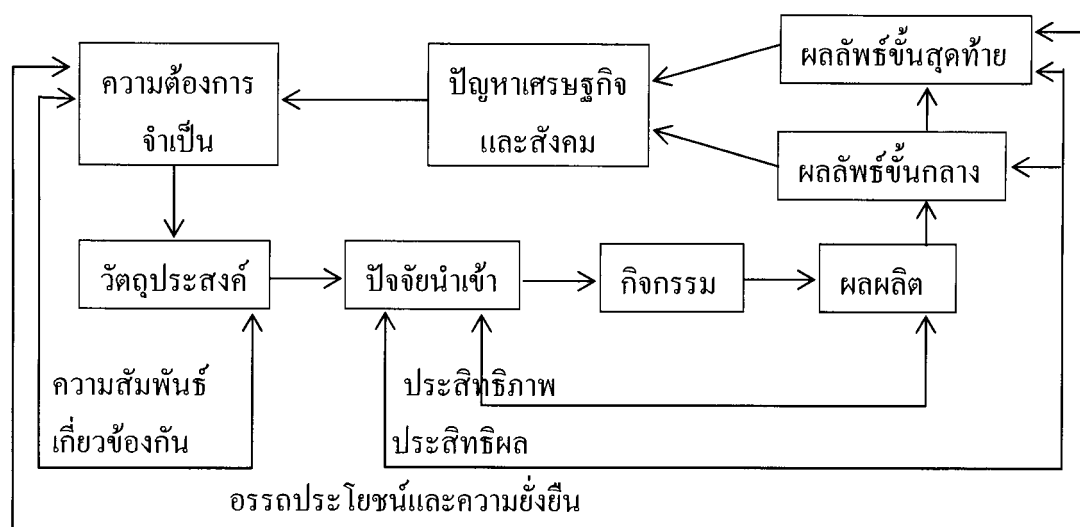
สำหรับการบริหารจัดการภาครัฐใหม่เครื่องมือและเทคนิคทางการบริหารที่ประยุกต์ ใช้ในองค์การเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์และสอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าว ประกอบด้วย (1) การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result based management: RBM) (2) การจัดการ เชิงกลยุทธ์ (Strategic management: SM) เครื่องมือที่สำคัญคือ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT analysis) การวิเคราะห์โครงสร้างทางอุตสาหกรรม (Porter's of Industry Analysis) และ

(3) การบริหารแบบสมดุล (Balance scorecard: BSC) ที่ใช้ในการประเมินผลการดำเนินงาน และประสิทธิภาพขององค์กร โดยมีเครื่องมือที่สำคัญคือ ดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานหลักหรือ ตัวชี้วัด (Key performance indicator: KPI) ซึ่งมีสาระสรุปสำคัญ ๆ ดังนี้

2.1 การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์

นักวิชาการที่มีชื่อเสียงได้อธิบายการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ไว้ที่สำคัญ มีดังนี้

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2549, หน้า 69-70) ได้ให้ความเห็นไว้ว่าจะมีชื่อเรียกที่แตกต่างกัน เช่น การบริหารที่เน้นผล (Results oriented management: ROM) การบริหารเน้นผลสำเร็จ (Managing for results: MFR) การบริหารองค์กรแบบมุ่งเน้นผลงาน (Performance-based management) หรือการบริหารผลการดำเนินงาน (Performance management: PM) เป็นต้น การบริหารแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ได้รับการพัฒนาขึ้นมาจากความไม่พอใจในตัวแบบการบริหารราชการแผ่นดินในลักษณะประเพณีนิยมซึ่งยังคงติดยึดกับปัจจัยนำเข้า (Input) และกระบวนการ (Process) เป็นหลักโดยไม่ได้ให้ความสำคัญต่อผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานทั้งในส่วนของผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) เท่าที่ควร ด้วยเหตุผลดังกล่าว การบริหารแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ ต้องการให้ผู้บริหารกำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กรและเป้าหมายของการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน สามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยการจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลัก (Key performance indicator) และเกณฑ์มาตรฐานไว้ล่วงหน้า (Ex ante specification) รวมทั้งการใช้ประโยชน์ของข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับผลการดำเนินงาน (Performance related information) ในการปรับปรุง ประสิทธิภาพ คุณภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานก่อให้เกิดการรับผิดชอบต่อผลงาน (Accountability for results) ในท้ายที่สุด ดังภาพที่ 12



ภาพที่ 12 ตัวแบบการบริหารแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ (ทศพร ศิริสัมพันธ์, 2549, หน้า 69)

2.2 การจัดการเชิงกลยุทธ์

การจัดการเชิงกลยุทธ์นั้นในบางตำรามิใช้คำว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategic administration: SA) สำหรับในงานวิจัยนี้ทั้งสองคำนั้นมีความหมายเดียวกัน นักวิชาการที่มีชื่อเสียงหลายท่านได้อธิบายและให้ความหมายของการจัดการเชิงกลยุทธ์ไว้ที่ใกล้เคียงกันมีดังนี้

เสนาะ ตีเขาว์ (2546, หน้า 1-11) อธิบายว่าหมายถึง การตัดสินใจและดำเนินการ เพื่อให้ได้ผลตามที่องค์กรกำหนดไว้ เน้นที่กระบวนการตั้งแต่การกำหนดกลยุทธ์ การนำเอากลยุทธ์ไปใช้และการประเมินผลกลยุทธ์ เป็นกระบวนการวางแผนและให้มั่นใจว่าแผนนั้นได้นำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาวและการบริหารเชิงกลยุทธ์จะมีลำดับของกลยุทธ์ 5 ลำดับ วิสัยทัศน์จะเป็นปัจจัยแรกที่เกิดก่อนแล้วจึงตามด้วยภารกิจหรือการกระทำตามวิสัยทัศน์นั้น หากมีวิสัยทัศน์ไกลการกำหนดภารกิจก็ทำได้เหมาะสมและได้ผลระยะยาว วิสัยทัศน์กับความฝันอยู่ใกล้กัน ถ้าความคิดเป็นจริงก็เป็นวิสัยทัศน์ ถ้าความคิดไม่เป็นจริงก็เป็นความฝัน เมื่อกำหนดภารกิจก็ทำตามด้วยการกำหนดเป้าหมายและจึงทำกลยุทธ์จากนั้นนำเอากลยุทธ์มาวางแผนดำเนินงาน ซึ่งมีสาระโดยสรุปคือ (1) วิสัยทัศน์ (Vision) คือ ความตั้งใจอย่างกว้าง ๆ รวมทุกอย่างที่เกี่ยวกับอนาคตหรือการคิดไปข้างหน้า จะแสดงให้เห็นความทะเยอทะยานที่จะนำไปสู่อนาคตทั้งวิธีการและเป้าหมายอย่างชัดเจนในปัจจุบัน วิสัยทัศน์จึงมักอยู่ในรูปแบบที่ดีที่สุด มากที่สุดหรือสำคัญที่สุด (2) ภารกิจ (Mission) และวิสัยทัศน์ มักจะใช้ควบคู่กันและบางครั้งใช้แทนกัน ภารกิจเน้นในปัจจุบันแต่วิสัยทัศน์เน้นอนาคตและในระยะยาว สิ่งที่ทำในปัจจุบันเป็นภารกิจแต่สิ่งที่จะทำในอนาคตเป็นวิสัยทัศน์ โดยทั่วไปภารกิจจะแสดง เหตุผลที่องค์กรทำ

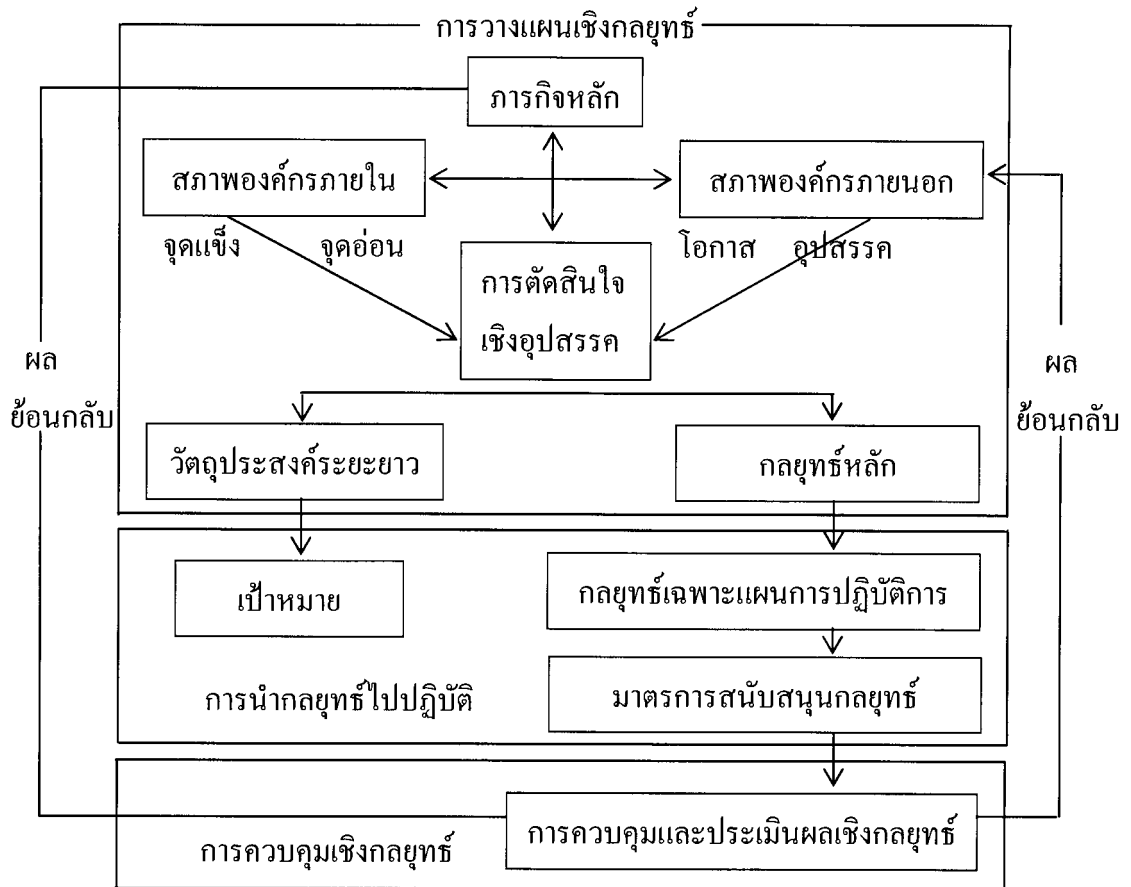
ธุรกิจนั้นและวัตถุประสงค์เป็นอย่างไร ลักษณะพิเศษที่องค์การนั้นไม่เหมือนหรือแตกต่างไปจากองค์การอื่น แนวทางการดำเนินงานองค์การที่ทำให้เห็นว่าแตกต่างไปจากองค์การอื่นอย่างไร ใครคือลูกค้าที่สำคัญหรือตลาดหลักอยู่ตรงไหน สินค้าและบริการที่สำคัญทั้งในปัจจุบัน และอนาคตเป็นอย่างไร องค์การที่มุ่งเศรษฐกิจที่สำคัญส่วนไหน ความเชื่อ ค่านิยม จุดหมายปลายทาง และปรัชญาที่สำคัญเป็นอย่างไร (3) เป้าหมาย หลังจากกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจแล้วองค์การก็จะกำหนดเป้าหมาย (Goal) ขึ้นมา มีลักษณะที่สำคัญ คือ แสดงให้เห็นทั้งเรื่องการเงินและไม่ใช้เรื่องทางการเงิน (Financial and nonfinancial) องค์การที่หวังผลกำไรมักจะกำหนดเป้าหมายทางการเงินเพื่อให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสูงสุด เป็นต้น แสดงให้เห็นจุดยืนที่บริษัทต้องเลือก องค์การส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายหลายอย่างและแต่ละเป้าหมายมีความสัมพันธ์กันอย่างเหมาะสม เพราะไม่มีเป้าหมายใดจะดีที่สุดในแต่ละสถานการณ์ มักส่งผลต่อเป้าหมายแต่ละอย่างแตกต่างกัน เป็นต้น แสดงให้เห็นถึงกรอบและแนวทางที่บริษัทจะต้องบรรลุ การกำหนดเป้าหมายไว้จะทำให้ บริษัทต้องทุ่มเทความพยายามทุกอย่างเพื่อไปสู่เป้าหมายนั้น แต่ไม่ได้หมายความว่าเป้าหมายนั้นสูงเกินไปจนเป็นไปไม่ได้แต่ต้องเป็นเป้าหมายที่สูงและทำได้จริง เป็นต้น แสดงให้เห็นความเป็นหนึ่งเดียวทั้งองค์การ เป้าหมายจะต้องเป็นของทุกหน่วยงานและเป้าหมายขององค์การเป็นสิ่งที่ข้ามหน่วยงาน (Across functional area) เพื่อทำให้เกิดเป็นหนึ่งเดียวกัน มีอีกคำหนึ่งที่มีความหมายอย่างเดียวกับเป้าหมาย คือ คำว่า วัตถุประสงค์ (Objective) ที่บางครั้งใช้แทนกัน คำว่า วัตถุประสงค์ เป็นคำที่ใช้ในแง่ของการดำเนินงานที่มีความหมายเฉพาะเจาะจงกว่าคำว่าเป้าหมาย วัตถุประสงค์ทำให้รู้ว่าจะต้องทำอะไร รู้ว่ารายละเอียดเป็นอะไร การทำตามวัตถุประสงค์แต่ละอย่างจะทำให้เป้าหมายสำเร็จ เป็นต้น (4) กลยุทธ์ (Strategy) ในทางธุรกิจได้ใช้คำกลยุทธ์มีความหมายว่า การกำหนด และประเมินทางเลือกต่าง ๆ ที่จะทำให้บรรลุภารกิจและเป้าหมายที่ตั้งไว้และรวมถึงการเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดมาใช้ กลยุทธ์เป็นเรื่องของการกำหนดเป้าหมายระยะยาว ของทั้งองค์การ การเลือกการกระทำที่นำมาใช้และการจัดสรรทรัพยากรเพื่อให้ไปสู่เป้าหมายนั้น เป็นต้นและ (5) แผนดำเนินงาน (Operational plan) แผนดำเนินงานทุกแผนทำไว้ เพื่อสนับสนุนให้แผนกลยุทธ์สำเร็จ หรือ สนับสนุนการดำเนินงานโดยรวมของทั้งองค์การและระบุนกิจกรรมไว้ชัดเจน โดยทั่วไปมี 2 แผน คือ แผนที่ใช้ประจำ (Standing use plan) สำหรับกิจกรรมที่เกิดบ่อย ๆ เป็นประจำในการดำเนินงานและทุกหน่วยงานทำอย่างเดียวกันอย่างเป็นระบบตลอดเวลา เช่น นโยบาย (Policy) กระบวนการปฏิบัติ (Procedure) และกฎเกณฑ์ (Rule) เป็นต้น และแผนที่ใช้ครั้งเดียว (Single use plan) ทำขึ้นเพื่อใช้กับสถานการณ์เฉพาะที่เกิดขึ้น แผนต่าง ๆ ประเภทนี้ จะถูกนำมาใช้ครั้งเดียวหมด เพราะสถานการณ์ เช่นนั้น

จะไม่เกิดขึ้นอีก เช่น โครงการ (Project) งบประมาณ (Budget) แผนงาน (Program) เป็นต้น
 ดังภาพที่ 13



ภาพที่ 13 ลำดับของกลยุทธ์ 5 ลำดับ (เสนาะ ตีเขาว์, 2546, หน้า 6)

ทศพร สิริสัมพันธ์ (2549, หน้า 75-79) ได้อธิบายว่า การวางแผนเชิงกลยุทธ์ และการบริหารแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ต่างมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันอย่างใกล้ชิดกล่าวคือ การวางแผนเชิงกลยุทธ์ช่วยทำให้ผู้บริหารขององค์กรสามารถวางแผนทาง ทิศทาง วัตถุประสงค์ และจัดวางตำแหน่ง (Positioning) ขององค์กรได้อย่างเป็นระบบชัดเจนและมีความสัมพันธ์ สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคตหรือมุ่งเน้นถึงประสิทธิผลของ การบริหารงานมากขึ้น ไม่ใช่แต่มุ่งแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าหรือให้ความสำคัญเฉพาะในส่วนของ งานประจำเท่านั้น (Routine work) ซึ่งครอบคลุมในเรื่อง (1) การจัดวางกลยุทธ์ (Strategy formulation) โดยการพิจารณาวิสัยทัศน์และภารกิจ การกำหนดวัตถุประสงค์ การวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายนอกและการวิเคราะห์ขีดสมรรถนะภายใน การวิเคราะห์และเลือกกลยุทธ์ เป็นต้น (2) การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategy implementation) โดยการกำหนดเป้าหมายของ การปฏิบัติงาน การวางแผนปฏิบัติการและการสนับสนุนกลยุทธ์ เป็นต้น และ (3) การควบคุม และการประเมินผลเชิงกลยุทธ์ (Strategic control & evaluation) โดยการตรวจสอบผลการ ดำเนินงาน การวิเคราะห์ติดตามสถานการณ์และเงื่อนไขต่าง ๆ เป็นต้น ดังภาพที่ 14



ภาพที่ 14 ตัวแบบการบริหารเชิงกลยุทธ์ (ทศพร ศิริสัมพันธ์, 2549, หน้า 79)

จุมพล หนีมพานิช (2553, หน้า 268, 270, 278-279) ให้ความหมายของกลยุทธ์ (Strategy) มาจากรากศัพท์ภาษากรีกว่า Strategos แปลเป็นภาษาอังกฤษว่า Generalship ที่ Machiavelli เคยใช้ในความหมายที่หมายถึง การใช้อำนาจหรืออิทธิพลอย่างมีแผน ทั้งนี้เพื่อให้เป้าหมายหรือจุดมุ่งหมายของรัฐบรรลุผล โดยทั่วไปถือกันว่าศัพท์คำนี้เป็นศัพท์ทางการทหาร ดังนั้น กลยุทธ์ที่เราใช้ในทางการบริหารจึงมีที่มาจากแนวคิดทางทหารจากผู้นำทางการทหาร ในแง่ของหลักการบริหาร (ธุรกิจ) ได้หยิบยืมศัพท์หรือแนวคิดนี้มาใช้เพื่อพัฒนาแนวคิดเชิงกลยุทธ์ (Strategic concepts) ซึ่งสรุปได้ว่า กลยุทธ์ คือ แนวทางหรือวิธีการที่องค์กรหรือหน่วยงานจะดำเนินการเพื่อให้เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้บรรลุผลและได้อธิบายว่า การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์เป็นวิวัฒนาการของการวางแผนกลยุทธ์ที่หมายถึง การดำเนินงานเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายหรือเป้าประสงค์ตามภารกิจหรือพันธกิจ ขององค์กร โดยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรให้มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับประโยชน์จากองค์กรนั้นเป็น

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจและการกำหนดนโยบายขององค์การที่ประกอบไปด้วย ผู้รับบริการ พนักงาน ชุมชนในท้องถิ่น ผู้ถือหุ้น องค์กรประชาชน เป็นต้น หรือที่หมายถึง กระบวนการ ในการกำหนดเป้าหมายที่แน่ชัด (ของธุรกิจ) ในระยะยาวและการสร้างหรือพัฒนาวิถีทางในทาง ปฏิบัติตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรขององค์การ (ธุรกิจ) เพื่อให้สามารถบรรลุถึงเป้าหมายที่ได้ กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ความแตกต่างระหว่างการวางแผนกลยุทธ์เน้นไปที่การตัดสินใจ เชิงกลยุทธ์ที่คำนึงถึงผลได้สูงสุด (Optimal strategy decisions) ในขณะที่การบริหารจัดการเชิงกล ยุทธ์เน้นไปที่การทำให้ได้ผลลัพธ์เชิงกลยุทธ์ อาทิ การได้ผลิตภัณฑ์ใหม่หรือเทคโนโลยีใหม่ ๆ เป็นต้น

Bryson (1988 อ้างถึงใน จุมพล หนีมพานิช, 2553, หน้า 287-290) ได้อธิบายตัวแบบ การวางแผนกลยุทธ์มีกระบวนการขั้นตอนของการวางแผนกลยุทธ์ 8 ขั้นตอนคือ (1) การเห็นพ้อง ต้องกันในการนำเอากระบวนการขั้นตอนของการวางแผนกลยุทธ์มาใช้ในองค์การ (2) การระบุ ถึงอำนาจหน้าที่และพันธกิจขององค์การ (3) การสร้างความกระจ่างในภารกิจและค่านิยม (Values) ขององค์การ (4) การวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมหรือปัจจัยแวดล้อมภายนอก โดยทั่วไปเป็นการวิเคราะห์ ปัจจัยหรือเงื่อนไขทางสังคม เศรษฐกิจและการเมือง การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระดับโลก การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและทางสังคม เป็นต้น (5) การวิเคราะห์การปฏิบัติการ หรือสิ่งแวดล้อมภายในองค์การ ช่วยให้้องค์การสามารถระบุถึงจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์การ รวมทั้งสามารถประเมินได้ว่าจุดแข็งและจุดอ่อนเหล่านั้นมีความหมายอย่างไรในเชิงกลยุทธ์ (6) กำหนดประเด็นกลยุทธ์ ผลของการวิเคราะห์ใน 5 ขั้นตอน ดังกล่าวข้างต้นโดยทั่วไปช่วยให้ ้องค์การระบุประเด็นทางกลยุทธ์ (Strategic issues) หรือประเด็นปัญหาสำคัญที่กำลังท้าทายพันธกิจ (Mandates) ภารกิจและค่านิยมขององค์การ รวมทั้งท้าทายต่อบริการสาธารณะหรือผลิตผล ขององค์การความสามารถแก้ปัญหาประเด็นทางกลยุทธ์จะช่วยให้้องค์การสามารถหลีกเลี่ยง ผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนาจากการคุกคามที่มีต่อ้องค์การและจะทำให้้องค์การสามารถ จួយประโยชน์จากโอกาสที่อยู่ในสิ่งแวดล้อมได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้เพื่อความอยู่รอดและความก้าวหน้า ของ้องค์การเอง (7) การสร้างหรือกำหนดกลยุทธ์ขึ้นมาเพื่อจัดการหรือแก้ปัญหาและ (8) การกำหนดวิสัยทัศน์แห่งความสำเร็จ (Vision of success) ของ้องค์การขึ้นมา เป็นการคาดคะเน ว่าเมื่อมีการนำเอากลยุทธ์มาปฏิบัติและประสบผลสำเร็จแล้ว้องค์การจะมีสภาวะอย่างไร หรือเช่นไร ในอนาคต หลังจากนั้น การยอมรับแผนกลยุทธ์อย่างเป็นทางการของ้องค์การจะเกิดขึ้น โดย้องค์การ จะประกาศ วิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์พื้นฐานหรือปรัชญาหรือค่านิยมของ้องค์การ มาตรฐาน การปฏิบัติการ มาตรฐานทางจริยธรรมของพนักงานของ้องค์การขึ้นมา หลังจากนั้นจึงนำเอา แผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติและการประเมินผล ซึ่งอาจนำไปสู่การปรับแผนหรือปรับวิธีการนำเอา

แผนไปปฏิบัติใหม่หรือแม้กระทั่งการกำหนดวิสัยทัศน์ ภารกิจ เป้าหมายและกลยุทธ์ใหม่ ขององค์กรขึ้นมา เป็นต้น

เนตร์พัฒนา ยาวีราช (2553, หน้า 50-79) ได้อธิบายไว้ว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์นั้น เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับผู้บริหารจากทุกระดับขององค์กรในการกำหนดและการนำเอา กลยุทธ์ไปปฏิบัติเพื่อให้ได้ผลตามเป้าหมายที่ต้องการ โดยอาศัยการวางแผนเชิงกลยุทธ์เข้ามาช่วย การวางแผนเชิงกลยุทธ์เป็นการวางแผนที่มีความสำคัญเพราะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจในเป้าหมาย ระยะยาวครอบคลุมเรื่องสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรมีความสัมพันธ์กับระยะเวลาในอนาคต ความอยู่รอด ค่านิยมและการเจริญเติบโตขององค์กรซึ่งเกี่ยวข้องกับ ระยะยาว (Long range) ความสำเร็จส่วนใหญ่เกิดจากความสามารถและความพยายามในการคิดคือ การคิดในเชิงกลยุทธ์ (Innovative strategic thinking) เพื่อให้เกิดนวัตกรรมการเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ ในองค์กร แท้จริง แล้วกลยุทธ์คือ ผลสุดท้ายของการวางแผนเชิงกลยุทธ์ แม้ว่าองค์กรใหญ่ ๆ มีการพัฒนากลยุทธ์ มากกว่าองค์กรเล็ก ๆ แต่ทุก ๆ องค์กรต่างก็มีกลยุทธ์ของตนเองที่แตกต่างกัน ดังภาพที่ 15

ผู้บริหารระดับสูง	กลยุทธ์ระดับบริษัท	แผนกลยุทธ์
ผู้บริหารระดับกลาง	กลยุทธ์ระดับธุรกิจ	แผนยุทธวิธี
ผู้บริหารระดับต้น	กลยุทธ์ระดับหน้าที่	แผนปฏิบัติการ

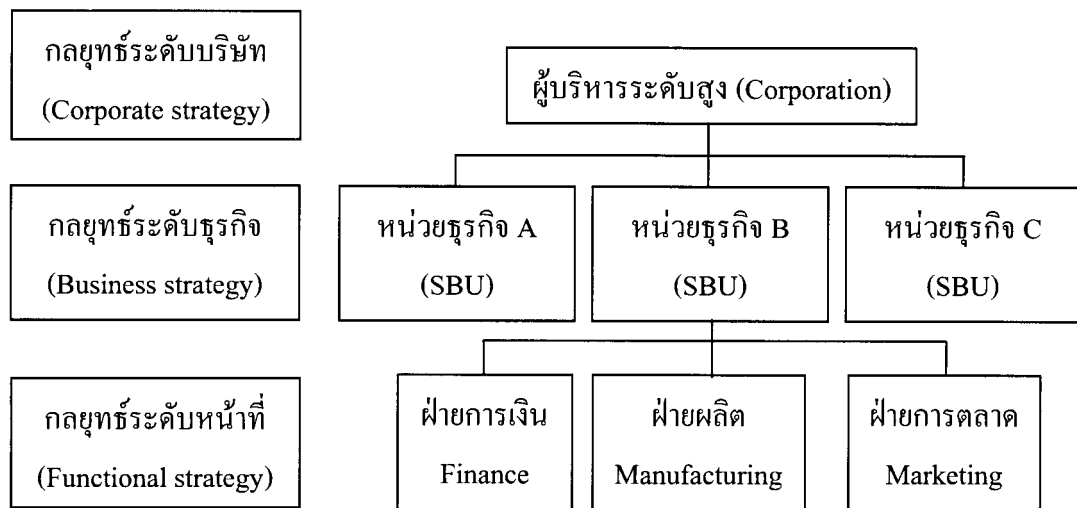
ภาพที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับทางการบริหารกับการวางแผนชนิดต่าง ๆ

(เนตร์พัฒนา ยาวีราช, 2553, หน้า 51)

วิสัยทัศน์เชิงกลยุทธ์ (Strategic vision) หมายถึง ข้อความที่บ่งบอกถึงภารกิจที่ทำให้ ทรบาททิศทางขององค์กรในอนาคต กลยุทธ์ที่ใช้ในองค์กรแบ่งได้ 3 ระดับคือ (1) กลยุทธ์ระดับ บริษัท (Corporate level strategy) เป็นกลยุทธ์ที่กำหนดขึ้น โดยผู้บริหารระดับสูงเพื่อเป็นแนวทาง ในการดำเนินงานขององค์กรประกอบด้วย กลยุทธ์คงที่ กลยุทธ์เจริญเติบโตและกลยุทธ์ถดถอย (2) กลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business level strategy) กรณีที่องค์กรเป็นองค์กรขนาดใหญ่ มีหลายกิจการรวมอยู่ด้วยกันทำให้ยากต่อการบริหาร จึงได้มีการวิเคราะห์แต่ละหน่วยธุรกิจ ที่เรียกว่าการวิเคราะห์ SBU หรือ (Strategic business units) แต่ละหน่วยธุรกิจจะมีการกำหนด

กลยุทธ์ของคนขึ้นเป็นระดับหน่วยธุรกิจที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ในทุก ๆ ระดับขององค์กร เพื่อความสำเร็จของแต่ละหน่วยธุรกิจและ (3) กลยุทธ์ระดับหน้าที่ (Functional level strategy) เกี่ยวข้องกับหน้าที่ต่าง ๆ ที่สำคัญในองค์กร ผู้บริหารระดับกลาง เป็นผู้กำหนดกลยุทธ์เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติในระดับพนักงาน โดยแต่ละหน้าที่มีการประสานกันโดยใช้กลยุทธ์ของแต่ละหน้าที่แล้วจะนำมาซึ่งความสำเร็จตามกลยุทธ์ขององค์กร โดยรวม กลยุทธ์กำหนดขึ้นโดยผู้บริหารระดับปฏิบัติเป็นผู้กำหนดขึ้นเพื่อให้พนักงานนำไปปฏิบัติโดยเน้นการกำหนดกลยุทธ์

ในรายละเอียดการปฏิบัติ ดังภาพที่ 16



ภาพที่ 16 การแบ่งระดับกลยุทธ์ในองค์กร (เนตรพัฒนา ขาววิราช, 2553, หน้า 52)

กระบวนการจัดการเชิงกลยุทธ์ เป็นกระบวนการที่สร้างขึ้นเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า องค์กรจะดำเนินตามกลยุทธ์นั้นเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่เป้าหมายในระยะยาวที่ต้องการ กลยุทธ์ที่เหมาะสมและดีที่สุด จะใช้ได้กับองค์กรในระยะเวลาที่กำหนดเท่านั้น เมื่อเวลาผ่านไป องค์กรต้องมีการเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์เพื่อให้เหมาะสมที่สุดและดีที่สุดในเวลานั้น กระบวนการจัดการเชิงกลยุทธ์มี 5 ขั้นตอนที่สำคัญคือ

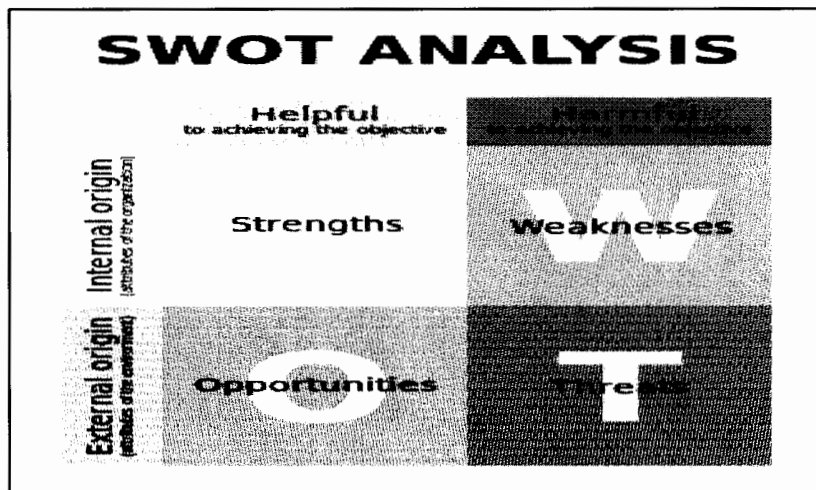
ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental analysis) คือการศึกษา ในองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานขององค์กร ได้แก่ สภาพแวดล้อมทั่วไป (General environment) หมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรซึ่งเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับ เรื่องของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง (Economics/ Social/ Political conditions) เรื่องของสภาพแวดล้อมด้านการรักษาสภาพแวดล้อม (Natural environment conditions)

เรื่องของสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี (The technology conditions) เรื่องของสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (The legal conditions) เป็นต้น สภาพแวดล้อมทางการดำเนินงาน (The operating environment) หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อการทำงานขององค์กรอย่างทันที ประกอบด้วย ลูกค้า (Customer component) คู่แข่งขัน (Competition component) ผู้จำหน่ายปัจจัยการผลิต (Supplier component) และสภาวะการทางธุรกิจระหว่างประเทศ (International component) เป็นต้น และสภาพแวดล้อมภายใน (The internal environment) เป็นสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นภายในองค์กรที่ควบคุมได้ เป็นทรัพยากรทางการบริหารประกอบด้วย เงินลงทุน บุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ทำงาน เครื่องจักร กำลังการผลิต ความสามารถในการผลิตและจำหน่าย กลุ่มลูกค้า ความสามารถหลัก (Core competency) เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดทิศทางขององค์กร (Establishment of an organizational direction) คือ การวิเคราะห์ภารกิจขององค์กร (Determining organization mission) ว่ามีอะไรบ้างทำไมจึงมีภารกิจนั้น เหตุผลของการกำหนดภารกิจนั้นขึ้นมาเพื่ออะไร ภารกิจจึงมีความสำคัญมากต่อองค์กรเพราะจะช่วยให้เกิดความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดกลยุทธ์ (Strategy formulation) เป็นกระบวนการที่ทำให้การดำเนินงานบรรลุผลสำเร็จ ผู้บริหารกำหนดกลยุทธ์จากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่ได้วิเคราะห์แล้ว เครื่องมือที่จะช่วยให้การกำหนดกลยุทธ์เป็นไปได้ด้วยดีประกอบด้วย 2 เครื่องมือที่สำคัญคือ (1) การวิเคราะห์สวอต (SWOT analysis) ชื่อภาษาไทย เช่น การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมหรือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์สำหรับองค์กรหรือโครงการต่าง ๆ ขององค์กร ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กรและภายนอกองค์กร เพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสม การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในทำให้ทราบจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ขององค์กร ส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกทำให้ทราบโอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ขององค์กร ผลจากการวิเคราะห์จะทำให้ผู้บริหารทราบว่าในปัจจุบันองค์กรอยู่ ณ จุดใดและกำลังจะก้าวไปสู่จุดใด เทคนิคนี้ Humphrey ได้ชื่อว่าเป็นผู้ริเริ่มแนวคิดนี้โดยนำเทคนิคนี้มาแสดงในงานสัมมนาที่มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด ซึ่งความหมาย คำว่า สวอต (SWOT) นั้นมาจากตัวย่อภาษาอังกฤษ 4 ตัว ได้แก่ S มาจาก Strengths หมายถึง จุดเด่น จุดแข็ง ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายในเป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน ส่วน W มาจาก Weaknesses หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อน ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายในเป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่าง ๆ ของบริษัท ซึ่งบริษัทจะต้องหาวิธีการแก้ปัญหาขณะ O มาจาก Opportunities หมายถึง โอกาสซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกเป็นผลจากสภาพแวดล้อมภายนอกของบริษัทที่เอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาส

แตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายใน นักการตลาดที่ดีจะต้องเสาะแสวงหาโอกาสอยู่เสมอและใช้ประโยชน์จากโอกาสนั้น และ T มาจาก Threats หมายถึง อุปสรรค บางตำราใช้คำว่า ภัยคุกคาม ภัยอันตราย และข้อจำกัด ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกเป็นข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกซึ่งธุรกิจจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์การตลาดให้สอดคล้องและพยายามขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นให้ได้จริง ดังภาพที่ 17



ภาพที่ 17 การวิเคราะห์ SWOT analysis (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556 ก)

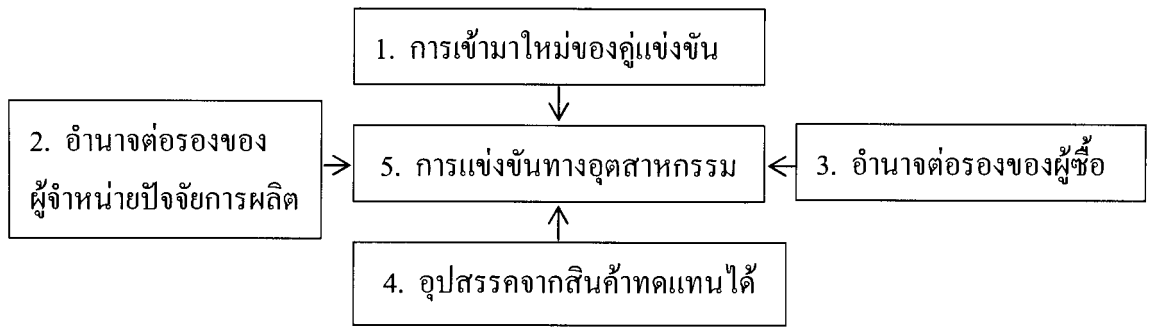
หลังจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมแล้วจึงมาทำการจับคู่ด้วยวิธีการวิเคราะห์ TOWS matrix ของหัวข้อของ SWOT เพื่อกำหนดกลยุทธ์ เป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ทางสภาพแวดล้อม ใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ทางเลือกได้ 4 ประการ (Four alternative strategies) คือ ประการที่ 1 กลยุทธ์ SO หมายถึง ธุรกิจมีจุดแข็งและมีโอกาสในการเจริญเติบโตได้อีก ทำให้อุตสาหกรรมสามารถขยายการลงทุนเพิ่มได้อีก เพิ่มการผลิต ขยายตลาดให้เพิ่มขึ้นตามโอกาสที่อำนวยสามารถใช้กลยุทธ์เชิงรุก (Proactive strategy) ประการที่ 2 กลยุทธ์ ST หมายถึง ธุรกิจมีจุดแข็ง แต่มีอุปสรรคจากคู่แข่งหรือปัจจัยอื่น ๆ ธุรกิจจึงควรหลีกเลี่ยงอุปสรรค อาจหันไปจับกลุ่มลูกค้ากลุ่มอื่นแทน เช่น กลยุทธ์น่านน้ำสีคราม (Blue ocean strategy) ประการที่ 3 กลยุทธ์ WO หมายถึง ธุรกิจมีจุดอ่อน แต่มีโอกาสที่ดีเอื้ออำนวยในธุรกิจ เช่น ขาดเงินทุนหรือขาดความเชี่ยวชาญในการผลิตหรืออาจมีจุดอ่อนอื่น ๆ ที่ทำให้ไม่สามารถคงอยู่ได้ ธุรกิจควรรค้นหาวิธีในการเปลี่ยนจุดอ่อนให้เป็นจุดแข็ง เพราะยังมีช่องทางในการทำธุรกิจอยู่มากอาจแสวงหา

ความร่วมมือกับองค์กรอื่นเพื่อเสริมจุดอ่อนให้ดีขึ้น (Strategic alliance) และประการที่ 4 กลยุทธ์ WT เป็นสภาวะการณ์เลวร้ายที่สุด เพราะนอกจากธุรกิจจะมีจุดอ่อนในตนเองแล้วยังมีอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจด้วย จึงควรพิจารณาเลิกกิจการหรือแสวงหาความร่วมมือกับธุรกิจอื่น สามารถใช้กลยุทธ์ตั้งรับ (Defender strategy) ดังภาพที่ 18

	ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง: Strengths	จุดอ่อน: Weaknesses
ปัจจัยภายนอก			
โอกาส: Opportunity		กลยุทธ์: SO	กลยุทธ์: WO
อุปสรรค: Threats		กลยุทธ์: ST	กลยุทธ์: WT

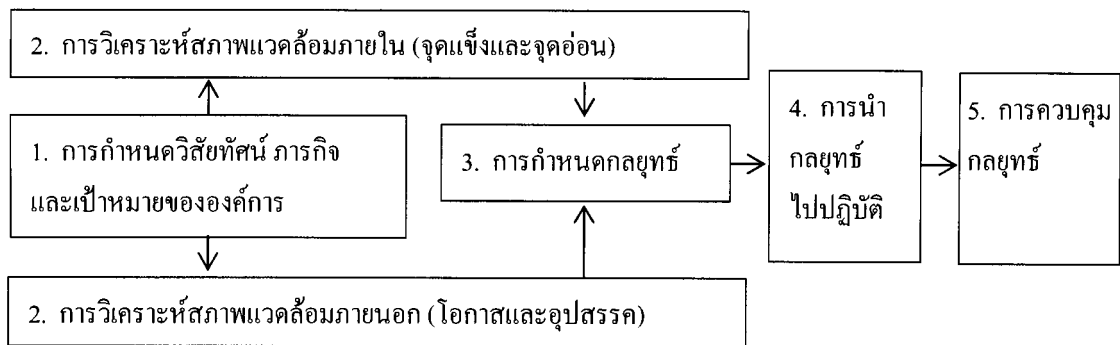
ภาพที่ 18 การวิเคราะห์ TOWS matrix (เนตร์พัฒนา ยาวีราษ, 2553, หน้า 66)

การวิเคราะห์โครงสร้างทางอุตสาหกรรม (Porter's of industry analysis) ตัวแบบนี้รู้จักกันอย่างดีในการวิเคราะห์อุตสาหกรรมของ Porter ได้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยซึ่งเป็นแรงกดดันทางธุรกิจที่มีผลกระทบต่อการแข่งขันในอุตสาหกรรมเรียกว่า แรงกดดัน 5 ประการ (Five forces affecting industry competition) ซึ่งสามารถทำให้ผู้บริหารทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมดังนี้คือ แรงกดดันที่ 1 การเข้ามาใหม่ของอุตสาหกรรมรายใหม่ (Potential new entrants) จะต้องดูว่าถ้าจะเข้าสู่อุตสาหกรรมนั้น ๆ ผู้ที่จะเข้ามาทำธุรกิจเขาเข้ามายากหรือง่าย แรงกดดันที่ 2 อำนาจต่อรองของผู้จำหน่ายปัจจัยการผลิต (Bargaining power of suppliers) คือ ผู้จำหน่ายปัจจัยการผลิตในอุตสาหกรรมนั้นมีอำนาจต่อรองกับผู้ผลิตหรือผู้จัดจำหน่ายสินค้า การที่ผู้จำหน่ายปัจจัยการผลิตจะมีอำนาจต่อรองมากหรือน้อยนั้น พิจารณาจากจำนวนผู้จำหน่ายปัจจัยการผลิตหรือแหล่งวัตถุดิบที่สามารถไปซื้อสินค้าหรือวัตถุดิบได้จำนวนวัตถุดิบทดแทน แรงกดดันที่ 3 อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining power of buyer) ลูกคามีอำนาจต่อรองได้ตลอดเวลาเนื่องจากลูกค้าสามารถเปลี่ยนใจได้เปลี่ยนความต้องการได้เสมอ ดังนั้นธุรกิจทำให้ลูกค้าเกิดความจงรักภักดีต่อตราสินค้า (Brand loyalty) รวมทั้งกิจกรรมทางการตลาด แรงกดดันที่ 4 อุปสรรคจากสินค้าทดแทนได้ (Threat of substitute products) ผู้บริหารในอุตสาหกรรมนั้นจะต้องพิจารณาว่ามีสินค้าทดแทนสินค้าของบริษัทได้หรือไม่ มีปริมาณเท่าใดและจัดวางกลยุทธ์ที่ทำให้สินค้านั้นไม่อาจทดแทนได้อีกต่อไป เช่น สร้างความแตกต่างในสินค้า (Differentiation) และแรงกดดันที่ 5 ความรุนแรงของการแข่งขันทางอุตสาหกรรม (Rivalry among competitors) ในอุตสาหกรรมนั้นมีการแข่งขันกันรุนแรงหรือไม่ เช่น กลยุทธ์ที่คู่แข่งใช้ จำนวนคู่แข่ง เป็นต้น ดังภาพที่ 19



ภาพที่ 19 แบบจำลองแรงกดดัน 5 ประการของการวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรม
(เนตร์พัฒนา ยาวีราช, 2553, หน้า 69)

ขั้นตอนที่ 4 การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategy Implementation) กระบวนการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จอย่างมีคุณค่าจะต้องอาศัยทักษะด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ทักษะในด้านการนำไปปฏิบัติ (Interacting skill) หมายถึง การที่ผู้บริหารสร้างความเข้าใจให้แก่พนักงานในระดับปฏิบัติตามกลยุทธ์ ผู้บริหารจะค้นหาวิธีในการช่วยให้พนักงานได้ทราบวิธีที่ดีที่สุดในการนำเอากลยุทธ์ไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จได้ ทักษะทางด้านการจัดสรรทรัพยากร (Allocating skill) หมายถึง ผู้บริหารที่มีทักษะทางด้านการกระจายและการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติตามกลยุทธ์ ทักษะทางด้านการตรวจสอบดูแลผลการดำเนินงาน (Monitoring skill) หมายถึง ผู้บริหารมีความสามารถในการพิจารณาว่าผลการดำเนินงานเป็นอย่างไร มีปัญหาอะไรเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกลยุทธ์นั้นหรือไม่ เพื่อหาทางแก้ไขให้ดีขึ้นและทักษะทางด้านการจัดองค์การ (Organizing skill) หมายถึง ผู้บริหารมีความสามารถในการจัดโครงสร้างการทำงาน การจัดแบ่งหน้าที่งาน แผนงานอย่างเหมาะสม กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับผิดชอบงานต่าง ๆ ให้มีการประสานงานที่ดี และขั้นตอนที่ 5 การควบคุมกลยุทธ์ (Strategic control) เป็นเรื่องเกี่ยวกับการตรวจสอบดูแลและประเมินผลของกลยุทธ์ ให้มีการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม การควบคุมเชิงกลยุทธ์เน้นที่กิจกรรมที่ผู้บริหารพิจารณาเกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ทิศทางขององค์การ การกำหนดกลยุทธ์ การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติและการควบคุมกลยุทธ์ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม ซึ่งในการควบคุมกลยุทธ์ สามารถทำได้หลายวิธีมีการใช้เทคนิคต่าง ๆ ในการตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงานตามกลยุทธ์ เช่น การประเมินผลงาน การกำหนดตัวชี้วัด เป็นต้น ดังภาพที่ 20



ภาพที่ 20 กระบวนการจัดการเชิงกลยุทธ์ทั้ง 5 ขั้นตอน (เนตร์พัฒนา ยาวีราช, 2553, หน้า 53)

2.3 การบริหารแบบสมดุล

หลักการของการบริหารแบบสมดุลถูกพัฒนาโดย Kaplan แห่งมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด และ Norton ที่ปรึกษาด้านการจัดการ ดีพิมพ์ครั้งแรกในวารสารฮาร์วาร์ด บิสซิเนส รีวิว ในปี พ.ศ. 2535 หลังจากนั้นแนวคิดนี้ก็แตกแขนงออกไปอย่างกว้างขวาง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2539 Kaplan and Norton ได้ให้คำจำกัดความและหลักการของการบริหารแบบสมดุลว่า เป็นการจัดการโดยก่อให้เกิดความสมดุลในด้านการเงิน ด้านลูกค้า ด้านกระบวนการภายใน และด้านการเรียนรู้และพัฒนา ซึ่งนักวิชาการที่มีชื่อเสียงต่าง ๆ ได้ให้ทัศนะที่คล้ายคลึงกันไว้ มีดังนี้

อัจฉรา จันทร์ฉาย (2549, หน้า 95-96, 102) กล่าวว่า เป็นเครื่องมือการบริหารที่เชื่อมโยงการวัดผลกับวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ขององค์กร ซึ่งจะมีการวัดและประเมินองค์กร 4 ด้าน ได้แก่ ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ด้านลูกค้า ด้านกระบวนการบริหารภายใน และการเรียนรู้และการเติบโต การบริหารแบบสมดุลจะเริ่มจากองค์กรมีวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ จากนั้นวัดความสำเร็จจะประกอบด้วย ด้านการเงิน เป็นการตอบคำถามถ้าองค์กรประสบความสำเร็จด้านการเงิน ผลการดำเนินงานทางการเงินควรเป็นอย่างไรในสายตาของผู้ถือหุ้น ด้านกระบวนการภายใน เป็นการตอบคำถามว่าเพื่อตอบสนองความพอใจของผู้ถือหุ้นและลูกค้า องค์กรควรมีกระบวนการที่เป็นเลิศอะไรบ้าง ด้านลูกค้า เป็นการตอบคำถามเพื่อให้องค์กรบรรลุวิสัยทัศน์ควรตอบสนองลูกค้าอย่างไร และด้านการเรียนรู้และเติบโต เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์จะทำอย่างไรในการรักษาความสามารถในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนา ซึ่งในการวัด 4 มุมมอง จะครอบคลุมการวัดศักยภาพขององค์กรทั้งอดีต ปัจจุบันและอนาคต การวัดด้านการเงินเป็นการวัดความสำเร็จที่เกิดขึ้นแล้ว การวัดด้านลูกค้าและประสิทธิภาพการบริหารงานภายในเป็นการวัดความสำเร็จในปัจจุบัน แต่การวัดด้านลูกค้าเป็นมุมมองภายนอกเข้ามาภายในองค์กร และการวัดด้านประสิทธิภาพการบริหารงานภายในเป็นการวัดจากภายในออกไปภายนอก

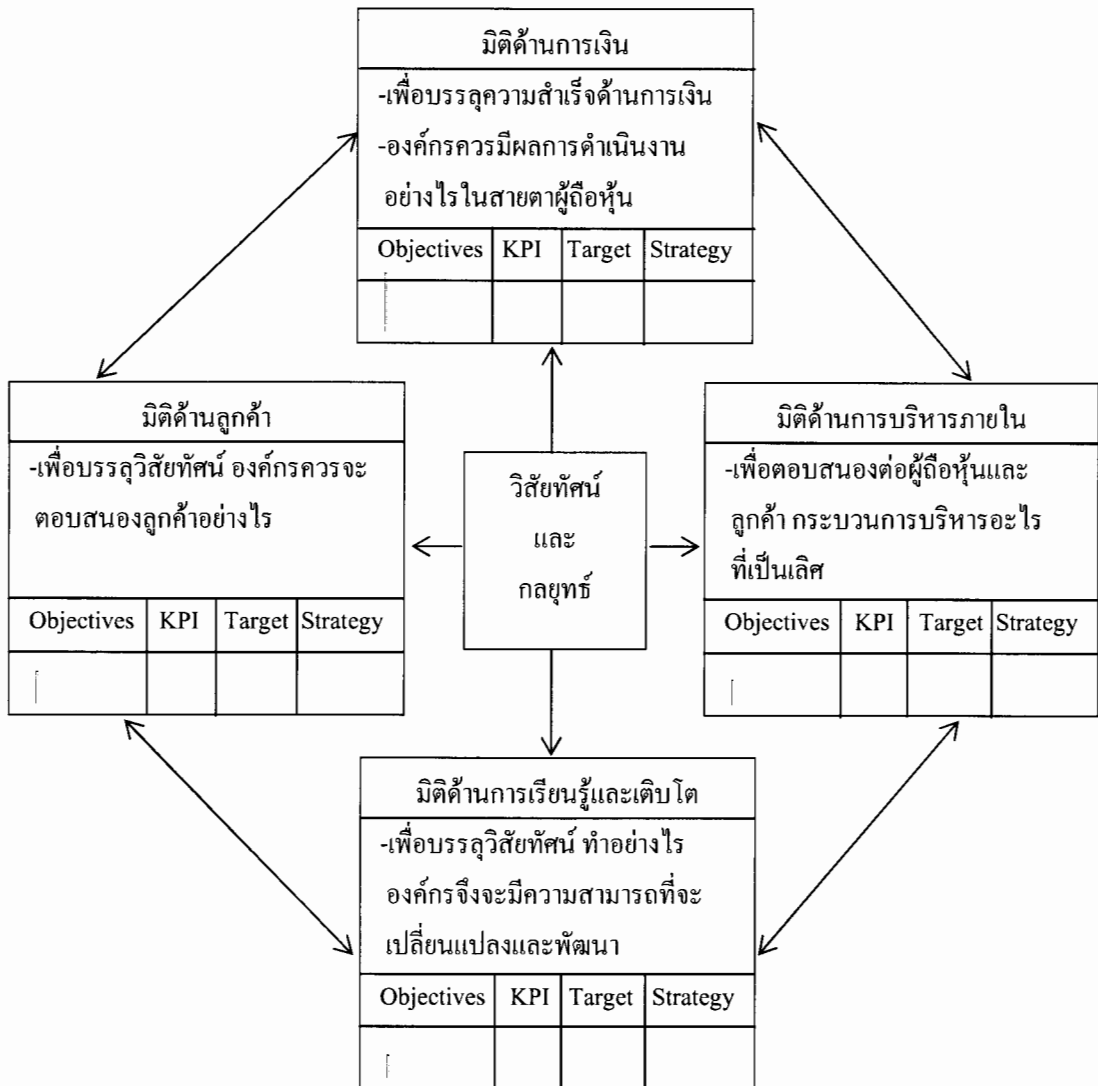
ส่วนการวัดด้านการเรียนรู้และการเติบโตจะวัดความสำเร็จอนาคต โดยใช้ดัชนีวัดผล การดำเนินงาน (Key performance indicators: KPI) เป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของการจัดทำ การบริหารแบบสมดุล

เนตร์พัฒนา ยาวีราษ (2553, หน้า 366-373) กล่าวว่า เป็นเทคนิคทางการจัดการ สมัยใหม่ที่ใช้ในการประเมินผลการทำงานและประสิทธิภาพขององค์กรและการพิจารณาค้นหา ข้อบกพร่องเพื่อนำมาแก้ไขให้ดีขึ้นหรือหมายถึง การใช้เครื่องมือในการเชื่อมโยงกับกลยุทธ์ของ องค์กรกับการประเมินซึ่งมีการประเมิน 4 ด้านด้วยกันคือ ด้านการเงิน ด้านลูกค้า ด้านกระบวนการ ภายในและด้านการเรียนรู้และการพัฒนา เป็นการมองว่าการบริหารจัดการองค์กรที่ดี ผู้บริหาร ไม่ ควรประเมินองค์กรจากมิติทางด้านการเงินเพียงอย่างเดียว ด้วยความเชื่อที่ว่าความได้เปรียบเชิง การแข่งขันไม่จำกัดเฉพาะผลการดำเนินงานทางด้านการเงินเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงความรู้ ความสามารถของบุคลากร ข้อมูลข่าวสารและความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าด้วย ดังนั้น การบริหาร แบบสมดุลจึงเป็นการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ในเชิงเหตุและผลจากสิ่งหนึ่งไปสู่อีกสิ่งหนึ่งใน ลักษณะที่องค์กรจะมีกำไรต้องมาจากลูกค้า การจะหาลูกค้าเพิ่มขึ้นได้ต้องมาจากการจัดการภายใน องค์กรที่ดีและการจัดการภายในที่ดีจะต้องมาจากพนักงานที่มีทักษะและประสบการณ์แต่การจะ ทำให้องค์กรดีได้ทุก ๆ ส่วนทุกหน่วยงานในองค์กรจะต้องมีเป้าหมายและการปฏิบัติงาน สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน หรือเป็นระบบหรือกระบวนการในการบริหารชนิดหนึ่งที่สำคัญ การกำหนดตัวชี้วัด (Key performance indicators: KPI) เป็นกลไกสำคัญในการชี้วัดผล การดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ขององค์กรเป็นอย่างไร ในการควบคุมและประเมินผลประกอบด้วย การกำหนดสิ่งที่วัดหรือจะประเมินว่าจะประเมินในจุดใด สิ่งใด ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของ การประเมินแล้วกำหนดตัวชี้วัด (Performance indicators: PI) เพื่อเป็นเครื่องมือในการชี้วัดสิ่งที่ ต้องการประเมิน ตัวชี้วัดจะเป็นตัวชี้บอกการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานหรือตัวเปรียบเทียบสำหรับ ตัวชี้วัดแต่ละตัวเพื่อให้ทราบว่า การดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดหรือไม่ แนวคิด ของการบริหารแบบสมดุลจะแบ่งมุมมองออกเป็น 4 มิติคือ (1) มิติทางการเงิน (Financial perspective) คือ การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ถือหุ้นด้วยการรักษาระดับการเติบโตและผลกำไร ของธุรกิจที่ยั่งยืนในระยะยาว ได้แก่ ด้านการเพิ่มขึ้นของรายได้ (Revenue growth) ว่าองค์กร มีแนวทางในการเพิ่มรายได้ได้อย่างไร ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ รายได้จากสินค้าหรือบริการตัวใหม่ หรือรายได้จากลูกค้ากลุ่มใหม่หรือการเพิ่มขึ้นของรายได้จากลูกค้ากลุ่มเดิมหรือการเพิ่มขึ้น ของรายได้จากการเปลี่ยนแปลงราคา และด้านการลดลงของต้นทุน (Cost reduction) หรือ การเพิ่มขึ้นของผลผลิต (Productivity improvement) ซึ่งประกอบด้วยการใช้สินทรัพย์ให้เป็น ประโยชน์มากขึ้น ได้แก่ การลดลงของต้นทุนต่อหน่วย การลดลงของต้นทุนในการดำเนินงาน การ

เพิ่มผลิตภาพในการดำเนินงาน การใช้สินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ (Asset utilization) เช่น การใช้เครื่องจักรให้ได้ประโยชน์เต็มประสิทธิภาพ (Machine utilization) (2) มิติต่างด้านลูกค้า (Customer perspective) คือ การสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าด้วยการสร้างคุณค่าและความแตกต่างให้แก่ลูกค้า หมายความว่า องค์กรแห่งนี้นี้จะต้องคิดแล้วว่า จะต้องทำอย่างไรบ้าง เพื่อให้ลูกค้าพึงพอใจที่สุดและกลับมาซื้อสินค้าของตน องค์กรจะต้องมีการกำหนดกลุ่มของลูกค้าที่ตนเองจะมุ่งตอบสนองให้ชัดเจน องค์กรจะต้องแสวงหาคคุณค่า (Value proposition) ให้กับลูกค้า 3 ด้าน คือ ด้านการเป็นผู้นำ ด้านสินค้าและบริการ (Leadership/ product/ service) ด้านการดำเนินงานที่เป็นเลิศ (Operation efficiency) และความใกล้ชิดกับลูกค้า (Customer intimacy) (3) มิติต่างด้านกระบวนการภายใน (Internal process perspective) คือ การสร้างและปรับปรุงกระบวนการทางธุรกิจให้มีประสิทธิภาพเพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าและผู้ถือหุ้น ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมที่สำคัญคือ กิจกรรมหลัก เช่น กิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่ง การจัดเก็บ การแจกจ่าย วัตถุดิบ (Inbound logistics) กิจกรรมเกี่ยวกับการแปรรูปวัตถุดิบออกมาเป็นสินค้า (Operations) เป็นต้น และกิจกรรมสนับสนุน เช่น กิจกรรมในการจัดหาหรือจัดซื้อเพื่อเข้ามาใช้ในกิจกรรมหลัก (Procurement) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานทั่วไปในองค์กร การวางแผน การบัญชีและการเงิน เป็นต้น และ (4) มิติต่างด้านการเรียนรู้และนวัตกรรม (Learning and innovation perspective) คือ การสร้างสภาพแวดล้อมให้พร้อมต่อการเรียนรู้และสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ พัฒนาการองค์กรให้มีความพร้อมและมีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเป็นมุมมองที่สำคัญมากเพราะเป็นมุมมองของการพัฒนาองค์กรในอนาคต เป็นต้น

ส่วนการกำหนดตัวชี้วัด การจัดทำตัวชี้วัดตามแนวทางของการบริหารแบบสมดุล เริ่มจากการกำหนดวัตถุประสงค์ของแต่ละมุมมอง โดยผู้จัดทำต้องพิจารณาว่าภายใต้วัตถุประสงค์ในด้านต่าง ๆ อะไรคือตัวชี้วัดที่จะทำให้ทราบว่าสามารถบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ การจัดทำตัวชี้วัดโดยอาศัยการจัดทำจุดที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จขององค์กร (Key result areas: KRA) การกำหนดตัวชี้วัดเป็นการพิจารณาการดำเนินงานขององค์กรในจุดที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จขององค์กรแต่ละด้านเป็นอย่างไร อะไรคือสิ่งที่จะต้องวัดหรือประเมิน เพื่อบ่งบอกถึงความสำเร็จได้ การจัดทำตัวชี้วัดอาจทำได้โดยอาศัยปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical success factors) ตามเกณฑ์ของ Kaplan and Norton กำหนดว่าควรมีตัวชี้วัดระหว่าง 20 ถึง 25 ตัว การจัดทำ การบริหารแบบสมดุล จึงเป็นเครื่องมือสำคัญอย่างหนึ่งที่ใช้ในการวัดประสิทธิภาพขององค์กร โดยมีตัวชี้วัดที่ทำให้ผู้บริหารทราบข้อบกพร่องเพื่อช่วยในการดำเนินงานขององค์กรดีขึ้นและให้ความสำคัญต่อกลยุทธ์ขององค์กร เพิ่มความสามารถในการแข่งขันขององค์กร ผู้บริหารต้องเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงและสร้างบรรยากาศของการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้พนักงานทุกคน

ยอมรับและสนับสนุน มีการสื่อสารและการทำความเข้าใจที่ดีกับพนักงานและกระทำอย่างต่อเนื่อง จะทำให้องค์กรประสบความสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังภาพที่ 21



ภาพที่ 21 ความสมดุลของมุมมอง 4 ด้าน (อัจฉรา จันทร์ฉาย, 2549, หน้า 97)

กล่าวโดยสรุปรวมได้ว่า แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการสมัยใหม่ เป็นแนวคิดที่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างนำมาใช้ในการบริหารองค์กร ทั้งนี้ผู้บริหารองค์กรต้องพิจารณาเครื่องมือทางการบริหารที่เหมาะสมต่อองค์กร รวมถึงความเปลี่ยนแปลงจากสภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก การบริหารจัดการภาครัฐใหม่จึงเป็นการพัฒนาการมาจากการบริหารรัฐกิจเดิม (New public administration: NPA) ที่มุ่งเน้นปัจจัยนำเข้าและกระบวนการไปสู่การมุ่งเน้นที่สำคัญ

คือวัตถุประสงค์และผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานของผลผลิตและผลลัพธ์โดยมีผู้รับบริการสุดท้ายคือประชาชนรวมตลอดทั้งการทบทวนบทบาทของภาครัฐที่มีต่อประชาชนในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ในอนาคต จึงเป็นวิธีการบริหารงานในการให้บริการสาธารณะของการบริหารจัดการภาครัฐใหม่ที่สอดคล้องกับความเป็นจริงในปัจจุบันมากที่สุด โดยนำเอาเทคนิคทางการบริหารและเครื่องมือทางการบริหารจัดการสมัยใหม่เข้ามาประยุกต์ใช้ประกอบด้วย การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ การจัดการเชิงกลยุทธ์และการบริหารแบบสมดุล โดยมีเครื่องมือในการวิเคราะห์และประเมินผล ได้แก่ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม การวิเคราะห์โครงสร้างทางอุตสาหกรรม และดัชนีวัดผลการดำเนินงานหลักหรือตัวชี้วัด เป็นต้น

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าสอดคล้องกับหลักการบริหารจัดการสมัยใหม่ในประเด็นที่ว่า ภาครัฐมีการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ในการบริหารงานใช้การบริหารจัดการภาครัฐใหม่มาดำเนินการในนโยบาย โดยให้ผู้ผลิตรถยนต์เข้ามามีส่วนร่วมในการช่วยผลักดันระบบเศรษฐกิจของประเทศ ภาครัฐใช้มาตรการสร้างแรงจูงใจทางด้านภาษีต่าง ๆ ให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์ที่สนใจลงทุนในนโยบายอีโค คาร์ เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 8 ปี การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรในทุกเขตที่ตั้ง การลดหย่อนภาษีสรรพสามิตจากร้อยละ 50 ลดลงเหลือร้อยละ 17 เป็นต้น โดยใช้การบริหารแบบมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์กล่าวคือ นโยบายได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ชัดเจน เช่น เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในภาพรวม เป็นต้น มีการกำหนดเป้าหมายอย่างชัดเจน เช่น เพื่อผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่องไปสู่การเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับตลาดอนาคต เป็นต้น โดยใช้การจัดการเชิงกลยุทธ์ในการกำหนดทิศทางการวางแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2554 และ ปี พ.ศ. 2555 ถึง พ.ศ. 2559 ในการกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกัน ของหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี พ.ศ. 2564 คือ ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลกและมีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากการวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรม ได้แก่ ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน 5 ประการคือ (1) ความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (2) ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาบุคลากร (3) เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการ (4) การสร้างสถานะแวดล้อมที่ดีด้วยปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานและ (5) การสร้างสถานะแวดล้อมที่ดีด้วยกฎระเบียบ นโยบายภาครัฐ โดยใช้การบริหารจัดการแบบสมดุลและกำหนดตัวชี้วัด เช่น มิติทางการเงิน ผู้ลงทุนต้องมีขนาดการลงทุนของโครงการรวมไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท มิติทางด้านลูกค้า สินค้าตอบสนอง

ความต้องการของลูกค้าในด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานยุโรป ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านราคาต่ำและรูปลักษณ์ที่สวยงามทันสมัย มิติทางด้านการบริหารภายในผลิตสินค้าที่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดโดยต้องมีปริมาณผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป โดยไม่มีการเรียกรถยนต์กลับเพื่อปรับปรุง และมิติทางด้าน การเรียนรู้และเติบโต การพัฒนานวัตกรรมทางด้านยานยนต์อย่างต่อเนื่อง เป็นต้น

แนวคิดว่าด้วยประสิทธิผลของนโยบาย

นโยบายสาธารณะทุกนโยบายที่ผู้กำหนดนโยบายหรือรัฐได้ออกนโยบายมาบังคับใช้ย่อมต้องการรับทราบถึงความก้าวหน้าในการปฏิบัติงาน ผลของการปฏิบัติงานตามนโยบายว่าสามารถจะบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของนโยบายมากหรือน้อยเพียงใด จึงต้องมีการประเมินนโยบาย ประเมินผู้ผ่านนโยบายไปปฏิบัติว่าประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวในการปฏิบัติงาน ประสิทธิภาพ (Effectiveness) จึงเป็นรูปแบบหนึ่งในการวิเคราะห์และประเมินผลถึงความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย ในการศึกษาประสิทธิภาพจึงควรทำความเข้าใจในเรื่องที่สำคัญมีดังนี้

ความหมายของประสิทธิภาพ

นักวิชาการที่มีชื่อเสียงต่าง ๆ ได้ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพ ไว้หลายทัศนะด้วยกันที่สำคัญ ๆ มีดังนี้

Etzioni (1964, p. 8) ให้ความหมายไว้ว่า ประสิทธิภาพขององค์การนั้นเป็นการกำหนดระดับความมากน้อยในการบรรลุเป้าหมายหรือการทำเป้าหมายให้สำเร็จขององค์การและได้แบ่งการวิเคราะห์ประสิทธิภาพขององค์การไว้คือ การวิเคราะห์ตัวแบบเป้าหมาย (Goal model) โดยใช้เป้าหมายขององค์การเป็นเครื่องชี้วัดผลสำเร็จของการปฏิบัติงานและการวิเคราะห์ในเชิงระบบ (System model) โดยวัดจากความสามารถในการกระจายทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อสนองตอบต่อความต้องการในส่วนต่าง ๆ ขององค์การให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งโดยสรุป Etzioni ได้ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ในเชิงระบบมากกว่า

Arnold and Feldman (1986, p. 6) ให้ความหมายว่า ประสิทธิภาพขององค์การ คือ การปฏิบัติงานตามแผนงานที่องค์การได้วางแผนไว้และคาดหวังว่าการปฏิบัติงานนั้นสามารถจะบรรลุผลสำเร็จได้ การที่จะบรรลุผลสำเร็จได้นั้นองค์การที่มีประสิทธิภาพต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ ประกอบด้วย (1) ความเจริญเติบโต (Growth) องค์การต้องมีการเจริญเติบโตในทุก ๆ กิจกรรม (2) การจัดหาทรัพยากร (Resource acquisition) องค์การต้องมีความสามารถในการเสาะแสวงหาจัดหาทรัพยากร เพื่อป้อนเข้าสู่องค์การตามแนวทางที่องค์การได้พิจารณาไว้ (3) การปรับตัว (Adaptability) องค์การต้องมีความสามารถในการปรับให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลง

ในด้านต่าง ๆ (4) นวัตกรรม (Innovation) องค์กรต้องมีความสามารถในการคิดค้นสิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ หรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ (5) ผลผลิตภาพ (Productivity) องค์กรต้องมีความสามารถในการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างคุ้มค่า (6) ความพึงพอใจของลูกค้าและผู้รับบริการ (Customer/ client satisfaction) องค์กรต้องสามารถสร้างความพึงพอใจต่อลูกค้า ผู้รับบริการ รวมถึงพนักงานทุกระดับในองค์กร

อุทัย หิรัญโต (2526, หน้า 98-99) หมายถึง ใช้ในการวัดความสามารถในการทำงานบรรลุผลตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งงานที่มีประสิทธิผลจึงไม่จำเป็นต้องมีประสิทธิภาพเสมอไป เรื่องของประสิทธิผลไม่ได้หมายถึงการเปรียบเทียบต้นทุนกับผลที่ได้รับ ซึ่งเป็นเรื่องของประสิทธิภาพ เมื่อพิจารณาความหมายของประสิทธิผลและประสิทธิภาพแล้ว จะเห็น ได้ว่าการปฏิบัติงานนั้นมีทางเป็นไปได้ 4 กรณีคือ (1) มีประสิทธิภาพแต่ไม่มีประสิทธิผล (2) มีประสิทธิผลแต่ไม่มีประสิทธิภาพ (3) ไม่มีประสิทธิภาพและไม่มีประสิทธิผล (4) มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล สิ่งที่น่าค้นหาในการบริหารงานคือ ประสิทธิผล และจะเป็นการดีหากบรรลุประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพด้วย

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526, หน้า 22, 41-42) กล่าวว่า เป็นเรื่องการเน้นความสัมพันธ์ที่ส่งออกแทนที่จะเป็นสิ่งป้อนเข้า จุดมุ่งหมายที่สำคัญของการประเมินผลลัพท์จึงได้แก่การศึกษาว่าผลลัพท์ที่ปรากฏบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่เพียงใด โดยไม่สนใจว่าโครงการจะดำเนินไปตามขบวนการที่วางแผนได้หรือไม่ แต่มุ่งที่การวัดผลลัพท์ซึ่งปรากฏในสภาพแวดล้อม

สมพงษ์ เกษมสิน (2526, หน้า 31) ให้ความหมายว่า เป็นการพิจารณาผลของการทำงานที่สำเร็จลุล่วงดังวัตถุประสงค์หรือที่คาดหวังไว้เป็นหลักและความสำเร็จของงานอย่างมีประสิทธิภาพนี้อาจเกิดจากการปฏิบัติงานที่ประหยัดหรือมีประสิทธิภาพก็ได้ เพราะประสิทธิภาพเป็นเรื่องของการทำงานให้ได้ผลสูงสุด

ราชบัณฑิตยสถาน (2531, หน้า 53) ได้อธิบายว่า ประสิทธิภาพขององค์กรจากรูปศัพท์จะหมายถึง ผลสำเร็จ ผลที่เกิดขึ้น

ธงชัย สันติวงษ์ (2533, หน้า 314) ให้ความหมายว่า ประสิทธิภาพขององค์กรจะเกิดขึ้นได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ว่าองค์กรสามารถทำประโยชน์จากสภาพแวดล้อมจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดควบคู่กับประสิทธิผลคือ ความมีประสิทธิภาพ (Efficiency) ซึ่งหมายถึง การมีสมรรถนะสูงมีระบบการทำงานที่ก่อให้เกิดผล ได้สูงสุด โดยได้ผลผลิตที่มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าของทรัพยากรที่ใช้ไป

ถวัลย์ วรเทพพิพัฒน์ (2536, หน้า 5) หมายถึง ขอบเขตของการที่นโยบายได้รับผลประโยชน์ต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ รวมทั้งการได้รับผลประโยชน์ข้างเคียงอื่น ๆ ที่ไม่ได้คาดผลไว้อีกด้วย

พิทยา บวรวัฒนา (2542, หน้า 176, 180) กล่าวว่า องค์กรที่มีประสิทธิผลคือ องค์กรที่ดำเนินการบรรลุเป้าหมาย (Goals) ที่ตั้งใจไว้ ประสิทธิภาพจึงเป็นเรื่องของความสำเร็จขององค์กร ในการกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ องค์กรที่มีประสิทธิผลสูงจึงเป็นองค์กรที่ประสบความสำเร็จอย่างสูงในการทำงานตามเป้าหมาย ส่วนองค์กรที่มีประสิทธิผลต่ำจึงเป็น องค์กรที่ไม่ประสบความสำเร็จในการทำงานให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ ซึ่งได้สรุปว่า การศึกษา องค์กรในด้านประสิทธิผลขององค์กรเป็นเรื่องที่สลับซับซ้อนมาก ดูเหมือนว่าจะไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัวในการประเมินผลประสิทธิผลขององค์กร คำว่า ประสิทธิภาพขององค์กรอาจมีความหมายได้หลายความหมายจำเป็นต้องพิจารณาองค์การสาธารณะที่ทำการศึกษาราย ๆ ไป เพื่อกำหนดมาตรฐานสำหรับวัดประสิทธิผลขององค์กร โดยเฉพาะ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นักวิชาการบางท่านกล่าวว่า คำว่าประสิทธิผลขององค์กร เป็นคำที่ไม่มีคำนิยามแน่นอนขึ้นอยู่กับว่าแต่ละท่านจะตีความว่า ประสิทธิภาพขององค์กรให้หมายถึงอะไร

ศุภชัย ยาวะประภาส (2550) ได้ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพคือ ความสามารถในการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของนโยบาย การพิจารณาทางเลือกโดยใช้ประสิทธิภาพเป็นเกณฑ์ทำได้โดยการวิเคราะห์ว่าทางเลือกนั้นสามารถบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ มากน้อยเพียงใด ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์ก็ผ่านการพิจารณา ถ้าไม่บรรลุวัตถุประสงค์ก็ไม่ผ่านการพิจารณา

สรุปได้ว่า ประสิทธิภาพของนโยบายหมายถึง การบรรลุเป้าหมายตามที่วัตถุประสงค์ของนโยบายได้กำหนดไว้ ซึ่งพิจารณาตามเนื้อหาสาระของนโยบายที่ได้กำหนดวัตถุประสงค์เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สามารถจะวัดได้ไว้อย่างชัดเจน

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าประสิทธิภาพของนโยบายที่สำคัญคือ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายอีโค คาร์ สามารถที่จะดำเนินการผลิตรถยนต์ได้ตามปริมาณและช่วงเวลาที่ได้กำหนดไว้ในนโยบาย ได้แก่ ปริมาณการผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไปโดยไม่มีการเรียกรถยนต์กลับมาเพื่อปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องจากกระบวนการผลิตและสามารถจำหน่ายรถยนต์ไปยังกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ได้ทั้งหมด เป็นต้น

การวัดประสิทธิผลนโยบาย

นโยบายสาธารณะเมื่อมีการประกาศบังคับใช้แล้ว ผู้กำหนดนโยบายมีความจำเป็นต้องทราบผลของนโยบายว่าบรรลุผลสำเร็จมากน้อยเพียงใด ซึ่งการวัดประสิทธิผลนโยบายอาจกระทำ

ได้หลายรูปแบบ ทั้งแบบการประเมินผลนโยบายและแบบการวัดประสิทธิผลขององค์กร ทั้งนี้ จึงขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของผู้กำหนดนโยบายว่าต้องการทราบผลในลักษณะใด นักวิชาการ ที่ให้แนวทางไว้ที่สำคัญ ๆ มีดังนี้

Robbins (1987, pp. 24-41 อ้างถึงใน พิทยา บวรวัฒนา, 2542, หน้า 184-191) กล่าวว่า การศึกษาเรื่องประสิทธิผลขององค์กรมีวัตถุประสงค์ที่จะหาหลักเกณฑ์ที่จะใช้วัดประสิทธิผล ขององค์กร เพื่อนักวิชาการจะสามารถบอกได้ว่าองค์กรที่กำลังทำการศึกษาอยู่นั้นมี ประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไรก็ตาม นักวิชาการจึงมีความพยายามร่วมกันที่จะแสวงหามาตรฐานสากล ที่จะใช้วัดประสิทธิผลขององค์กรซึ่งสรุปได้ 4 วิธีด้วยกัน ดังนี้

1. วิธีวัดจากความสามารถขององค์กรในการบรรลุเป้าหมาย (The goal attainment approach) ถือหลักว่าประสิทธิผลขององค์กรน่าจะวัดได้จากความสามารถขององค์กร ในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่แท้จริงขององค์กร ซึ่งแตกต่างจากวิธีดำเนินการ (Means) ให้บรรลุเป้าหมาย (Ends) เราจะสามารถใช้วิธีวัดประสิทธิผลขององค์กรจากความสามารถ ในการบรรลุเป้าหมายได้ต่อเมื่อลักษณะขององค์กรและเป้าหมายนั้นมีลักษณะตามข้อสมมติฐาน 5 ประการกล่าวคือ (1) องค์กรที่เราศึกษานั้นในความเป็นจริงมีเป้าหมายที่แท้จริง (2) เราสามารถ มองเห็นและเข้าใจเป้าหมายเหล่านั้น (3) จำนวนเป้าหมายที่แท้จริงขององค์กรควรมีปริมาณไม่มาก จนเกินความสามารถที่เราจะวัดได้ (4) ต้องมีความเห็นพ้องต้องกันในเป้าหมายที่แท้จริงเหล่านั้น (5) เราต้องสามารถวัดได้ว่าองค์กรกำลังบรรลุเป้าหมายไปได้แค่ไหน เมื่อไหร่ อย่างไร สมมติว่า ลักษณะขององค์กรและเป้าหมายที่เราศึกษาเข้าลักษณะ 5 ประการข้างต้นแล้ว เราจำเป็นต้องให้ค่านิยามเป้าหมายขององค์กร ในเรื่องนี้ใช้วิธีสอบถามสมาชิกขององค์กรที่สำคัญซึ่งทำหน้าที่ ในการตัดสินใจเพื่อให้เขาตอบออกมาอย่างชัดเจนว่าองค์กรมีเป้าหมายเฉพาะอย่างไร อะไรบ้าง หลังจากนั้นเราต้องสร้างมาตรวัดเป้าหมายขององค์กรเหล่านั้นอย่างละเอียด เช่น ถ้าเป้าหมาย ขององค์กรคือ ปริมาณการผลิตจริงของรถยนต์ไอโค คาร์ ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปีตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป องค์กรต้องสามารถผลิตและจำหน่ายรถยนต์ดังกล่าวไปยังกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ได้ทั้งหมด เราก็ต้องกำหนดโดยละเอียดว่าจะอนุโลมให้มีการผลิตรถยนต์ต่ำกว่าเป้าหมายได้หรือไม่ และจะมี วิธีวัดอย่างไร เป็นต้น

2. วิธีวัดประสิทธิผลขององค์กรโดยใช้ความคิดระบบ (The system approach) การใช้ หลักการวัดประสิทธิผลขององค์กรจากเป้าหมายขององค์กรนั้นทำให้นักวิชาการเกิดความสนใจ ไปที่ปัจจัยนำออก (Output) ขององค์กร การนำเอาความคิดระบบมาอธิบายองค์กรทำให้เรา ตระหนักว่ายังมีส่วนอื่นขององค์กรนอกจากปัจจัยนำออกที่มีความสำคัญต่อองค์กรและถ้าเราหัน มาวัดประสิทธิผลขององค์กรจากส่วนอื่น ๆ ขององค์กร เช่น ปัจจัยนำเข้า กระบวนการแปรปัจจัย

นำเข้าไปเป็นปัจจัยนำออกแล้วจะทำให้เราสามารถสร้างเกณฑ์การวัดประสิทธิผลเกณฑ์ใหม่ขึ้น ดังนั้นนักวิชาการจึงได้เสนอให้วัดประสิทธิผลขององค์กร โดยคำนึงถึงความสามารถขององค์กร ในการหาปัจจัยนำเข้า ความสามารถขององค์กรในการแปรสภาพปัจจัยนำเข้าให้กลายเป็นปัจจัย นำออก ความสามารถขององค์กรในการอยู่รอด (Survival) ท่ามกลางสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง ในแง่หนึ่งองค์กรที่มีประสิทธิผลคือ องค์กรที่สามารถสร้างและรักษาความเข้าใจอันดีกับบุคคล และหน่วยงานต่าง ๆ และความสัมพันธ์แบบพึ่งพาระหว่างส่วนต่าง ๆ ขององค์กร ถ้าส่วนหนึ่ง ส่วนใดทำงานได้ไม่ดีแล้วจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของส่วนอื่น ๆ ด้วย

3. วิธีวัดประสิทธิผลขององค์กร โดยดูจากความสามารถขององค์กรในการชนะใจ ผู้มีอิทธิพล (The strategic-constituencies approach) ข้อสมมติฐานที่ว่า องค์กรได้รับความกดดัน และข้อเรียกร้องจากกลุ่มผลประโยชน์ บุคคลต่าง ๆ ในสภาพแวดล้อมตลอดเวลา ในจำนวนบุคคล และกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านี้มีเฉพาะบางส่วนเท่านั้นที่มีความสำคัญยิ่งต่อองค์กรเพราะเป็น บุคคลและกลุ่มที่มีอิทธิพลสามารถกำหนดความเป็นความตายขององค์กรได้ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า บุคคลและกลุ่มดังกล่าวสามารถควบคุมทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการอยู่รอดขององค์กร ดังนั้น นักวิชาการจึงถือหลักว่า องค์กรที่มีประสิทธิผล ได้แก่ องค์กรที่มีสายตาแหลมคมสามารถมองว่า บุคคลและกลุ่มผลประโยชน์ใดในสภาพแวดล้อมมีความสำคัญต่อองค์กรและยังต้องเป็นองค์กร ที่สามารถชนะใจบุคคลและกลุ่มผลประโยชน์ในสภาพแวดล้อมที่สำคัญเหล่านี้ ทำให้บุคคล และกลุ่มผลประโยชน์ที่สำคัญไม่ดำเนินการขัดขวางการทำงานขององค์กร องค์กรที่เอาตัวรอดได้ จะเป็นองค์กรที่กำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับความต้องการของบุคคลและกลุ่มผลประโยชน์ ในสภาพแวดล้อมซึ่งมีอำนาจควบคุมทรัพยากรที่จำเป็นต่อความอยู่รอดขององค์กรและ

4. วิธีวัดประสิทธิผลขององค์กรจากค่านิยมที่แตกต่างกันของสมาชิกองค์กร (The competing-values approach) นักวิชาการเชื่อว่าประสิทธิผลขององค์กรเป็นเรื่องนานาจิตตัง เกณฑ์วัดประสิทธิผลขององค์กรที่จะใช้ขึ้นอยู่กับว่าใครมีตำแหน่งอะไรและมีผลประโยชน์ อย่างไร ดังนั้นจึงเป็นเรื่องธรรมดาที่องค์กรจะมีเป้าหมายหลายเป้าหมายซึ่งขัดแย้งกันเพราะบุคคล ทั้งหลายที่กำหนดเป้าหมายขององค์กรนั้นต่างมีค่านิยมที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุนี้การวัดประสิทธิผล ขององค์กรต้องพิจารณาค่านิยมต่าง ๆ ของผู้ประเมินผลองค์กรซึ่งจะเป็นผู้เลือกว่าจะใช้มาตรวัด ประสิทธิภาพขององค์กรแบบไหน เป็นต้น

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2539, หน้า 154-162) กล่าวว่า การประเมินประสิทธิผลของนโยบาย หรือการวัดประสิทธิผล (Effectiveness evaluation) เป็นการตรวจสอบว่า นโยบายได้ก่อให้เกิด ผลลัพธ์ตรงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้หรือไม่ เกิดผลข้างเคียงหรือผลกระทบที่ไม่ตั้งใจหรือไม่ อย่างไร โดยปกติการวัดประสิทธิผลของนโยบายมักจะมีการดำเนินการเหมือนนโยบายนั้นสิ้นสุดลง

หรือดำเนินการผ่านไประยะหนึ่งแล้ว ซึ่งจะแตกต่างไปจากการประเมินก่อนที่จะมีการกำหนดนโยบายดังที่เรียกกันว่า การประเมินความเป็นไปได้ (Feasibility study) สำหรับการวัดประสิทธิผลของนโยบายมีการวัด 3 วิธีดังนี้คือ (1) แบบวิธีที่ไม่ใช่การทดลอง (Non-experimentation) เป็นวิธีการที่ค่อนข้างจะง่ายและไม่สลับซับซ้อนแต่อาจจะไม่สามารถอธิบายความสัมพันธ์เชิงเหตุผลระหว่างตัวนโยบายและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างเที่ยงตรงแม่นยำนัก เช่น (1) วิธีการประเมินภายหลังเพียงอย่างเดียว (Posttest only) ตัวอย่างเช่น การประเมินผลนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ โดยการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่ซื้อรถยนต์ในนโยบายดังกล่าวภายหลังที่นโยบายสิ้นสุดลงว่ากลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ มีความพึงพอใจในรถยนต์มากน้อยเพียงใด เป็นต้น และ (2) วิธีการประเมินผลก่อน-หลัง (Pretest-posttest) ตัวอย่างเช่น การประเมินผลนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ โดยทำการสำรวจความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่มีต่อรถยนต์อีโค कार์ ในกลุ่มประชากรเป้าหมายในช่วงเวลาก่อนและหลังเพื่อตรวจสอบความแตกต่างที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว เป็นต้น (2) วิธีกึ่งทดลอง (Quasi-experimentation) การประเมินผลนี้เป็นวิธีการที่พยายามแก้ไขปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับความเที่ยงตรงแม่นยำภายในของวิธีการที่ไม่ใช่การทดลองโดยหากกลุ่มเปรียบเทียบและ/ หรือทำการเพิ่มช่วงเวลาของการสังเกตการณ์ให้มากขึ้น เช่น (1) วิธีการจับคู่ (Matching) ตัวอย่างเช่น การประเมินผลนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ โดยการวัดขีดความสามารถ การเพิ่มผลผลิต การขยายกิจการและการลงทุนเพิ่มเติม ในช่วงเวลาก่อนและหลังที่มีนโยบายดังกล่าว ด้วยการเปรียบเทียบในกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายดังกล่าวที่เป็นกลุ่มเป้าหมายและกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ที่ไม่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายดังกล่าว เพื่อตรวจสอบความแตกต่างที่เกิดขึ้นของกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ทั้งสองกลุ่ม เป็นต้น (2) วิธีอนุกรมเวลา (Time-series) ตัวอย่างเช่น การประเมินผลนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ โดยการเปรียบเทียบสถิติจำนวนกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ขนาดเล็กเครื่องยนต์เบนซินไม่เกิน 1,300 ซีซีและเครื่องยนต์ดีเซลไม่เกิน 1,400 ซีซี ในช่วงระยะเวลาก่อนและหลังการประกาศใช้นโยบายดังกล่าวว่ามีความแตกต่างเกิดขึ้นหรือไม่ อย่างไร เป็นต้น และ (3) วิธีอนุกรมเวลาร่วมกลุ่มเปรียบเทียบ (Time series with comparison group) ตัวอย่างเช่น การประเมินผลนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ โดยทำการเปรียบเทียบอัตราการใช้รถยนต์ขนาดเล็กเครื่องยนต์เบนซินไม่เกิน 1,300 ซีซีและเครื่องยนต์ดีเซลไม่เกิน 1,400 ซีซี ระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติและผู้ผลิตรถยนต์ที่ไม่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายดังกล่าวว่าในช่วงระยะเวลาก่อนและหลังการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าว นั้น มีความแตกต่างเกิดขึ้นหรือไม่ อย่างไร เป็นต้น และ(4) แบบวิธีการทดลอง (Experimentation) เป็นวิธีการที่ค่อนข้างจะสมบูรณ์มากที่สุดในการตรวจสอบผลลัพธ์ของนโยบาย โดยทำการสุ่ม (Randomization) เพื่อแยกหน่วยวิเคราะห์ เช่น กลุ่มบุคคลหรือชุมชน ฯลฯ ออกเป็น

2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลองที่ได้รับผลลัพธ์จากต้นนโยบายและกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับผลใด ๆ จากนโยบายที่กำหนดขึ้น เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง 2 กลุ่มที่เกิดขึ้น ซึ่งความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้สามารถอธิบายได้ว่าเป็นผลที่เกิดขึ้นจากการกำหนดนโยบายดังกล่าว กล่าวอีกนัยหนึ่ง นโยบายเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความแตกต่างระหว่างทั้ง 2 กลุ่ม นั่นเอง

ศิริเดช สุชีวะ และเพชรรา พิพัฒน์สันติกุล (2544, หน้า 9-5, 9-6) กล่าวว่า การประเมินประสิทธิผล เป็นการประเมินที่มุ่งเปรียบเทียบผลที่ได้จากโครงการกับวัตถุประสงค์ของโครงการที่ตั้งไว้ ซึ่งพิจารณาจากความเหมาะสมของการดำเนินโครงการในด้านบริบท ด้านการวางแผน และด้านการดำเนินงาน โครงการ โดยความเหมาะสมในด้านบริบทจะประกอบด้วย ความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชากรเป้าหมายและผลสำเร็จของโครงการ ในส่วนของความเหมาะสมด้านการวางแผนจะประกอบด้วย ความสมเหตุสมผลของแนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ในการบริหารและดำเนินงานทรัพยากร เช่น บุคลากร วัสดุอุปกรณ์/ เครื่องมือ และงบประมาณ มีความเป็นไปได้ ความเพียงพอ ความเหมาะสมของทรัพยากรและแนวโน้มของการเกิดผลตามที่คาดหวัง สุดท้ายความเหมาะสมด้านการดำเนินงาน โครงการจะประกอบด้วย การบริหารบุคคลและงบประมาณที่มีประสิทธิภาพ และมีการดำเนินงานตามแผนที่ดี

สรุปได้ว่า การวัดประสิทธิผลนโยบาย เป็นการวัดผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อเทียบกับผลลัพธ์ที่ได้สามารถบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่นโยบายได้กำหนดไว้หรือไม่ ซึ่งแนวทางในการวัดประสิทธิผลนโยบายขึ้นอยู่กับสาระสำคัญของวัตถุประสงค์ในนโยบายที่ได้กำหนดไว้เป็นสำคัญ

และจากที่กล่าวมาอาจสรุปในเชิงเปรียบเทียบกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าแนวทางในการวัดประสิทธิผลนโยบายจะใช้วิธีวัดจากความสามารถขององค์กร ในการบรรลุเป้าหมาย ใช้รูปแบบการประเมินผลนโยบายด้วยการวัดประสิทธิผลนโยบายว่า สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งเกณฑ์สำคัญ คือ การที่ผู้ผลิตรถยนต์สามารถผลิตรถยนต์ได้จริง ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป โดยไม่มีการเรียกรถยนต์ที่จำหน่ายไปแล้วกลับมาเพื่อปรับปรุงแก้ไขจากความบกพร่องของกระบวนการผลิต และประกอบรถยนต์ เป็นต้น

แนวคิดว่าด้วยพลังงานที่ใช้กับรถยนต์

รถยนต์ในปัจจุบันนี้ถือได้ว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนในสังคม ในสังคมใช้รถยนต์เพื่อต้องการอำนวยความสะดวกสบายในด้านต่าง ๆ ตั้งแต่

การใช้รถยนต์เพื่อเป็นยานพาหนะส่วนตัวในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามต้องการแล้วยังสามารถใช้ในการขนย้ายสิ่งของต่าง ๆ ได้ โดยเฉพาะหากระบบขนส่งมวลชนขาดซึ่งประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพและมีราคาค่าบริการที่อยู่ในระดับสูงย่อมเป็นสิ่งที่ทำให้ประชาชนในสังคมมีความต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น เมื่อรถยนต์เป็นสิ่งสำคัญสำหรับประชาชนในสังคม สิ่งจำเป็นสำหรับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในคือ พลังงานเชื้อเพลิง รถยนต์จะสามารถเคลื่อนที่ไปได้เครื่องยนต์ต้องมีพลังงานเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อน พลังงานเชื้อเพลิงหลักสำหรับรถยนต์ในปัจจุบันเป็นพลังงานที่มาจากแหล่งธรรมชาติที่เรียกว่า พลังงานฟอสซิล (Fossil Fuel) เป็นพลังงานที่เมื่อใช้ไปแล้วหมดไปเป็นพลังงานที่มีอยู่อย่างจำกัดเนื่องจากการเกิดขึ้นของพลังงานฟอสซิลนั้นต้องใช้ระยะเวลานับล้าน ๆ ปีกว่าจะแปรสภาพเป็นพลังงานเชื้อเพลิงได้ จึงทำให้ปริมาณพลังงานจากฟอสซิลนั้นลดลงอย่างรวดเร็ว พลังงานจากฟอสซิลที่นำมาใช้เป็นพลังงานเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนรถยนต์ในปัจจุบันประกอบด้วย (1) น้ำมันเบนซิน (Gasoline fuel) (2) น้ำมันดีเซล (Diesel fuel) (3) ก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed natural gas) และ (4) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied petroleum gas) ซึ่งแนวโน้มการใช้พลังงานจากฟอสซิลนั้นเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ ปี อันเนื่องมาจากการพัฒนาทางเทคโนโลยีในระดับสูง การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโลกอย่างต่อเนื่อง การใช้พลังงานเชื้อเพลิงในกิจกรรมต่าง ๆ และการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก (กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ, 2555 ก, ข) จนส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของโลกเกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก (Climate change) ในเชิงลบ ทำให้สภาวะอากาศของโลกมีการเปลี่ยนแปลง เช่น การเกิดปรากฏการณ์เรือนกระจก (Greenhouse effect) ปรากฏการณ์ลานีญา (La Nina) ปรากฏการณ์เอลนีโญ (El Nino) และอื่น ๆ เป็นต้น (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556 ข) ในการจัดหาให้ได้มาซึ่งพลังงานเชื้อเพลิงและการนำพลังงานเชื้อเพลิงมาใช้จึงต้องอาศัยการลงทุนซึ่งต้องใช้ระยะเวลากับเงินทุนมหาศาล สิ่งเหล่านี้เป็นภาระที่สำคัญของรัฐบาลที่ต้องดำเนินกิจกรรมในการวางแผนอย่างรัดกุมในการจัดหาพลังงานเชื้อเพลิงและการนำพลังงานเชื้อเพลิงไปใช้อย่างประหยัดให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ เนื่องจากภาระค่าใช้จ่ายของพลังงานเชื้อเพลิงต่าง ๆ เหล่านี้เป็นภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนทุกคนในประเทศ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงอย่างประหยัดย่อมส่งผลดีต่อประเทศชาติทำให้ภาครัฐมีเงินเหลือเพียงพอต่อการพัฒนาประเทศชาติในส่วนอื่น ๆ ทำให้ภาคประชาชนไม่ต้องรับภาระจ่ายค่าพลังงานเชื้อเพลิงที่สูงเกินความจำเป็น ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์มีต้นทุนการผลิตสินค้าที่ต่ำลง เป็นการเพิ่มโอกาสในทางธุรกิจสามารถที่จะผลิตสินค้าและบริการแข่งขันในตลาดโลกได้

สรุปได้ว่าพลังงานจากฟอสซิลหรือพลังงานที่มาจากซากดึกดำบรรพ์นั้นเป็นแหล่งพลังงานต้นกำเนิดที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติโดยใช้เวลานับล้าน ๆ ปีและเป็นพลังงานที่ใช้แล้ว

หมดไปไม่สามารถนำกลับมาใช้เป็นพลังงานหมุนเวียนมาใช้ใหม่ได้อีก ในปัจจุบันมนุษย์ได้ใช้แหล่งพลังงานนี้เป็นแหล่งพลังงานหลักในการดำรงชีวิตและมีแนวโน้มที่จะใช้พลังงานนี้ในอัตราปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปี ซึ่งหากไม่สามารถหาแหล่งพลังงานนี้เพิ่มเติมได้ในอนาคตพลังงานนี้จะหมดไปจากโลก โดยเฉพาะน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล ก๊าซธรรมชาติอัดและก๊าซธรรมชาติเหลว จึงมีความจำเป็นต้องใช้พลังงานอย่างประหยัดทั้งปริมาณและระยะเวลา เพื่อให้สามารถพัฒนาแหล่งพลังงานอื่น ๆ มาทดแทนให้ทันก่อนที่พลังงานนี้จะหมดสิ้นลงจากโลก

จากความต้องการใช้พลังงานฟอสซิลที่เพิ่มสูงมากขึ้นอย่างต่อเนื่องจึงทำให้มีความจำเป็นต้องใช้พลังงานดังกล่าวอย่างประหยัดให้เกิดคุณประโยชน์สูงสุด เพื่อให้มีพลังงานเชื้อเพลิงเพียงพอในการวางแผนใช้พลังงานเชื้อเพลิงในอนาคตและมีเวลาในการพัฒนาแหล่งพลังงานอื่น ๆ มาใช้ทดแทนก่อนที่แหล่งพลังงานฟอสซิลจะหมดไปจากโลก การพัฒนารูปแบบการใช้พลังงานเชื้อเพลิงจึงปรับเปลี่ยนรูปแบบไปสู่การให้ความสำคัญกับแหล่งพลังงานทางเลือก (Alternative energy) ต่าง ๆ เพื่อชะลอหรือยืดระยะเวลาการหมดสิ้นของพลังงานฟอสซิลพร้อมกับพัฒนาแหล่งพลังงานทดแทน เพื่อใช้เป็นพลังงานสำหรับรถยนต์ที่ยั่งยืนในอนาคต ในการพัฒนาพลังงานทางเลือกมาจากแหล่งวัตถุดิบต่าง ๆ ทางธรรมชาติ มาจากการผสมผสานเทคโนโลยีและนวัตกรรมยานยนต์ต่าง ๆ เพื่อให้เป็นพลังงานทางเลือกของมนุษย์ในอนาคตซึ่งพลังงานทางเลือกที่ได้มีการพัฒนาใช้เป็นพลังงานเพื่อขับเคลื่อนรถยนต์ เช่น (1) แก๊สโซฮอลล์ ใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินประเภทต่าง ๆ (2) น้ำมันไบโอดีเซล ใช้ทดแทนน้ำมันดีเซลประเภทต่าง ๆ (กระทรวงพลังงาน, 2555) (3) พลังงานลูกผสมหรือระบบเครื่องยนต์แบบไฮบริด (Hybrid synergy drive) หรือที่นิยมเรียกว่ารถยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (Hybrid car) เป็นรถยนต์ที่ใช้แหล่งกำเนิดของพลังงานในการขับเคลื่อนรถยนต์มากกว่า 1 แหล่งพลังงาน โดยมีแนวความคิดคือ การขจัดข้อเสียของแต่ละพลังงานออกไปและรวบรวมข้อดีแต่ละพลังงานมารวมเข้าด้วยกันทำให้รถยนต์พลังงานลูกผสมนี้จึงขึ้นอยู่กับผู้ออกแบบรถยนต์และแนวโน้มความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์เป็นหลัก โดยใช้มอเตอร์ไฟฟ้าช่วยในการขับเคลื่อนรถยนต์ซึ่งออกแบบระบบไว้ 3 ระบบ คือ ระบบที่ 1 ระบบขับเคลื่อนแบบอนุกรม (Series hybrid) โดยใช้เครื่องยนต์เพื่อส่งพลังงานไปชาร์จแบตเตอรี่และให้แบตเตอรี่ส่งพลังงานไปยังมอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อขับเคลื่อนรถยนต์ ระบบที่ 2 ระบบขับเคลื่อนแบบขนาน (Parallel Hybrid) โดยใช้เครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนรถยนต์ไปพร้อม ๆ กัน และระบบที่ 3 ระบบขับเคลื่อนแบบอนุกรมผสมแบบขนาน (Series parallel hybrid or power split) โดยการรวมเอาข้อดีของระบบขับเคลื่อนแบบอนุกรมและแบบขนานเข้าไว้ด้วยกัน ในการส่งพลังงานขับเคลื่อนรถยนต์สามารถใช้พลังงานจากเครื่องยนต์อย่างเดียวหรือพลังงานจากมอเตอร์ไฟฟ้าอย่างเดียวหรือทั้ง 2 แหล่งพลังงานทำงานร่วมกันในการขับเคลื่อนรถยนต์ได้ ซึ่งระบบนี้ได้พัฒนาไปสู่รถยนต์

ไฟฟ้าไฮบริดที่ชาร์จไฟฟ้าจากการเสียบปลั๊ก (Plug in Hybrid electric vehicle) ได้ คือการเพิ่มระบบชาร์จพลังงานไฟฟ้าเข้าสู่แบตเตอรี่ของรถยนต์ ทำให้ลดการใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงลงได้ (บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2554) และ (4) พลังงานนิวเคลียร์ (Nuclear energy) เป็นพลังงานสำหรับรถยนต์ในอนาคตอีกประเภทหนึ่งซึ่งพลังงานนิวเคลียร์นั้นผลิตได้จากธาตุอูเรเนียม ซึ่งมีอยู่มากใน โลกเป็นธาตุที่ให้พลังงานมากกว่าธาตุยูเรเนียมและธาตุพลูโตเนียม มีความปลอดภัยสูงมากกว่าเพราะมีรังสีน้อย ไม่สามารถนำไปทำระเบิดนิวเคลียร์ได้ มีความเสถียรทนความร้อนได้มากกว่า จึงมีการพัฒนาใช้เป็นพลังงานสำหรับรถยนต์ เพื่อขับเคลื่อนเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้าสามารถใช้พลังงานได้ยาวนานถึง 5,000 ชั่วโมง โดยประมาณ เช่น รถยนต์แนวคิดพลังงานนิวเคลียร์จากอูเรเนียมของบริษัท คาซิลแลค (Cadillac) เป็นต้น (สมาคมนิวเคลียร์แห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

สรุปได้ว่าพลังงานทางเลือก เป็นการพัฒนาแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อทดแทนการใช้พลังงานจากฟอสซิล อีกทั้งเป็นการช่วยชะลอการหมดสิ้นไปของพลังงานจากฟอสซิลและเพื่อเป็นการเร่งรัดพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมในด้านการใช้พลังงานทางเลือกที่เหมาะสมทดแทนพลังงานจากฟอสซิลที่จะหมดสิ้นในอนาคตในขณะที่มีการพัฒนาพลังงานทางเลือก การพัฒนาพลังงานทดแทน (Renewable energy) หรือพลังงานหมุนเวียนก็ได้มีการพัฒนาควบคู่กันไปเป็นการพัฒนาในการใช้พลังงานในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากพลังงานฟอสซิลและเพื่อเป็นแหล่งสำรองจากพลังงานทางเลือกต่าง ๆ พลังงานทดแทนจึงหมายถึง พลังงานที่มีอยู่ทั่วไปตามธรรมชาติเป็นพลังงานธรรมชาติที่สะอาดและบริสุทธิ์สามารถนำมาแปรสภาพใช้เป็นพลังงานสำหรับใช้ในรถยนต์ได้ และไม่มีวันหมดสิ้นไปจากโลก เป็นพลังงานที่ไม่ต้องซื้อหาและสามารถมีทดแทน ได้อย่างไม่จำกัดหรือสามารถนำพลังงานสำหรับใช้ในรถยนต์ดังกล่าวที่ได้ใช้ไปแล้วนั้นกลับมาหมุนเวียนใช้ได้อีก โดยไม่ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมและบรรยากาศของโลก ซึ่งแตกต่างกับพลังงานจากฟอสซิล ที่ส่งผลเสียหายน่ากลัวต่อสิ่งแวดล้อมและบรรยากาศของโลก สำหรับพลังงานทดแทนที่สามารถแปรสภาพเป็นพลังงานสำหรับใช้ในรถยนต์ที่สำคัญประกอบด้วย (1) พลังงานความร้อนจากแสงอาทิตย์ (Solar energy) ดวงอาทิตย์ให้พลังงานจำนวนมหาศาลแก่โลกของเราพลังงานจากดวงอาทิตย์จัดเป็นพลังงานหมุนเวียนที่สำคัญที่สุดเป็นพลังงานสะอาดไม่ทำปฏิกิริยาใด ๆ อันจะทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เซลล์แสงอาทิตย์จึงเป็นสิ่งประดิษฐ์ทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดหนึ่งที่ถูกนำมาใช้ผลิตไฟฟ้า เนื่องจากสามารถเปลี่ยนเซลล์แสงอาทิตย์ให้เป็นพลังงานไฟฟ้าได้โดยตรง (2) พลังงานลม (Wind energy) สามารถนำพลังงานจากลมมาใช้ประโยชน์เพื่อแปรเปลี่ยนเป็นพลังงานในการขับเคลื่อนรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ได้ ในการออกแบบนิยมใช้กังหันอากาศเป็นส่วนเก็บกักพลังงานลม

เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนรถยนต์หรือที่เรียกว่า รถยนต์พลังงานลม (Air pressure car) ปัจจุบันนิยมใช้ในประเทศลักเซมเบิร์ก ประเทศฝรั่งเศสและประเทศอินเดีย เป็นต้น (3) พลังงานไฟฟ้า (Electric energy) ถูกพัฒนามาเป็นแหล่งพลังงานของรถยนต์หรือที่เรียกว่า รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (Electric car or electric vehicle) ซึ่งใช้พลังงานจากไฟฟ้าทั้งหมดในการขับเคลื่อนรถยนต์โดยมาจากแบตเตอรี่ที่เป็นตัวกักเก็บพลังงานไฟฟ้าซึ่งได้รับพลังงานไฟฟ้าจากการหมุนของมอเตอร์ที่ติดตั้งอยู่ในระบบรถยนต์โดยการชาร์จพลังงานไฟฟ้าอัตโนมัติเมื่อรถยนต์เคลื่อนที่และสามารถชาร์จพลังงานไฟฟ้าจากไฟฟ้าที่ใช้อยู่ตามอาคารบ้านเรือนได้ตามปกติ จึงเป็นรถยนต์ที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากไม่ได้ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในในการขับเคลื่อนรถยนต์ทำให้ไร้มลภาวะเป็นพิษอย่างสิ้นเชิง ปัจจุบันนิยมใช้ในประเทศแถบยุโรป (4) พลังงานก๊าซและพลังงานของเหลวธรรมชาติ (Natural gas and liquid energy) เป็นกระบวนการแปรสภาพจากการย่อยสลายของอินทรีย์สารและอนินทรีย์สารซึ่งมีอยู่จำนวนมากจากพืช สัตว์ พืชผลทางการเกษตร เพื่อให้ได้ก๊าซและเชื้อเพลิงเหลวจากกระบวนการย่อยสลายดังกล่าวประกอบด้วย ก๊าซมีเทน เอทานอล เมทานอลและน้ำมันไบโอดีเซลบริสุทธิ์ เป็นพลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์และด้วยเทคโนโลยีที่เหมาะสมจะทำให้มีการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าอย่างประหยัดและก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษมลภาวะเรือนกระจกต่อโลกลดน้อยลง (5) พลังงานแม่เหล็ก (Magnetic energy) การจะนำเอาพลังงานแม่เหล็กมาใช้จึงขึ้นอยู่กับความต้องการใช้พลังงานในรูปแบบต่าง ๆ ของวิศวกร เช่น การใช้พลังงานแม่เหล็กไปขับเคลื่อนมอเตอร์เพื่อให้มอเตอร์จ่ายพลังงานไฟฟ้าโดยส่วนหนึ่งจ่ายเข้าแบตเตอรี่และส่วนหนึ่งส่งกำลังไปยังล้อรถยนต์เพื่อใช้ในการเคลื่อนย้ายรถยนต์หรือการใช้พลังงานแม่เหล็กขับเคลื่อนล้อรถให้ตัวรถยนต์ให้ลอยขึ้นจากพื้นผิวถนนทำให้ไม่เกิดแรงเสียดทานสามารถเคลื่อนย้ายรถยนต์ไปได้ด้วยความเร็วสูงเป็นนวัตกรรมล้ำยุคที่สุดในปัจจุบันที่เรียกกันว่า อิเล็กโทรแมกเนติก เลวิเทชัน (Electromagnetic levitation) หรือที่เรียกย่อ ๆ ว่า แมกเลฟ (Maglev) เช่น รถยนต์พลังงานแม่เหล็กของบริษัท فولคสวาเกน กรุ๊ป (Volkswagen group: VW) ที่ได้นำเสนอรถต้นแบบที่ชื่อว่า ฮัฟเวอร์ คาร์ (Hover car) เป็นรถยนต์ที่ลอยตัวสามารถเคลื่อนไหวเคลื่อนย้ายไปมาได้ตามต้องการใช้พลังงานสะอาดปราศจากมลภาวะเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อมโลกและ (6) พลังงานไฮโดรเจน (Hydrogen energy) ไฮโดรเจนไม่มีอยู่ด้วยตัวเองในธรรมชาติแต่สามารถสังเคราะห์ได้จากวัตถุดิบตามธรรมชาติหลากหลายประเภท อาทิ วัสดุชีวมวล ก๊าซธรรมชาติ น้ำก๊าซชีวภาพ เป็นต้น ในการผลิตพลังงานไฮโดรเจนเป็นกระบวนการแปรรูป (Reforming) มีหน้าที่เปลี่ยนสารไฮโดรคาร์บอน เช่น เมทานอล เอทานอล ก๊าซโพรเพน ก๊าซมีเทน เป็นต้น ให้เป็นไฮโดรเจน เมื่อใช้เป็นพลังงานสำหรับรถยนต์จะเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด โดยต้องใช้ควบคู่กับเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel cells) สำหรับผลิตกระแสไฟฟ้าให้เป็นพลังงานสำหรับ

รถยนต์ในการเคลื่อนย้าย เมื่อเผาไหม้แล้วไอเสียที่ได้จะเป็นน้ำเท่านั้น จึงเรียกว่า รถยนต์พลังงานไฮโดรเจน (Hydrogen car) เช่น รถยนต์พลังงานไฮโดรเจนของบริษัทโตโยต้า รุ่น เอฟซีวี-อาร์ (Toyota FCV-R) เป็นต้น (กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน, 2555)

สรุปได้ว่าพลังงานทดแทนเป็นแหล่งพลังงานสำหรับรถยนต์ในอนาคต เพราะสามารถใช้พลังงานดังกล่าวได้อย่างไม่มีวันหมดสิ้น สามารถหมุนเวียนนำกลับมาใช้ใหม่ได้อย่างไม่จำกัด และเป็นพลังงานบริสุทธิ์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเพื่อให้เป็นพลังงานหลักสำหรับรถยนต์ในอนาคต จึงต้องพิจารณาพลังงานในแต่ละชนิดให้เหมาะสมต่อการใช้งานตามความต้องการใช้พลังงานของรถยนต์ในแต่ละชนิด พลังงานสำหรับรถยนต์จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง และเป็นปัญหาที่ทั่วโลกต้องรีบดำเนินการอย่างเหมาะสมและทันต่อเวลาในการใช้งาน หน่วยงานภาครัฐจึงต้องมีนโยบายด้านพลังงานสำหรับรถยนต์ของประเทศอย่างชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินกิจกรรมด้านการใช้พลังงานสำหรับรถยนต์ของประเทศในอนาคต

จากความหมายดังกล่าวสรุปโดยรวมได้ว่า พลังงานสำหรับรถยนต์ คือ พลังงานใด ๆ ก็ตามที่อยู่ในลักษณะเป็นของแข็งหรือของเหลวหรือก๊าซที่สามารถจะแปรเปลี่ยนรูปให้เป็นพลังงานที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ของรถยนต์แต่ละประเภทให้สามารถมีพลังงานในการใช้งานในการขับเคลื่อนรถยนต์เพื่อกระทำการกิจกรรมต่าง ๆ ตามที่มุ่งหวังได้

แนวคิดว่าด้วยเทคโนโลยีและมาตรฐานรถยนต์อีโค คาร์

เทคโนโลยีรถยนต์

อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านรถยนต์สามารถแบ่งออกได้ 3 ยุค คือ เริ่มยุคที่ 1 ตั้งแต่สมัยนายคาร์ล เบนซ์ (Karl Benz) ผู้ให้กำเนิดรถยนต์เครื่องยนต์เบนซิน (Gasoline engine) สันดาปภายใน (Internal combustion engine: ICE) เมื่อปี พ.ศ. 2429 และต่อมา นายรูดอล์ฟ ดีเซล (Rudolf Diesel) ได้พัฒนาเครื่องยนต์ดีเซล (Diesel engine) สันดาปภายใน เพื่อเป็นทางเลือกในการใช้งานในปี พ.ศ. 2440 (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556 ซ) โดยเครื่องยนต์ทั้ง 2 ประเภท ใช้พลังงานจากฟอสซิลเป็นหลัก ได้แก่ น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล จนการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านยานยนต์เข้าสู่ยุคที่ 2 ซึ่งหมายถึง เครื่องยนต์ถูกพัฒนาให้สามารถใช้พลังงานทางเลือกอื่น ๆ เพื่อให้ขับเคลื่อนรถยนต์ได้ เช่น แก๊สโซฮอล์ สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน น้ำมันไบโอดีเซล สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ก๊าซธรรมชาติอัดและก๊าซปิโตรเลียมเหลว สำหรับเครื่องยนต์เบนซินและเครื่องยนต์ดีเซล (กระทรวงพลังงาน, 2555) พลังงานถูกผสมหรือเครื่องยนต์ไฮบริด ที่ออกแบบการใช้พลังงานสำหรับรถยนต์มากกว่า 1 แหล่งพลังงาน อาทิ การออกแบบ

ให้สามารถใช้พลังงานฟอสซิล พลังงานทางเลือกและพลังงานทดแทนร่วมกับมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นต้น และพลังงานนิวเคลียร์จากธอร์เลียม ที่ให้พลังงานสำหรับรถยนต์ที่ยาวนาน และตู้ยุคที่ 3 หรือ ยุคอนาคตสำหรับรถยนต์ซึ่ง หมายถึง การยกเลิกการใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในไม่มีการใช้พลังงานจากฟอสซิล เครื่องยนต์ใช้การขับเคลื่อนด้วยระบบกลไกเพื่อขับเคลื่อนหลักโดยใช้พลังงานทดแทนแปรเปลี่ยนสภาพเป็นพลังงานสำหรับรถยนต์ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น พลังงานความร้อนจากแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานไฟฟ้า พลังงานก๊าซและพลังงานของเหลวจากธรรมชาติ พลังงานแม่เหล็กและพลังงานไฮโดรเจน เป็นต้น ซึ่งเป็นการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและทางนวัตกรรมด้านรถยนต์ไปพร้อม ๆ กันทั้งยุคที่ 2 และยุคที่ 3 สำหรับเครื่องยนต์โดยทั่วไปนั้นเป็นต้นกำลังของเครื่องมือทุ่นแรงในกิจกรรมต่าง ๆ โดยทั่วไปคือ เครื่องยนต์จุดระเบิดภายในหรือสันดาปภายในมีจังหวัดการทำงาน 4 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดดูด จังหวัดอัด จังหวัดใช้งานหรือจังหวัดระเบิดและจังหวัดคาย ซึ่งเป็นการแปลงพลังงานทางเคมีให้เป็นพลังงานกลโดยผ่านกลไกการเผาไหม้เชื้อเพลิง กำลังที่ได้จากเครื่องยนต์จะถูกถ่ายทอดไปยังชิ้นส่วนและระบบต่าง ๆ ของรถยนต์ เช่น ล้อ เพลาอำวนยกกำลัง เพื่อใช้ในการฉุดลากและขับเคลื่อน เป็นต้น โดยเครื่องยนต์สามารถแบ่งออก ได้ตามชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ถ้าใช้น้ำมันเบนซินเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงเรียกว่า เครื่องยนต์เบนซิน ถ้าใช้น้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงเรียกว่า เครื่องยนต์ดีเซล (ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล, ม.ป.ป. ค) ส่วนเครื่องยนต์ FFV (Flexible fuel vehicle engine) เป็นเครื่องยนต์สันดาปภายในที่พัฒนาทางเทคโนโลยีเครื่องยนต์จากเครื่องยนต์เบนซินและเครื่องยนต์ดีเซลให้มีความสามารถใช้พลังงานเชื้อเพลิงตั้งแต่น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล แก๊สโซฮอล์ E100 น้ำมัน ไบโอดีเซล B100 ก๊าซธรรมชาติอัด ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและก๊าซไฮโดรเจน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกรออกแบบของผู้ผลิต ความต้องการของกลุ่มผู้ใช้รถยนต์และความคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ โดยอาจเป็นการผสมเชื้อเพลิงรวมกันในถังเดียวหรือแยกถังแล้วผสมกันในการฉีดเข้าสู่ห้องเผาไหม้ ชิ้นส่วนต่าง ๆ จึงต้องทำจากวัสดุที่ทนการกัดกร่อนสูงและปลอดภัยจากการเกิดไฟฟ้าสถิต (กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน, 2556) และเครื่องยนต์ไฟฟ้าไฮบริด (Hybrid engine) เป็นการผสมผสาน 2 แหล่งพลังงาน (Power sources) ระหว่างเครื่องยนต์สันดาปภายในและมอเตอร์ไฟฟ้าหรือมากกว่าเข้าด้วยกันเป็นการผสมผสานคู่กันระหว่างเทคโนโลยีในแต่ละด้านขึ้นอยู่กับผู้ผลิตในการออกแบบรถยนต์ว่าต้องการให้ใช้พลังงานจากแหล่งพลังงานทางด้านไหน ซึ่งอาจใช้แบบเครื่องยนต์สันดาปภายในร่วมกับพลังงานเชื้อเพลิงอื่น ๆ หรือใช้เครื่องยนต์แบบใช้พลังงานไฟฟ้าทั้งหมด (Electric engine) หรือแบบการใช้พลังงานไฟฟ้าที่ชาร์จไฟจากการเสียบปลั๊ก (Plug in hybrid electric engine) หรือเครื่องยนต์แบบเซลล์เชื้อเพลิง(Fuel cell power engine) ร่วมกับพลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานในแหล่งอื่น ๆ เป็นต้น

ส่วนชิ้นส่วนที่สำคัญภายในของเครื่องยนต์ประกอบด้วย ความจุของกระบอกสูบ (Displacement) มีหน่วยเป็นลิตร (Liter) หรือซีซี (Cubic centimeter: CC) ย่อมาจากลูกบาศก์เซนติเมตร โดยที่ 1,000 ซีซี มีค่าเท่ากับ 1 ลิตร เช่น รถยนต์นั่งมีความจุอยู่ระหว่าง 1.5 ลิตร หรือ 1,500 ซีซี ถึง 4 ลิตร หรือ 4,000 ซีซี หรือ เครื่องยนต์ 4 กระบอกสูบ แต่ละกระบอกสูบมีความจุครั้งลิตร แสดงว่าเครื่องยนต์มีความจุทั้งหมด 2 ลิตร หรือ 2,000 ซีซี หรือถ้าเป็นรถยนต์แบบเครื่องยนต์ วี 6 คือ มี 6 กระบอกสูบ เรียงกันเป็นแบบตัววีแต่ละกระบอกสูบมีความจุครั้งลิตรแสดงว่าเครื่องยนต์นี้มีความจุ 3 ลิตร หรือ 3,000 ซีซี เป็นต้น สำหรับการจัดเรียงกระบอกสูบของเครื่องยนต์นั้น ส่วนใหญ่เป็นแบบเรียงตรง คือ การเรียงของกระบอกสูบอยู่ในแนวเดียวกัน แบบวี คือ การเรียงของกระบอกสูบเป็นรูปตัววี ลูกสูบเรียงกันเป็น 2 แถว ทำมุมซึ่งกันและกัน และแบบนอน คือ การเรียงของกระบอกสูบเป็นแนวนอน ลูกสูบจัดเรียงเป็น 2 แถว ตรงกันข้ามกัน และการวัดกำลังของเครื่องยนต์ โดยทั่วไปพิจารณาความเร็วสูงสุดของรถยนต์ ที่แรงม้า (Horse power: HP) และกิโลวัตต์ (Kilowatt: KW) จากการทำงานของแรงบิด (Torque) ที่แสดงถึงอัตราเร่งความเร็วรอบ ของเครื่องยนต์เป็นสำคัญ (ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล, ม.ป.ป. ก)

สำหรับเทคโนโลยีรถยนต์ไอโค คาร์ ของไทยถือเป็นรถยนต์ประเภทใหม่สำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะ การออกแบบรถยนต์ดังกล่าวจึงต้องมีเทคโนโลยีและมาตรฐานตรงตามข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ไอโค คาร์ เพื่อให้เกิดการประหยัดพลังงานในด้านต่าง ๆ การออกแบบด้านขนาดของรถยนต์จึงมีขนาดเล็กกะทัดรัด เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานในตัวเมือง โดยมีลักษณะเหมือนรถยนต์โดยทั่วไปแต่ทำให้ส่วนประกอบและชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์มีขนาดเล็กลง น้ำหนักเบา รวมถึงเครื่องยนต์สันดาปภายใน มีขนาดเล็กลง ส่งผลให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดน้อยลง มลพิษจากไอเสียลดน้อยลงและการบำรุงรักษาลดน้อยลงด้วย เป็นต้น

สรุปได้ว่าเทคโนโลยีรถยนต์ไอโค คาร์ ในปัจจุบันยังคงใช้พื้นฐานของขนาดตัวรถยนต์ที่เล็กกะทัดรัด ใช้พื้นฐานของเครื่องยนต์สันดาป ภายในที่มีขนาดเล็กเป็นเกณฑ์สำคัญในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการประหยัดพลังงาน ประหยัดค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ

มาตรฐานรถยนต์ไอโค คาร์

ในการผลิตรถยนต์ไอโค คาร์ นั้นจะต้องมีมาตรฐานตามข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ไอโค คาร์ และต้องผ่านการรับรองตามมาตรฐาน ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัยจากการชนด้านหน้าและด้านข้าง ตามมาตรฐานความปลอดภัยของยุโรป (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) ซึ่งเป็นมาตรฐานความปลอดภัย ที่ยอมรับในระดับสากลทั่วโลก ประกอบด้วย

มาตรฐาน UNECE Reg.101 Rev.1 เป็นมาตรฐานด้านการประหยัคพลังงานเชื้อเพลิง ต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน ขนาดไม่เกิน 1,300 ซีซี หรือเครื่องยนต์ดีเซลขนาดไม่เกิน 1,400 ซีซี

มาตรฐาน UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) เป็นมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม การปล่อยไอเสียออกจากรถยนต์ต้องผ่านมาตรฐานมลพิษอยู่ในระดับยูโร 4 คือ ต้องปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ จากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร

มาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 (Protection of the occupants in the event of a frontal collision) เป็นมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เป็นการทดสอบการชนทางด้านหน้าของรถยนต์เพื่อพิสูจน์ความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ โดยทั่วไปแล้วการทดสอบการชนทางด้านหน้าของรถยนต์มี 2 แบบหลัก ๆ คือ การชนทางด้านหน้าแบบ 100% (100% Front impact) และการชนทางด้านหน้าแบบเอียงศูนย์ (40% Offset impact) สำหรับรถยนต์อีโค คาร์ ของประเทศไทย จะมีการทดสอบเฉพาะการชนด้านหน้าแบบเอียงศูนย์

มาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 (Protection of the occupants in the event of a lateral collision) เป็นมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เป็นการทดสอบการชนทางด้านข้าง (Side impact) ของรถยนต์เพื่อพิสูจน์ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ในรถยนต์ (ศูนย์สารสนเทศยานยนต์, 2553 ก)

สรุปได้ว่ารถยนต์อีโค คาร์ เป็นรถยนต์ที่มีคุณภาพสูง มีความปลอดภัย มีมาตรฐานในระดับสากล มีเทคโนโลยีประหยัคพลังงานเชื้อเพลิงสูง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และราคาเครื่องยนต์สามารถเข้าถึงได้ง่าย จึงเป็นรถยนต์ที่เหมาะสมต่อการใช้งานในปัจจุบันเป็นอย่างยิ่ง โดยแนวโน้มของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคตผู้ผลิตรถยนต์จะมุ่งสู่การผลิตรถยนต์ที่ประหยัคพลังงานเพิ่มมากขึ้นและสามารถใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้หลากหลายรูปแบบ

นโยบายว่าด้วยรถยนต์อีโค คาร์ ของประเทศไทย

ความเป็นมาของนโยบาย

อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเริ่มเข้ามามีบทบาทในระบบเศรษฐกิจของประเทศ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งสามารถจะแยกออกเป็นช่วงเวลาที่สำคัญ ๆ ได้ 4 ช่วงเวลา ดังนี้

ช่วงเวลาที่ 1 ราวปี พ.ศ. 2504 ถึง พ.ศ. 2511 เป็นช่วงเริ่มต้นของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยเป็นการประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ซึ่งการประกอบรถยนต์ในช่วงเวลานี้เป็นการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปของรถยนต์เข้ามาประกอบเป็นรถยนต์ (Completely knocked down: CKD) จุดประสงค์หลักของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อต้องการที่จะลดการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศ

เพื่อต้องการให้เกิดการว่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และเพื่อต้องการให้เกิดอุตสาหกรรม การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขึ้นภายในประเทศ ซึ่งถือเป็นจุดของการเริ่มต้นของอุตสาหกรรมการผลิต ชิ้นส่วนรถยนต์ ภายในประเทศ

ช่วงเวลาที่ 2 ราวปี พ.ศ. 2512 ถึง พ.ศ. 2533 เป็นช่วงที่อุตสาหกรรมยานยนต์ เริ่มเข้าสู่ช่วงการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ส่งผลกระทบต่อให้ประเทศต้องขาดดุลทางการค้าอันเนื่องมาจากการนำเข้าชิ้นส่วนสำเร็จรูปของ รถยนต์เป็นจำนวนมากส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์เพื่อเป็นการทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศโดยออกนโยบายบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ ต้องใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ ในช่วงระยะเวลานี้ ส่งผลให้อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์และผู้ผลิตรถยนต์เติบโตอย่างแข็งแกร่งสามารถพัฒนาและขยายกำลังการผลิตรถยนต์ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้

ช่วงเวลาที่ 3 ราวปี พ.ศ. 2534 ถึง พ.ศ. 2542 เป็นช่วงกระแสโลกาภิวัตน์ประเทศไทย เริ่มเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ การเปิดการค้าอย่างเสรีทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ มีการปรับโครงสร้างทางการลงทุน ทางการบริหาร มีการควบรวมกิจการจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ จากบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และจากบริษัทอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรม เหล็ก อุตสาหกรรมแม่พิมพ์ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง เป็นต้น ทำให้หน่วยงานภาครัฐต้องยกเลิกมาตรการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ ในปี พ.ศ. 2534 ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ในปี พ.ศ. 2537

ช่วงเวลาที่ 4 ราวปี พ.ศ. 2543 ถึงปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐได้ประกาศยกเลิกการบังคับ ใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 จนถึงปัจจุบัน เพื่อให้เกิด การแข่งขันในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และอุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่มีส่วนสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อระบบ เศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านมูลค่าเพิ่มในประเทศ การผลิต การส่งออก การลงทุน การจ้างงาน และมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องจำนวนมาก (สุนทรตรา จันทบุรี, 2543) สำหรับ ประเทศไทยปัจจุบันได้รับการยอมรับในระดับสากลว่าเป็นฐานการผลิตระดับโลกของรถยนต์ ที่มีความเฉพาะ (Global niche product) ซึ่งผลิตภัณฑ์หลักคือ รถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน และรวมถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีศักยภาพ มีมาตรฐานสูงเป็นที่ยอมรับในมาตรฐานระดับ สากล ได้แก่ เครื่องยนต์เบนซิน เครื่องยนต์ดีเซล ส่วนประกอบต่าง ๆ ของเครื่องยนต์ เพลาส่งกำลัง และข้อเหวี่ยง กระปุกเกียร์ ไฟรถยนต์ ชุดสายไฟรถยนต์ แบตเตอรี่ ยางประเภทต่าง ๆ กระจกนิรภัย รวมถึงส่วนประกอบและอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น กันชน เบรก เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

จากการประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศของหน่วยงานภาครัฐ และการเปิดเสรีทางการค้าทำให้เกิดการแข่งขันกันอย่างรุนแรงในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทำให้หน่วยงานภาครัฐ ต้องเข้ามาดูแล ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนาและวางแผนในด้านต่าง ๆ เพื่อให้อุตสาหกรรมดังกล่าว เจริญเติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยมีกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบและมอบหมายให้สำนักงาน เศรษฐกิจอุตสาหกรรมร่วมกับสถาบันยานยนต์ จัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ ประจำปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2554 ซึ่งถือได้ว่าเป็นแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เริ่มแรกที่ได้วางรากฐานในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ซึ่งจะเน้นแนวทางในการพัฒนา การช่วยสร้างความแข็งแกร่ง ให้กับอุตสาหกรรมสามารถเติบโตพัฒนาไปพร้อมกัน โดยการพัฒนาที่เอื้อประโยชน์และสนับสนุน ซึ่งกันและกัน โดยหน่วยงานภาครัฐสนับสนุนจุดแข็งต่าง ๆ ให้กับอุตสาหกรรมเพื่อให้ประเทศไทย เป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชียและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ จึงได้ กำหนดวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พ.ศ. 2554 ใน 10 ปี ข้างหน้า คือ “ประเทศไทย เป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศโดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วน ยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง” ทำให้เกิดแผนงานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ จำนวน 15 แผนงาน ได้แก่ (1) โครงการติดตามวิเคราะห์สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ (2) โครงการ ศูนย์ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ (3) โครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรอุตสาหกรรม ยานยนต์ (4) โครงการพัฒนาวิศวกรยานยนต์ (5) โครงการพัฒนาระบบรับรองความสามารถ บุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ (6) โครงการกระตุ้นและขยายตลาดทั้งในและต่างประเทศ (7) วางแผนขยายโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค เช่น ท่าเรือน้ำลึกเพื่อการส่งออก ฯลฯ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมส่งออก (8) โครงการศึกษาสร้างภาษียานยนต์ (9) โครงการ พัฒนาศูนย์ทดสอบมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมยานยนต์ (10) โครงการพัฒนากลุ่มธุรกิจ ยานยนต์ (11) โครงการกำหนดมาตรฐานยานยนต์ (12) โครงการศูนย์วิจัยและพัฒนายานยนต์ (13) โครงการศูนย์ส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ (14) โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และ (15) โครงการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ในช่วงแผนแรกระยะเวลา 5 ปี ที่จะผลักดันให้ ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ในเอเชีย โดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้ส่งเสริมแผนงานนี้ อย่างต่อเนื่องด้วยการจัดตั้ง คณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้น เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2546 โดยคณะกรรมการประกอบไปด้วย หน่วยงานจากกระทรวงอุตสาหกรรม ได้แก่ สำนักงาน เศรษฐกิจอุตสาหกรรม บีไอไอ รวมถึงสถาบันยานยนต์ หน่วยงานจากกระทรวงการคลัง ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมสรรพากร โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธาน

เพื่อศึกษาจัดทำแผนงานต่าง ๆ ตามนโยบาย โดยมีการทำงานอย่างต่อเนื่องในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานของภาครัฐกับหน่วยงานของเอกชน ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีสถาบันยานยนต์ทำหน้าที่ประสานและเป็นสื่อกลางกับทุก ๆ ฝ่าย และยังมีหน้าที่รับผิดชอบในโครงการต่าง ๆ โดยตรงให้นำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้เกิดความสำเร็จตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ (สถาบันยานยนต์, 2545)

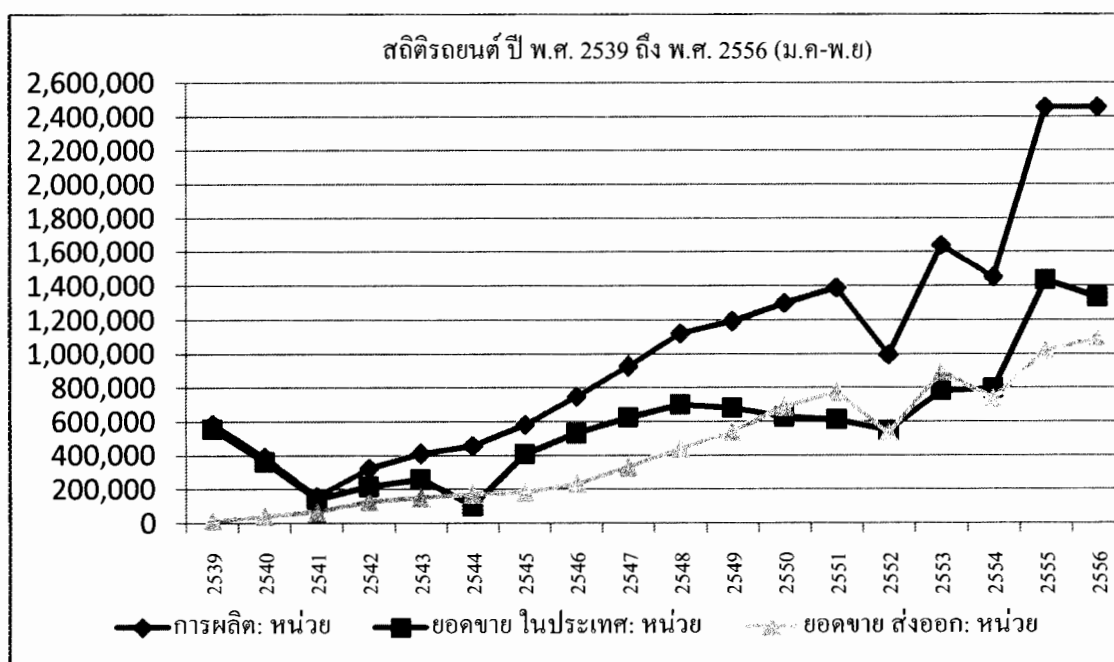
จากการปฏิบัติตามแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2554 ระยะเวลา 10 ปี จากผลผลิตรถยนต์ เมื่อปี พ.ศ. 2545 มียอดผลผลิตรวม 584,951 คันโดยจำหน่ายภายในประเทศจำนวน 409,362 คัน และส่งออกต่างประเทศจำนวน 181,471 คัน จนมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2554 มียอดผลผลิตรวม 1,457,798 คัน โดยจำหน่ายภายในประเทศจำนวน 796,123 คัน และส่งออกต่างประเทศจำนวน 735,627 คัน ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2545 เป็นปีฐานมีอัตราการเจริญเติบโตจากยอดผลผลิตรวมคิดเป็น 149.22% หรือเฉลี่ยปีละ 14.92% โดยจำหน่ายภายในประเทศคิดเป็น 94.48% หรือเฉลี่ยปีละ 9.45% และส่งออกต่างประเทศคิดเป็น 305.37% หรือ เฉลี่ยปีละ 30.54% จากการดำเนินงานตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ดังกล่าวส่งผลให้ประเทศไทยก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตรถยนต์ ลำดับที่ 15 ของโลก (สถาบันยานยนต์, 2557 ก) และลำดับที่ 10 ของโลกในปี พ.ศ. 2556 โดยมีผลิตภัณฑ์หลักเป็นรถกระบะปีกอ้วนขนาด 1 คัน ในการทำตลาดของอุตสาหกรรมยานยนต์และเพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงต่าง ๆ ในธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ อีกทั้งเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยรวมถึงกระแสของโลกในปัจจุบันมุ่งแสวงหาพลังงานจากแหล่งพลังงานใหม่ ๆ ที่มีใช้แหล่งพลังงานจากฟอสซิลซึ่งนับวันจะหมดสิ้นไปจากโลกนี้ กระแสการประหยัดพลังงานในด้านต่าง ๆ จึงทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ต้องมุ่งพัฒนาเทคโนโลยีให้สูงขึ้น มุ่งพัฒนานวัตกรรมยานยนต์ประหยัดพลังงานแบบใหม่ การหาพลังงานทดแทนและการหาพลังงานทางเลือกมาใช้เป็นพลังงานเชื้อเพลิงของรถยนต์เพื่อให้สอดคล้องกับกระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของโลกและกระแสสถานะโลกร้อน เนื่องจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซพิษอื่นจากไอเสียของรถยนต์ที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลเสียหายต่อสุขภาพของมนุษย์ ต่อสิ่งแวดล้อมของโลกและเกิดสถานะโลกร้อน อากาศแปรปรวน เป็นต้น (สถาบันยานยนต์, 2555 ข) ด้วยเหตุผลดังกล่าวหน่วยงานภาครัฐโดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ต่อคณะรัฐมนตรี วันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2550 ที่ อก 0905/ 1613 ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ ด้วยกระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์โดยมีเป้าหมายหลักในการผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่องไปสู่การเป็นฐานการผลิต

และส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับตลาดอนาคตโดยประกอบไปด้วยกลยุทธ์สำคัญ คือ การชี้ทิศทาง การสร้างโอกาส การพัฒนามาตรฐานงานวิจัย การยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการ สำหรับกลยุทธ์การชี้ทิศทางและสร้างโอกาส มีวัตถุประสงค์ เพื่อวางทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ชัดเจน เพื่อรองรับพัฒนาการของเศรษฐกิจสังคมและวิถีชีวิตยุคใหม่สอดคล้องกับโลกในยุคปัจจุบันรวมทั้ง เพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการไทยโดยสามารถจำแนกกลยุทธ์ออกได้เป็น 3 ส่วน โดยใน 2 ส่วนแรก คือ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และอุตสาหกรรมรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการไปแล้ว สำหรับในส่วนที่ 3 คือ อุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการสนับสนุนให้ก้าวไปสู่การเป็นฐานการผลิตอย่างครบวงจรเช่นเดียวกับในกรณีความสำเร็จของฐานการผลิตรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตันของไทยในปัจจุบัน รวมทั้งเพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในภาพรวมทั้งปัจจุบันพึ่งพารถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตันเพียงผลิตภัณฑ์เดียว ทั้งนี้เพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในส่วนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งจะเป็นพื้นฐานของอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเครื่องจักรและโลหะต่อไปในอนาคต

จากการศึกษากรณีความสำเร็จของฐานการผลิตรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตันของไทยเปรียบเทียบกับสถานการณ์อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งของไทยพบว่า ในหลายทศวรรษที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐได้มีการดำเนินมาตรการพัฒนาอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกันสำหรับอุตสาหกรรมทั้ง 2 ประเภทนี้ แต่ระดับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน กลับแตกต่างจากระดับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง โดยสิ้นเชิง จากการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ประสบความสำเร็จอย่างมากรุนั้นมาจากการที่ประเทศไทยมีตลาดรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ที่มีขนาดใหญ่เมื่อเปรียบเทียบกับตลาดต่างประเทศ ปรากฏการณ์นี้เป็นผลสืบเนื่องจากมาตรการชี้นำ และสนับสนุนระยะยาวของหน่วยงานภาครัฐหลายประการ อาทิเช่น การวางข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน เป็นการเฉพาะอันส่งผลให้รถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ของไทยเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะเฉพาะในตลาดโลก (Global niche product) การกำหนดให้รถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน มีสิทธิในการจรรยาที่เหนือกว่ารถยนต์บรรทุกประเภทอื่นอันส่งผลต่อความนิยมของการใช้รถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน เพื่อการขนสินค้า การผ่อนผันให้รถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน สามารถใช้บรรทุกผู้โดยสาร อันส่งผลต่อความนิยมของการใช้รถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ในแบบอเนกประสงค์ตลอดจน

มาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลเป็นระยะเวลายาวนาน

อย่างไรก็ตามมาตรการชี้นำของหน่วยงานภาครัฐประการสำคัญที่มีผลต่อการขยายตลาดรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ในประเทศไทยก็คือ การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตพิเศษสำหรับรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ที่ต่ำกว่าอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกว่า 10 เท่าตัว ปัจจุบันรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน เสียภาษีสรรพสามิตที่อัตราร้อยละ 3 เท่ากับรถจักรยานยนต์ในขณะที่อัตราภาษีสรรพสามิตค่าที่สุดของรถยนต์นั่ง คือ ร้อยละ 50 ผลจากการชี้นำด้านราคาและการตลาดนี้เองที่ส่งผลให้เกิดปริมาณการจำหน่ายและปริมาณการผลิตรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ที่มากพอต่อการสร้างอุตสาหกรรมการผลิตที่มีประสิทธิภาพได้ และจากสถานภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปรากฏดังภาพที่ 22 ตารางที่ 1 และตารางที่ 2 (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ก, ศูนย์สารสนเทศยานยนต์, 2557) มีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 22 สถิติรถยนต์ ปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2556

ตารางที่ 1 การผลิตยอดจำหน่ายรถยนต์ปี พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2556

ปี พ.ศ.	การผลิต: คัน	ยอดจำหน่าย	
		ในประเทศ: คัน	ส่งออก: คัน
2539	589,126	559,428	14,000
2540	389,100	363,156	42,200
2541	158,130	144,065	66,700
2542	327,233	218,330	130,000
2543	411,721	262,189	152,835
2544	459,418	104,502	175,299
2545	584,951	409,362	181,471
2546	750,512	533,176	235,122
2547	928,081	626,026	332,053
2548	1,125,316	703,261	440,705
2549	1,193,885	682,163	538,966
2550	1,301,149	631,251	690,100
2551	1,391,728	614,078	775,652
2552	999,378	548,871	535,596
2553	1,645,304	786,096	897,332
2554	1,457,798	796,123	735,627
2555	2,461,562	1,436,144	1,020,059
2556	2,459,504	1,331,572	1,094,089

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ปี พ.ศ. 2549

รายการ	รถยนต์ปิกอัพ *	รถยนต์นั่ง
การผลิต		
จำนวน (คัน)	886,769	298,819
ร้อยละ ของการผลิต	72.95	25.15
กำลังการผลิต (คัน) **	981,000	494,300
จำนวน Platform	5	27
การจำหน่าย		
จำนวน (คัน)	449,796	191,763
ร้อยละ ของตลาดภายในประเทศ	65.93	28.11
การส่งออก		
จำนวน (คัน)	416,973	121,993
มาตรการภาครัฐ		
ภาษีสรรพสามิต (ร้อยละ)	3	30, 35, 40, 50

หมายเหตุ: รถยนต์ปิกอัพ หมายถึง รถยนต์ปิกอัพ 1 ตัน กระบะตอนเดียว รถยนต์ปิกอัพ กระบะตอนเดียวมีแค็บ (Double cap) ทั้งแบบเปิด 2 ประตูและเปิด 4 ประตู และรถกระบะอเนกประสงค์ (Pickup passenger vehicle: PPV)

การสร้างฐานการผลิตอย่างครบวงจรในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการสร้างปริมาณการผลิตของรถยนต์แต่ละประเภทที่มีจำนวนมากพอ ทั้งนี้เนื่องมาจากปริมาณการผลิตต่อ 1 ประเภทจะส่งผลโดยตรงต่อการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economy of scale) อันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพิจารณาลงทุนสร้างฐานประกอบรถยนต์นั่ง ฐานการผลิตเครื่องยนต์และฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์รวมทั้งการพิจารณาใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ นอกจากนี้การประหยัดเนื่องจากขนาดยังมีส่วนสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของรถยนต์นั่งสำเร็จรูปและชิ้นส่วนรถยนต์ในตลาดส่งออกและส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีในประเทศไทย ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอย่างยั่งยืนจึงมีความจำเป็นที่หน่วยงานภาครัฐจะต้องออก มาตรการสร้างแรงจูงใจ เพื่อให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติพิจารณาสร้างฐานการลงทุน

รถยนต์นั่งประเภทใดประเภทหนึ่งที่มีปริมาณการผลิตที่มากพอในประเทศไทย ซึ่งประเภทรถยนต์ที่ควรส่งเสริมนั้นกระทรวงอุตสาหกรรมเห็นว่าควรเป็นรถยนต์นั่งประเภทใหม่ที่ (ก) สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก (ข) เกื้อหนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นส่วนไทยในภาพรวม (ค) สามารถรองรับความจำเป็นพื้นฐานการใช้รถยนต์นั่งของสังคมไทยยุคใหม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจากความต้องการในการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทย มีกำลังและมีปริมาณที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่องจากการเติบโตของเศรษฐกิจและรายได้ต่อหัวของประชาชน การพัฒนาการของสังคมไทยจากสังคมชนบทสู่สังคมเมืองและความต้องการของประชาชนในด้านของการคมนาคมที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตที่เป็นไปอย่างรวดเร็วและแม้ว่าจะมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขึ้นในอนาคตแต่ประชาชนก็ยังคงมีความต้องการและความจำเป็นที่ต้องมีรถยนต์เป็นของตนเอง รถยนต์นั่งประเภทใหม่จะช่วยชะลอผลกระทบต่อประชาชนในประเทศทั้งผู้ที่ใช้รถยนต์และไม่ใช้รถยนต์ จากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ จากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งมีมูลค่ามหาศาล (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ข) สถิติจากกรมธุรกิจพลังงานระบุว่ามูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบในปี พ.ศ. 2554 ถึง 2555 มีมูลค่า 976,789 ล้านบาท และ 1,119,564 ล้านบาท ตามลำดับ และมูลค่าการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในปี พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2555 มีมูลค่า 49,679 ล้านบาท และ 71,000 ล้านบาท ตามลำดับ (กรมธุรกิจพลังงาน, 2556)

จากเหตุผลดังกล่าวกระทรวงอุตสาหกรรมจึงพิจารณาเห็นว่า ควรส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์นั่งประเภทใหม่ขึ้นในประเทศไทย โดยรถยนต์ประเภทใหม่จะต้องมีประสิทธิภาพด้านการประหยัดพลังงานที่โดดเด่นรวมทั้งมีคุณสมบัติด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากลที่เรียกว่า รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลหรือที่นิยมเรียกโดยทั่วไปว่า รถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งการส่งเสริมนี้จำเป็นต้องอาศัยมาตรการของหน่วยงานภาครัฐในการเปิดการส่งเสริมการลงทุนและการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมควบคู่กัน ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในฐานการผลิตขนาดใหญ่ การสร้างตลาดรถยนต์อีโค คาร์ ในประเทศและการขยายการส่งออกไปพร้อมกัน ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมได้นำข้อคิดเห็นข้างต้นหารือกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้ทำการศึกษาและให้ความเห็นว่าการพัฒนารถยนต์ตามแนวทางที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอจะส่งผลดีด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม จึงเห็นควรให้ส่งเสริมและสนับสนุน และต่อมาบีไอไอได้มีมติ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 เห็นชอบในหลักการให้การส่งเสริมการลงทุนนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่มีคุณสมบัติรถยนต์เป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์อีโค คาร์ (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ข) และยังคงได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกระทรวงการคลัง

กระทรวงอุตสาหกรรมเพื่อทำหน้าที่เจรจาและพิจารณามาตรการสนับสนุนนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ให้เกิดการลงทุนและการขยายตลาดรถยนต์ดังกล่าวในประเทศไทย ซึ่งหลังจากนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้จัดการประชุมหารือร่วมระหว่างคณะทำงานและกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาประเด็นการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมสำหรับรถยนต์อีโค คาร์ เพื่อเป็นกลไกส่งเสริมในส่วนของตลาดในประเทศไทยโดยภายหลังการหารือ กระทรวงการคลังจะพิจารณานำเสนออัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์อีโค คาร์ นี้ ต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป ซึ่งข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีมีใจความดังนี้ เพื่อให้ เกิดการลงทุนสร้างฐานอุตสาหกรรมการผลิตและส่งออกรถยนต์อีโค คาร์ อันจะส่งผลดีต่อ การพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศในระยะยาวพร้อมทั้งเป็นการวางรากฐานการพัฒนา อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ไทยทั้งในด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์สำหรับอนาคต ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมภายใต้กรอบการค้าเสรี ตลอดจนเป็นการสร้างโอกาสให้กับประชาชน ในการเลือกใช้รถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กระทรวง อุตสาหกรรมจึงมีข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบนโยบายส่งเสริมรถยนต์ อีโค คาร์ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการดังต่อไปนี้

กระทรวงอุตสาหกรรม ดำเนินการออกประกาศกำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ ที่ครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์อีโค คาร์ และเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตรวจสอบและ พิจารณาอนุมัติว่ารถยนต์รุ่นใดมีคุณสมบัติตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรม

บีโอไอ ดำเนินการออกประกาศส่งเสริมการลงทุนพร้อมทั้งกำหนดสิทธิประโยชน์ด้าน การลงทุนแก่กิจการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ที่มีคุณสมบัติรถยนต์ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ที่ได้กำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์

โดยประกาศบีโอไอ ฉบับที่ 89/ 2550 (อ.43) วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2550 เรื่อง บีโอไอ ส่งเสริมโครงการรถยนต์อีโค คาร์ แบบแพคเกจรวม (Package) ให้สิทธิประโยชน์สูงสุดทั้งการ ประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วน วางเงื่อนไขใหม่ให้ลงทุนทั้งประกอบรถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์ และผลิตชิ้นส่วน วงเงินไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท โดยให้สิทธิประโยชน์เต็มที่ ยกเว้นเงินได้นิติ บุคคลไม่เกิน 8 ปี และอากรขาเข้าเครื่องจักรในทุกเขตที่ตั้ง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐาน การผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ซึ่งจะช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่ประชุมจึงเห็นชอบนโยบายส่งเสริมรถยนต์ อีโค คาร์ โดยกำหนดเงื่อนไขในการขอรับส่งเสริม การลงทุนดังนี้ (1) ผู้ขอรับส่งเสริมจะต้องเสนอการลงทุนเป็น โครงการแบบแพคเกจรวม ประกอบด้วยโครงการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์และการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ (2) มีขนาดการลงทุนของโครงการรวมไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท ทั้งการประกอบรถยนต์

และการผลิตชิ้นส่วน (3) ได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและยกเว้นภาษีเงินได้ไม่เกิน 8 ปี ในทุกเขตที่ตั้ง ทั้งการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์และการผลิตชิ้นส่วนอื่น ๆ โดยจำกัดวงเงิน ยกเว้นไม่เกินมูลค่าลงทุนของโครงการ (4) ต้องมีปริมาณการผลิตจริง ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป (5) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีคุณสมบัติด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง มีอัตราการใช้เชื้อเพลิงไม่เกิน 5.0 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร (6) ด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องมีมาตรฐานมลพิษยูโร 4 หรือสูงกว่าและมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตรและ (7) ด้านความปลอดภัย จะต้องมีความปลอดภัยในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 และ Reg.95 ตามลำดับ สำหรับเงื่อนไขการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้นจะต้องมีการผลิตชิ้นส่วนหลักเครื่องยนต์อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ (1) ฝาสูบ (Cylinder head) (2) เฟลาลูกเบี้ยว (Camshaft) (3) กะโหลกสูบ (Cylinder block) (4) เฟลาข้อเหวี่ยง (Crankshaft) และ (5) ก้านสูบ (Connection rod) และจะต้องมีการผลิตฝาสูบ กะโหลกสูบ เฟลาข้อเหวี่ยง โดยอย่างน้อยจะต้องมีการผลิตในขั้นตอนการกัดโลหะ (Machining) ทั้งนี้บริษัทที่สนใจลงทุนนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะต้องยื่นคำขอรับส่งเสริมการลงทุนภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2550 ก)

โดยประกาศบีโอไอ ฉบับที่ 108/2552 (อ.70) วันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2552 บอร์ดบีโอไอ เห็นชอบหลักเกณฑ์ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนสำหรับการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ และการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อีโค คาร์ โดยจะลดหย่อนสูงสุดให้อัตรา 90% เป็นเวลา 2 ปี หวังช่วยลดต้นทุนการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ให้ต่ำลงคันละประมาณ 1 แสนบาท ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบให้ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบตามตรา 30 แก่กิจการผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อีโค คาร์ โดยให้ได้รับสิทธิประโยชน์การลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนตามมาตรา 30 ซึ่งกำหนดให้วัตถุดิบ วัสดุจำเป็นนั้นต้องไม่มีผลิตในประเทศซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันและมีปริมาณเพียงพอในอัตราสูงสุดที่ร้อยละ 90 กำหนดเวลา 2 ปี โดยพิจารณาอนุมัติ คราวละ 1 ปี โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ของบริษัทให้สามารถสร้างตลาดในประเทศได้ ช่วยให้เกิดการสร้างฐานการผลิตที่ใหญ่พอจะแข่งขันในตลาดต่างประเทศ รวมถึงลดภาระของผู้ได้รับการส่งเสริมในการจัดหาชิ้นส่วนที่ไม่มีผลิตหรือพัฒนาในประเทศ ในระยะแรก ของการผลิต และกระตุ้นให้มีการลงทุนผลิตหรือพัฒนาชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นในอนาคต จากคุณสมบัติของการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ทั้งด้านการประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย จึงทำให้ต้นทุนการผลิตสูงกว่าปกติ ดังนั้นที่ผ่านมารัฐบาลจึงได้มีมาตรการสนับสนุนการลงทุนในด้านต่าง ๆ เช่น ภาษีสรรพสามิต รวมถึง

การให้สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน สำหรับการให้ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบและวัสดุที่จำเป็นตามมาตรา 30 ในครั้งนี้ จะช่วยให้ต้นทุนการผลิตของบริษัทลดลงส่วนหนึ่ง ทั้งนี้ที่ประชุมได้ตั้งคณะทำงานร่วมซึ่งประกอบด้วย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ และบีโอไอ เพื่อพิจารณาอนุมัติรายการวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผู้ได้รับการส่งเสริมยื่นขอใช้สิทธิการลดหย่อนอากรขาเข้าตามมาตรา 30 ดังกล่าว (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2552 ก)

กระทรวงการคลัง ออกประกาศกำหนดให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์อีโค คาร์ อยู่ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 รายการรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน โดยกำหนดให้มีอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสม ซึ่งอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์อีโค คาร์ นี้ให้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป ทั้งนี้รถยนต์ที่จะได้รับสิทธิการเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราสำหรับรถยนต์อีโค คาร์ นี้ จะต้องเป็นรถยนต์รุ่นที่ได้รับการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรม และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2550; กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550 ก)

โดยประกาศกระทรวงการคลัง วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2551 เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 81 มีสาระสำคัญ คือ ให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์อีโค คาร์ ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงานที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์เบนซินและที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ในอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 17 โดยต้องแสดงหนังสือรับรองการอนุมัติคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ ที่ออกโดยกระทรวงอุตสาหกรรม โดยอย่างน้อยต้องมีข้อกำหนดทางเทคนิคดังนี้ (1) ใช้หรือสามารถใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1 (2) มาตรฐานมลพิษอยู่ในระดับยูโร 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า (3) ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ที่ปล่อยจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตรที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1 และ (4) มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า และมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า ตามรายละเอียดบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง (กระทรวงการคลัง, 2551) ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 81

ประเภท	รายการ	อัตราภาษี					
		ตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตรา ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527			ลดลงเหลือ/ ยกเว้น		
		ตามมูลค่า	ตามปริมาณ	ตามมูลค่า	ตามปริมาณ	ตามมูลค่า	ตามปริมาณ
		ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย	ร้อยละ	หน่วย
		หน่วยละ			หน่วยละ		
		บาท			บาท		
	(2) รถยนต์นั่งหรือ รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่ง ไม่เกิน 10 คน ประเภท ประหยัดพลังงาน						
05.01	(2.4) รถยนต์ประหยัดพลังงาน				เริ่มตั้งแต่วันที่ 01 ตุลาคม		
และ	มาตรฐานสากล				พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป		
05.02	(2.4.1) เครื่องยนต์เบนซิน ที่มี ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	.....	.....	17	.....	.....
	(2.4.2) เครื่องยนต์ดีเซล ที่มี ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	.....	.....	17	.....	.....

หมายเหตุ: ประเภท 05.02 รถโดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน (1) ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรและมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) อัตราภาษีเดิม ร้อยละ 50 ลดเหลือร้อยละ 30 ตามมูลค่า

สรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนของระบบเศรษฐกิจมหภาค โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ อีกทั้งเป็นการสร้างและส่งเสริมผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศไทย คือ รถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งที่มีการกำหนดคุณสมบัติเฉพาะ

ของรถยนต์ เป็นรถยนต์นั่งประเภทใหม่ที่ผลิตเฉพาะในประเทศไทยเท่านั้นและถือได้ว่าเป็นผลิตภัณฑ์เฉพาะในตลาดโลกด้วย

ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ประกาศบีไอไอ ฉบับที่ 151/ 2550 (อ.72) วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550 ได้อนุมัติโครงการรถยนต์อีโค คาร์ ให้กับ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายแรกที่ได้รับการส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นโครงการแบบแผนงานรวม ที่มีการประกอบรถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์และผลิตชิ้นส่วน เงินลงทุน 6,700 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการผลิตรถยนต์ของฮอนด้า 3,800 ล้านบาท และการผลิตชิ้นส่วนของฮอนด้า และผู้รับช่วงการผลิตชิ้นส่วน 2,900 ล้านบาท มีกำลังการผลิต 120,000 คันต่อปี ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,300 ซีซี ใช้น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร มาตรฐานยูโร 4 ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ (Co2) ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยมาตรฐาน UNECE ตามแผนจะจำหน่ายในประเทศร้อยละ 50 และส่งออกไปยังตลาดในอาเซียน เอเชียแปซิฟิกและยุโรป ร้อยละ 50 โดยจะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศร้อยละ 70 หรือ ปีละประมาณ 12,174 ล้านบาท ตั้งโรงงานที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2550 ข)

โดยประกาศบีไอไอ ฉบับที่ 187/ 1/ 2550 (อ.83/ 1) วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2550 ได้อนุมัติโครงการรถยนต์อีโค คาร์ ให้กับ บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศญี่ปุ่น ได้รับการส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ และชิ้นส่วน มูลค่าเงินลงทุน 9,500 ล้านบาท มีกำลังการผลิตปีละประมาณ 138,000 คัน โดยจะจำหน่ายในประเทศร้อยละ 19 และส่งออกร้อยละ 81 ในตลาดเอเชีย ออสเตรเลียและแอฟริกา ตั้งโรงงานที่จังหวัดระยอง โดยจะเริ่มการผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553 และบริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด ได้รับการส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ และชิ้นส่วน มูลค่าเงินลงทุน 5,550 ล้านบาท มีกำลังการผลิตปีละประมาณ 120,000 คัน โดยจำหน่ายในประเทศร้อยละ 25 และส่งออกร้อยละ 75 ตลาดหลัก ได้แก่ กลุ่มประเทศ อาเซียน ออสเตรเลีย อินเดีย จีนและญี่ปุ่น ตั้งโรงงานที่จังหวัดสมุทรปราการ จะเริ่มดำเนินการผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553 (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2550 ค)

โดยประกาศบีไอไอ ฉบับที่ 38/ 2551 (อ.20) วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2551 ได้อนุมัติโครงการรถยนต์อีโค คาร์ ให้กับบริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) โดยได้รับส่งเสริมผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ชิ้นส่วนตัวถังและเครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 7,731 ล้านบาท กำลังการผลิตปีละประมาณ 107,000 คัน โดยเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศร้อยละ 12 และส่งออก ร้อยละ 88 ตลาดหลัก ได้แก่ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น ฟิลิปปีนส์และอินโดนีเซีย เป็นต้น จะเริ่มดำเนินการผลิตได้ในปี พ.ศ. 2553 และคาดว่าจะก่อให้เกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นกว่า 1,500 คน โดยตั้งโรงงาน

ที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด โดยได้รับส่งเสริม
 ผลิตรถยนต์อีโค कार์ และผลิตเครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 6,642 ล้านบาท กำลังการผลิต
 ปีละประมาณ 100,000 คัน โดยตามแผนการผลิตจะจำหน่ายในประเทศ และส่งออกสัดส่วนเท่ากัน
 คือ ร้อยละ 50 ซึ่งตลาดส่งออกหลัก คือ อาเซียนและโอเซเนีย เริ่มผลิตตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 ตั้งโรงงาน
 ที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา และบริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
 โดยได้รับส่งเสริมผลิตรถยนต์อีโค कार์ และผลิตเครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 7,317 ล้านบาท
 กำลังการผลิตปีละประมาณ 100,000 คัน โดยตามแผนการผลิตจะจำหน่ายในประเทศ ร้อยละ 48
 และส่งออก ร้อยละ 52 ไปประเทศในกลุ่มอาเซียน เอเชียแปซิฟิกและประเทศแอฟริกาใต้ ตั้ง
 โรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง เริ่มผลิตปี พ.ศ. 2553 ภายหลัง
 ประกาศล้มเลิกโครงการเนื่องจากขาดความมั่นใจในการทำตลาดในประเทศและเงื่อนไขต่าง ๆ
 ที่กำหนดไว้ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2551)

โดยประกาศบีไอไอ ฉบับที่ 16/ 2553 (อ.8) วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2553 ได้อนุมัติ
 ส่งเสริมการลงทุนให้กับบริษัทสยามกลการและนิสสัน จำกัด ได้รับการส่งเสริมการลงทุนผลิต
 ชิ้นส่วนโลหะและชิ้นส่วนประกอบของตัวถังสำหรับรถยนต์อีโค कार์ เงินลงทุน 1,430 ล้านบาท
 โดยมีกำลังการผลิตชิ้นส่วนโลหะประมาณ 1.08 ล้านชิ้นต่อปี หรือ 26,890 ตัน โดยมีกำลังการผลิต
 ชิ้นส่วนประกอบของตัวถังประมาณ 100,188 ชุดต่อปี มีการจ้างแรงงานไทย 410 คน มีตลาด
 ส่งออกหลักร้อยละ 75 คือ กลุ่มประเทศ เอเชีย ออสเตรเลีย อินเดีย จีนและญี่ปุ่น และร้อยละ 25
 จำหน่ายในประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2553)

สรุปได้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ มีจำนวน
 5 บริษัท มีมูลค่าเงินลงทุนรวม 37,553 ล้านบาท โดยคาดว่าผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 บริษัท จะสามารถ
 เริ่มจำหน่ายรถยนต์อีโค कार์ ได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งจากการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าว
 ก่อให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทำให้เกิดการว่าจ้างแรงงานในจังหวัด
 พระนครศรีอยุธยา ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการและจังหวัดใกล้เคียง ส่งผลดี
 ต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องขยายกำลังการผลิต การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับการผลิต
 รถยนต์ อีโค कार์ เช่น อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมแม่พิมพ์
 อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรม
 พลาสติกและการว่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นตามการขยายกำลังการผลิตตามการลงทุนที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศรียา ชัยรัตนานนท์ (2551) ได้ทำการศึกษาเชิงเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยและเวียดนาม: อุตสาหกรรมยานยนต์ พบว่าในภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นประเทศไทยยังคงมีศักยภาพทางเศรษฐกิจและการค้าสูงกว่าประเทศเวียดนาม อย่างไรก็ตามสำหรับสินค้าชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์นั้น แม้ว่าเวียดนามมีการผลิตที่ต่ำกว่าไทยแต่ความสามารถในการแข่งขันและการขยายตัวของการส่งออกที่มีอัตราสูงกว่าไทยอาจทำให้เวียดนามครองส่วนแบ่งในตลาดโลกในสินค้านี้มากกว่าไทยในอนาคต นอกจากนี้ การศึกษาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและขีดความสามารถในการแข่งขัน ชี้ให้เห็นว่าศักยภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีจุดแข็งด้านเทคโนโลยีสูงกว่า แรงงานมีทักษะฝีมือและมีผลิตภาพแรงงานสูง รวมทั้งมีการรวมกลุ่มผู้ประกอบการที่เข้มแข็งกว่า แต่ไทยยังมีข้อเสียเปรียบในด้านความสมบูรณ์ทางทรัพยากร อัตราค่าจ้างแรงงานและเสถียรภาพทางการเมืองและผลการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมยานยนต์จากการเข้าเป็นสมาชิก WTO ของเวียดนามพบว่า แม้ว่าการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศในเวียดนามเพิ่มสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2550 แต่สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว การย้ายฐานการผลิตจากไทยไปเวียดนามไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากเวียดนามขาดความพร้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งต้องใช้เวลาในการพัฒนาอีกหลายปี ดังนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเวียดนามในปัจจุบันจึงอยู่ในฐานะคู่ค้าของไทยมากกว่าคู่แข่ง

กรณีตัวอย่างที่ 2 สถาบันยานยนต์ (2553 ข) โครงการจัดทำแผนที่นำทางการพัฒนาเทคโนโลยีด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้สรุปว่าแนวทางในการพัฒนายานยนต์ประกอบไปด้วย 6 หัวข้อ คือ (1) แนวโน้มรถยนต์จะมีขนาดเล็กลง เบาขึ้น (Smaller & Lighter) (2) มีการปรับปรุงด้านประสิทธิภาพอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (Fuel consumption improvement) โดยการพัฒนาเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง รวมถึงรถ Hybrid electric vehicle: HEV (3) รถเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น (Environment management) พัฒนาเครื่องยนต์เผาไหม้ภายในที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การพัฒนายานยนต์ Hybrid electric vehicle: HEV การพัฒนายานยนต์ Plug-in Hybrid electric vehicle: PHEV การพัฒนายานยนต์ Electric vehicle: EV รวมถึงยานยนต์เซลล์เชื้อเพลิง (4) มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีความปลอดภัย (Safety technology) ไม่ว่าจะเป็นความปลอดภัยด้าน Active safety (ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น เบรก) Pre-crash (การเตรียมความพร้อมก่อนเกิดอุบัติเหตุ) และ Passive (ปกป้องผู้โดยสารหลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้ว) (5) มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent transportation system technology) เทคโนโลยีขนส่งอัจฉริยะเป็นเหมือนผู้ช่วยขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงอำนวยความสะดวกข้อมูลในการขับขี่โดยเพิ่มการสื่อสารระหว่างคนกับรถ ระหว่างรถกับรถ หรือระหว่างรถกับโครงสร้าง

พื้นฐานตัวอย่างของเทคโนโลยี เช่น การใช้ Radar ในการตรวจจับสัญญาณของสิ่งกีดขวางหรือคนเดินถนน โดยเฉพาะในยามค่ำคืนเพื่อทำให้คนขับทราบก่อนและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และ (6) การพัฒนาให้ใช้พลังงานจากแหล่งอื่น ๆ (Nest generation of power source) พลังงานทางเลือก อาทิ แก๊สโซฮอล์ น้ำมัน ไบโอดีเซล ก๊าซธรรมชาติ และอื่น ๆ ส่วนพลังงานไฟฟ้า ที่มาใช้ในยานยนต์ Hybrid electric vehicle หรือ Plug-in Hybrid electric vehicle และ Electric Vehicle ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนายานยนต์เหล่านี้คือการพัฒนาแบตเตอรี่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

สถาบันยานยนต์ (2553 ก) ได้ศึกษาแบบจำลองอุปสงค์รถยนต์ในประเทศไทย เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย โดยมูลค่าการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 3.36 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) หรือร้อยละ 9.44 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจากภาคอุตสาหกรรมการผลิตรวมทั้งการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ยังมีความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมบริการ ที่เกี่ยวเนื่อง ได้แก่ การขาย การบริการหลังการขาย การประกันภัย และการเงิน ดังนั้นเมื่ออุตสาหกรรมยานยนต์ขยายตัวย่อมส่งผลดี ต่ออุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย ในทำนองกลับกันหากอุตสาหกรรมยานยนต์มีปัญหาย่อมส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องดังกล่าวด้วยเช่นกัน ในปี พ.ศ. 2550 ประเทศไทย มีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์รวมอยู่ที่ 6.30 แสนคัน โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลการเก็บภาษีของกรมสรรพสามิตพบว่า รายได้จากภาษีรถยนต์ มีมูลค่ามากถึง 55.8 ล้านบาท มากเป็นอันดับสอง รองจากรายได้จากภาษีน้ำมัน และผลิตภัณฑ์น้ำมัน เท่านั้น หากสามารถพยากรณ์ ถึงความต้องการรถยนต์ในประเทศไทยได้นั้น ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์โดยตรง อัน ได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเท่านั้น แต่ยังมีประโยชน์ต่อภาครัฐในแง่การกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมการผลิตนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืน วัตถุประสงค์ของการศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์ใหม่ในประเทศไทยเพื่อนำไปสู่การพยากรณ์อุปสงค์รถยนต์ต่อไป ซึ่งจากการศึกษาสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์นั่งในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้แก่ ดัชนีราคารถยนต์ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และตัวแปรหุ่นการส่งเสริมการขาย โดยดัชนีราคารถยนต์ และตัวแปรหุ่นมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอุปสงค์รถยนต์ในขณะที่อัตราดอกเบี้ยเงินกู้มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้าม สำหรับปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ

ความเชื่อมั่น 95% ได้แก่ ผลผลิตมวลรวมประชาชาติภาคเกษตร อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ตัวแปรหุ่นถูดู เก็บเกี่ยวภาคเกษตรและปริมาณการจำหน่ายในไตรมาสที่แล้ว โดยผลผลิตมวลรวมประชาชาติภาคเกษตร และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับอุปสงค์รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ดังนั้น หากภาครัฐต้องการกระตุ้นให้มีการบริโภคสินค้ายานยนต์มากขึ้นไม่ว่าจะเป็นรถยนต์นั่ง หรือรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ก็ตามการลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จะทำให้ปริมาณการบริโภครถยนต์เพิ่มขึ้นได้และในทางกลับกันหากภาครัฐต้องการชะลอการใช้จ่ายเพื่อการบริโภคในสินค้ายานยนต์การเพิ่มราคาน้ำมันไม่สามารถช่วยลดการซื้อรถยนต์ได้เมื่อน้ำมันจะเป็นสินค้าประกอบกับรถยนต์ก็ตาม

เกรียงไกร เตชกานนท์ (2553) ได้ศึกษาเครือข่ายการผลิตระดับโลก และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อยกระดับความสามารถทางเทคโนโลยีของผู้ผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ผลการศึกษาเกี่ยวกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในลักษณะเครือข่ายซึ่งเป็นรูปแบบการจัดการแบบใหม่ พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์ได้ลงทุนในกิจกรรมการวิจัยและพัฒนา และยกระดับความสามารถของฐานผลิตในประเทศไทยเพื่อรับการผลิตรถรุ่นใหม่ให้สูงขึ้น เช่น การส่งเสริมการลงทุนในโครงการอีโคคาร์ เป็นต้น ส่วนผลการศึกษาเกี่ยวกับความร่วมมือกันในการทำวิจัยและพัฒนาระหว่างผู้ผลิตกับภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ลูกค้า ผู้ขายวัตถุดิบ สถานศึกษา และหน่วยงานรัฐ พบว่าผู้ผลิตไทยยังมีข้อจำกัดในระดับพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ซึ่งเป็นอุปสรรคในการยกระดับกิจการในห่วงโซ่อุปทานระดับโลกที่มีบริษัทต่างชาติเป็นผู้นำ ในภาวะการแข่งขันและการเปิดเสรีทางการค้า รัฐบาลไม่สามารถออกนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมให้เช่นที่เคยทำในอดีต ดังนั้น จึงควรปรับบทบาทมาสนับสนุนสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึง และนำไปสู่การสร้างนวัตกรรมใหม่ที่เป็นความรู้ของคนไทย ซึ่งบทสรุปของการศึกษานี้ ได้สะท้อนให้เห็นว่าภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถใช้ประโยชน์อันจะนำไปสู่การสร้างความรู้ที่เป็นของคนไทย และจะช่วยให้คนไทยสามารถยกระดับตนเองในห่วงโซ่อุปทานการผลิตระดับโลกของผู้ผลิตต่างชาติได้ การกำหนดนโยบายที่เหมาะสมเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยพร้อมที่จะก้าวสู่พรมแดนความรู้ใหม่ ๆ จะมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความยั่งยืนได้

ทิชากร เกสรบัว (2553) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งออกในอุตสาหกรรมรถยนต์ และการพยากรณ์ ผลการศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์พบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยมีส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศมากกว่าการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ

ด้านการจำหน่ายอุตสาหกรรมรถยนต์มีส่วนการจำหน่ายในประเทศมากกว่าในต่างประเทศ ต้นทุนของอุตสาหกรรมรถยนต์มาจากต้นทุนการผลิตเป็นหลัก นอกจากนั้นยังพบว่าประเทศไทย มีการส่งออกอรรถระบะมากที่สุด รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง ด้านส่วนประกอบยานยนต์มีการส่งออก OEM Part (Original equipment manufacturer) มากที่สุด รองลงมาคือ Space part ประเทศที่ส่งออก มากที่สุด ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย รองลงมา คือ ประเทศอินโดนีเซีย (จากการศึกษาตลาด ต่างประเทศ 5 ตลาด ได้แก่ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ญี่ปุ่นและซาอุดีอาระเบีย) ส่วนผล การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการส่งออกในอุตสาหกรรมรถยนต์พบว่า ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลิตกัณฑ์ในประเทศเบื้องต้นต่อคน อัตราแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมันดิบ ปริมาณการผลิตรถยนต์ ในประเทศ และดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ) สามารถอธิบาย มูลค่าการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบไปยังประเทศออสเตรเลีย ได้ร้อยละ 97 นอกจากนั้น พบว่า มูลค่าการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบยังผันแปรไปในทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันดิบ อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐ ปริมาณการผลิตรถยนต์และผันแปรในทิศทาง ตรงกันข้ามกับดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ) อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 99 ร้อยละ 93 ร้อยละ 90 และร้อยละ 90 ตามลำดับ ตัวแปรอิสระ สามารถอธิบายมูลค่าการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบไปยังประเทศอินโดนีเซีย ได้ร้อยละ 95 นอกจากนั้น พบว่า มูลค่าการส่งออกรถยนต์ และส่วนประกอบยังผันแปรไปในทิศทางเดียวกับ ราคาน้ำมันดิบ อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 93 ตัวแปรอิสระ สามารถอธิบายมูลค่า การส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบไปยังประเทศซาอุดีอาระเบียได้ ร้อยละ 98 นอกจากนั้น พบว่า มูลค่าการส่งออกรถยนต์ และส่วนประกอบยังผันแปรทิศทางเดียวกับผลิตกัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น ต่อคน ของประเทศซาอุดีอาระเบีย ปริมาณการผลิตรถยนต์ และผันแปรไปในทิศทางตรงกันข้ามกับ ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมรถยนต์และส่วนประกอบ) อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับ ความเชื่อมั่นร้อยละ 97 ร้อยละ 92 และร้อยละ 92 ตามลำดับ ตัวแปรอิสระ สามารถอธิบายมูลค่า การส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบไปยังประเทศญี่ปุ่นได้ร้อยละ 98 นอกจากนั้น พบว่า มูลค่า การส่งออกรถยนต์ และส่วนประกอบยังผันแปรไปในทิศทางเดียวกับผลิตกัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น ต่อคนของประเทศญี่ปุ่น อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินเยนและราคาน้ำมันดิบ อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ร้อยละ 99 และร้อยละ 96 ตามลำดับ ตัวแปรอิสระ สามารถอธิบาย มูลค่าการส่งออกรถยนต์ และส่วนประกอบไปยังประเทศมาเลเซียได้ร้อยละ 98 นอกจากนั้น มูลค่า การส่งออกรถยนต์ และส่วนประกอบยังผันแปรไปในทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันดิบ อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 100 และผลการพยากรณ์แนวโน้มการส่งออก

ในอุตสาหกรรมรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2557 พบว่าแนวโน้มมูลค่าการส่งออกรถยนต์ และส่วนประกอบของประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยเท่ากับ ร้อยละ 6.86

สถาบันยานยนต์ (2554 ก) ได้ศึกษา ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการศึกษาเชิงเปรียบเทียบปัจจัยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน โดยที่ปัจจุบันประเทศที่มีฐานการผลิตรถยนต์ในอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เวียดนาม และประเทศไทย ซึ่งปัจจัยที่นำมาพิจารณานั้นประกอบไปด้วย (1) สภาพปัจจัยการผลิตในประเทศ (Factor conditions) (2) อุปสงค์ในประเทศ (Domestic demand) (3) อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ (Supporting and related industries) (4) โครงสร้างและสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศ (Company strategy structure and rivalry) และ (5) นโยบายรัฐบาลและการศึกษาความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของสินค้ายานยนต์ไทย และประเทศสมาชิกอื่นในตลาดโลก โดยสามารถสรุปได้ดังนี้ เมื่อพิจารณาด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศนั้น ประเทศไทยมีความได้เปรียบในปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน แม้โดยภาพรวมของปัจจัยด้านสาธารณูปโภคนั้น จะยังไม่ทันสมัยเท่ากับประเทศมาเลเซีย แต่เนื่องด้วยมาเลเซียนั้นมีขนาดพื้นที่และขนาดประชากรที่เล็กกว่าประเทศไทยค่อนข้างมาก ขนาดประชากรคิดเป็น 40% ของประเทศไทย ดังนั้นถ้าพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการลงทุนฐานการผลิตของอุตสาหกรรมที่ต้องใช้มูลค่าลงทุนจำนวนมากแล้วประเทศไทยถือว่ามีความได้เปรียบโดยรวมที่ดึงดูดการลงทุนมากกว่า ในขณะที่ปัจจัยด้านแรงงานที่ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น แม้ประเทศไทยจะมีค่าแรงสูงเป็นอันดับ 2 รองจากมาเลเซีย แต่ในด้านของคุณภาพฝีมือแรงงานของไทยนั้น ถือเป็นข้อได้เปรียบของอุตสาหกรรมไทย เมื่อพิจารณาในปัจจัยด้านวัตถุดิบและอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องนั้น ประเทศสมาชิกส่วนใหญ่มีวัตถุดิบค่อนข้างคล้ายคลึงกัน คือ มีวัตถุดิบยางพาราและผลิตภัณฑ์จากปิโตรเคมี นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ที่ทั้งประเทศไทยและมาเลเซียต่างเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าประเภทดังกล่าว ภาพรวมอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวเนื่องนี้ส่วนใหญ่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาคหรือบางอุตสาหกรรมมีความสามารถในการแข่งขันถึงระดับโลกไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากยางพาราหรืออุตสาหกรรมแก้วและกระจก ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ อย่างอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์หรือเวียดนามนั้น ยังอยู่ในช่วงพัฒนาอุตสาหกรรมในขั้นต้น ดังนั้นในปัจจัยด้านศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนวัตถุดิบ และอุตสาหกรรมสนับสนุน และเกี่ยวเนื่องประเทศไทย ถือมีความได้เปรียบประเทศอื่น ๆ อยู่มาก โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ และสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน อาจกล่าวได้ว่าถูกรอบงำ และได้รับอิทธิพลจากบริษัทผู้ประกอบ

ยานยนต์ญี่ปุ่น มีเพียงประเทศมาเลเซีย ที่มีแบรนด์รถยนต์เป็นของตนเอง และยังสามารถรักษา สัดส่วนตลาดภายในประเทศไว้ได้แต่ในอนาคตเมื่อมาตรการกีดกันทางการค้า ทั้งที่เป็นมาตรการ ด้านภาษีและมีใช้ภาษีหมดไปการรักษาสัดส่วนตลาดของแบรนด์ยานยนต์แห่งชาติมาเลเซีย นั้น อาจเป็นเรื่องยาก ด้านอุตสาหกรรมประเทศเวียดนามมีการรับอิทธิพลจากประเทศจีน ทำให้ อุตสาหกรรมยานยนต์ประเภทขนส่งมวลชน และการพาณิชย์ขนาดใหญ่รวมไปถึงอุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์ค่อนข้างมีความแข็งแกร่ง

อย่างไรก็ดีแม้ว่าสภาพ โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ในด้านผู้ประกอบการยานยนต์ จะมีความคล้ายคลึงกันทั้งภูมิภาค แต่ในด้านของประเภทยานยนต์ที่แต่ละประเทศทำการผลิตนั้น ต่างมีการแบ่งส่วนตลาด (Allocate) อย่างชัดเจน กล่าวคือ ประเทศไทยเป็นตลาดรถกระบะ 1 คัน รวมถึงอนุพันธ์ของรถกระบะและปัจจุบันกำลังอยู่ในช่วงการเริ่มต้นของการเป็นฐานการผลิต รถยนต์นั่งขนาดเล็กหรือรถยนต์อีโค คาร์ ส่วนประเทศมาเลเซียเป็นตลาดที่มีความชัดเจน ในสัดส่วนตลาดของประเภทยานยนต์โดยรถยนต์นั่งประเภทซีดานถือเป็นตลาดที่มีสัดส่วนทั้ง ปริมาณและมูลค่าสูงสุด แม้ในปีที่ผ่านมาตลาดรถยนต์ในประเทศมาเลเซียเริ่มมีสัญญาณของ การเปลี่ยนแปลงในด้านพฤติกรรมผู้บริโภค คือ มีการเพิ่มสัดส่วนตลาดของรถยนต์ประเภท MPV และ SUV อย่างมีนัยสำคัญ แต่เมื่อพิจารณาสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว พบว่าเป็น การเปลี่ยนแปลงที่มาจากความอึดตัวในตลาดรถยนต์นั่งประเภทซีดานหรือถ้ามองในด้าน ของอุปสงค์นั้นสัดส่วนตลาดของรถยนต์ประเภท MPV และ SUV ที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจาก การยกระดับของอำนาจซื้อของผู้บริโภคที่มีรายได้ในระดับสูงจนกระทั่งสามารถบริโภครถยนต์นั่ง ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับตลาดรถยนต์ในอินโดนีเซียที่สัดส่วนการบริโภครถยนต์นั่ง ประเภท MPV และ SUV ที่เป็นตลาดใหญ่สุดในประเทศเป็นผลมาจาก โครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศซึ่งเป็นครอบครัวขนาดใหญ่และมีการดำเนินธุรกิจยังเป็นแบบ ครอบครัวการบริโภครถยนต์คันแรกจึงต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการใช้งาน นอกจากรถยนต์ นั่งประเภท MPV และ SUV เป็นตลาดที่มีสัดส่วนสูงสุดในอินโดนีเซียแล้วรถเพื่อการพาณิชย์ เช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่ของอินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีความสำคัญรองลงมา เนื่องจากสภาพภูมิประเทศ ของอินโดนีเซียที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่และส่วนใหญ่ยังขาดการพัฒนา ประกอบกับนโยบายของรัฐบาล ที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ทำให้อินโดนีเซียเป็นตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และ มีฐานการผลิตรถประเภทดังกล่าวในภูมิภาค ส่วนฟิลิปปินส์นั้นจัดเป็นประเทศผู้บริโภครถยนต์ ในฐานะที่เป็น ผู้นำเข้าในภูมิภาค ทั้งนี้เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ที่เป็นลักษณะเกาะขนาดเล็กเป็น ส่วนใหญ่จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนา แต่อย่างไรก็ดีฟิลิปปินส์ยังเป็นประเทศที่มีการลงทุน

ในชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง คือ เกียร์และส่วนประกอบ ทำให้ฟิลิปปินส์เป็นผู้จัดจำหน่าย (Supplier) ในภูมิภาคอาเซียน เมื่อพิจารณาแนวโน้มการเติบโตของตลาดรถยนต์ในแต่ละประเทศ พบว่า ในช่วง 5-10 ปีนี้ ประเทศไทยยังมีศักยภาพ และแนวโน้มในการเติบโตของตลาดรถยนต์ สูงกว่าประเทศอื่น ๆ เนื่องจาก สภาพเศรษฐกิจโดยรวมจะสามารถขยายตัวได้ดี และยังมีความแตกต่างของการกระจายรายได้ ของประชาชนอีกมาก ทำให้มีโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรม ส่วนประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนามแนวโน้มการเติบโตในช่วงระยะเวลาดังกล่าวจะเกิดกับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ มากกว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากรายได้ของประชากรยังอยู่ในระดับต่ำ การยกระดับของคุณภาพชีวิตของประชากรทั้ง 2 ประเทศ จะทำให้มีการบริโภครถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมาก จนกระทั่งเกิดภาวะอึดตัวของตลาดแล้ว จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรมผู้บริโภคจากรถจักรยานยนต์เป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็ก นอกจากนี้ ด้านนโยบายรัฐบาลในแต่ละประเทศนั้น ประเทศไทยมีความโดดเด่นมากในด้านของโครงสร้างภาษีสรรพสามิตที่ในภาพรวมมีอัตราภาษีต่ำกว่าประเทศอื่นจึงดึงดูดการลงทุนของผู้ประกอบการยานยนต์ต่างชาติ ส่วนประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีโครงสร้างภาษีต่ำรองจากประเทศไทย ส่วนประเทศมาเลเซียนั้นนอกจากจะมีโครงสร้างภาษีในระดับสูงแล้วยังมีมาตรการที่เป็นอุปสรรคทางการค้าอีกมากที่ทางรัฐบาลออกมาตรการมาปกป้องยานยนต์แห่งชาติรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนท้องถิ่น ส่วนนโยบายอื่น ๆ เช่น นโยบายส่งเสริมการลงทุนนั้น ปัจจุบันถือว่าแต่ละประเทศมีทิศทางการลงทุนส่งเสริมการลงทุนไปแนวทางเดียวกัน คือ ส่งเสริมการลงทุนในประเภทยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง หากแต่ประเทศไทยนั้น มีนโยบายค่อนข้างเฉพาะเจาะจงมากกว่า คือ นอกจากส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงแล้ว ยังส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์โมเดลใหม่ และการลงทุนในชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูง ส่วนประเทศอินโดนีเซียมีความแตกต่างของนโยบายการลงทุนส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 24 ตัน

สรุปได้ว่า ปัจจัยความสามารถในการแข่งขันด้านต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ยังมีความได้เปรียบและยังมีศักยภาพสูงสุดในภูมิภาคและเมื่อพิจารณาความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมยานยนต์ ทั้งในด้านอุปสงค์ และอุปทานในระดับภูมิภาคทำให้สรุปได้ว่า ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอย่างสมบูรณ์ ดังนั้น สำหรับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตที่จะเกิดขึ้นนี้ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนั้นมีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดผลดีมากกว่าผลเสีย เนื่องจากเมื่อพิจารณาสถานการณ์และความเป็นไปได้ที่จะเกิดการย้ายฐานการผลิตรถยนต์จากประเทศไทยไปประเทศอื่น ๆ นั้นต้องมีปัจจัยที่ความสอดคล้องกัน 3 เหตุการณ์ คือ (1) ประเทศสมาชิกอื่นที่มีศักยภาพ (อินโดนีเซีย และเวียดนาม) มีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว โดยที่มีการกระจายรายได้ของประชาชน

ไม่แตกต่างกันมากนัก (2) ประเทศที่มีศักยภาพมีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างรวดเร็ว จนอยู่ในระดับเดียวกับประเทศไทยและ (3) ประเทศไทยไม่มีการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรม ในทางตรงกันข้ามเมื่อเกิดการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยน่าจะได้รับประโยชน์จากการรวมตลาด เนื่องจากยังมีช่องว่าง ของความได้เปรียบในอุตสาหกรรมโดยผลที่เกิดขึ้นนั้นมีความเป็นไปได้ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ไทย ที่มีศักยภาพจะมีการขยายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่น ๆ ซึ่งปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดผล ดังกล่าวคือ การพัฒนาด้านฝีมือแรงงาน การพัฒนาด้านมาตรฐานและคุณภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ไทยตลอดจนมาตรการสนับสนุนการขยายการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาล และข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ และผู้ประกอบการจากผลการศึกษาศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทย ในภูมิภาคอาเซียนนั้นสรุปได้ว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันต่อประเทศ สมาชิกอื่น ๆ ค่อนข้างมาก ในขณะที่ประเทศสมาชิกอื่นยังอยู่ในขั้นของการพัฒนาอุตสาหกรรม ภายในมีเป้าหมายในการผลิตเพื่อบริโภคในประเทศ แต่สำหรับประเทศไทยได้ผ่านจุดดังกล่าว จนสามารถก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตรถยนต์ลำดับ 12 ของโลก โดยมีรถกระบะ 1 คันที่ไทยมีศักยภาพ สูงสุด ดังนั้นในการที่จะรักษาและยกระดับความสามารถในการแข่งขัน ในภูมิภาคนั้นมียปัจจัย ที่สำคัญที่ควรพิจารณา ดังนี้ (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตของผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่อง (2) การสร้างแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพอย่างเพียงพอ ต่อความต้องการของอุตสาหกรรมและเพิ่มความสามารถในด้านภาษาต่างประเทศ (3) ความร่วมมือ ระหว่างองค์กรที่มีบทบาทและหน้าที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และ (4) ภาครัฐ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ

สถาบันยานยนต์ (2554 ข) ได้ศึกษา ผลกระทบด้านภัยสึนามิและแผ่นดินไหวในญี่ปุ่น ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2554 ณ เมืองเซนได และบริเวณใกล้เคียงเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในเวลาต่อมาทั้งระยะ สั้นเนื่องจากประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติญี่ปุ่นรายใหญ่ 6 บริษัท ซึ่งสามารถผลิตได้ร้อยละ 83 ของการผลิตรถยนต์ จำนวนรวม 12 บริษัท สรุปผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยทั้งในเชิงบวกและลบได้ดังนี้ (1) จากภัยสึนามิ ส่งผลกระทบ ในภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยด้านการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้ เป้าหมายการผลิตรวมในปี พ.ศ. 2554 เหลือเพียง 1.8 ล้านคัน ลดลงประมาณ 200,000 คัน จากเป้าหมายเดิมที่สถาบันยานยนต์ได้คาดการณ์ไว้ที่ 2 ล้านคัน ซึ่งเป็นการคาดการณ์เมื่อต้นปี พ.ศ. 2554 ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์สึนามิโดยประเมินจากสถานการณ์ภาพรวมของปี พ.ศ. 2553

ที่ผ่านมาที่มีการผลิตรวม 1.65 ล้านคัน ในขณะที่คาดการณ์ยอดขายในประเทศทั้งปีประมาณ 800,000 คัน โดยมียอดขายในช่วง 3 เดือนแรก 240,000 คัน จากยอดขายใน 2 เดือนแรก มกราคม-กุมภาพันธ์ 145,611 คัน บวกกับในเดือนมีนาคม อีกประมาณกว่า 90,000 คัน ประกอบกับคาดการณ์ที่เพิ่มขึ้นจากแผนการเปิดตัวรถอีโคคาร์ใหม่ของบริษัท Honda และสถานการณ์ที่เริ่มค่อย ๆ พื้นตัวของสหรัฐอเมริกาในช่วงต้นปีทีคาดว่าน่าจะส่งผลให้ตลาดส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2554 เป็นไปในทิศทางที่ขยายตัวสูงขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2553 (2) ผลกระทบจากการขาดชิ้นส่วน ที่ต้องนำเข้าจากญี่ปุ่นในช่วงไตรมาสที่ 2 ตั้งแต่เดือน เมษายน ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2554 จะเห็นได้ว่าการนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์รวมทั้ง โครงรถและตัวถังลดลง ร้อยละ 12 ส่วนประกอบ และอุปกรณ์อื่น ๆ ลดลงร้อยละ 6 ชิ้นส่วนประกอบอื่น ๆ นำเข้าลดลงร้อยละ 7 ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ 7 ชิ้น ส่วนเครื่องยนต์-เพลาส่งกำลัง และข้อเหวี่ยงลดลง ร้อยละ 6 ขณะนี้การนำเข้าขางรถยนต์เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2 (3) ผลกระทบด้านการส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นในช่วงไตรมาสที่ 2 ตั้งแต่เดือนเมษายน ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2554 ได้แก่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่น ๆ ลดลง ร้อยละ 28 ชุดสายไฟรถยนต์ลดลง ร้อยละ 56 เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิดเครื่องยนต์ และส่วนประกอบลดลง ร้อยละ 2 หม้อเบตเตอร์ลดลง ร้อยละ 10 และกระจกรถยนต์ และกระจกนิรภัยลดลง ร้อยละ 37 ขณะที่เพลาส่งกำลังและข้อเหวี่ยงส่งออกเพิ่มขึ้น ร้อยละ 9 ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 53 เครื่องยนต์สันดาปภายในเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ยานพาหนะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2553 (4) ผลกระทบด้านมูลค่าการนำเข้ารถยนต์นั่งจากประเทศญี่ปุ่นลดลง ร้อยละ 36 ขณะที่มูลค่าการส่งออกรถยนต์นั่งไปประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น ร้อยละ 18 (5) บริษัทผลิตชิ้นส่วนในญี่ปุ่นที่ได้รับความเสียหายเตรียมย้ายฐานการผลิตมายังประเทศอาเซียนรวมถึงประเทศไทย ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทยอาจต้องเตรียมรับมือกับการแข่งขัน (6) ผู้ผลิตรถและชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นมีแนวโน้มย้ายฐานการผลิตมายังไทย เช่น นิสสัน Subcompact Car รุ่น Micra จากโรงงานที่ Kanagawa เป็นต้น

บทสรุปจากการศึกษาผลกระทบจากภัยสึนามิและแผ่นดินไหวในญี่ปุ่นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนั้น มีทั้งด้านบวกและลบ โดยด้านลบคือส่วนที่เกิดขึ้นในช่วงระยะสั้น 2 เดือน คือเดือนเมษายน และพฤษภาคม พ.ศ. 2554 หลังจากเกิดเหตุการณ์ ในวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2554 ซึ่งทำให้ยอดขายการผลิต การจำหน่าย และการส่งออกรถยนต์ปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา เนื่องจากปัญหาที่สืบเนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าว เช่น ปัญหาการขาดแคลนพลังงาน และปัญหาการขาดแคลนชิ้นส่วน ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย และประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการรถยนต์ทั้งไทยและญี่ปุ่นสามารถวางแผนแก้ไขปัญหาและบรรเทาผลกระทบไม่ให้รุนแรงมากขึ้นได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศ

ญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศที่มีวินัยและการวางแผนในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี จึงทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นสามารถบรรเทาความรุนแรงจากมากเหลือเพียงในระดับปานกลางได้ในระยะสั้น และสามารถฟื้นฟูกลับสู่สภาพเกือบปกติได้อย่างรวดเร็ว โดยคาดว่าสถานการณ์ได้เริ่มกลับเข้าสู่สภาวะปกติแล้วตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2554 ซึ่งพิจารณาได้จากสภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เดือนมิถุนายนที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเริ่มกลับมาฟื้นตัว โดยมียอดการผลิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6 และยอดการจำหน่ายภายในประเทศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา และยอดการผลิต การจำหน่ายและการส่งออกของเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2554 ยังปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วง 2 เดือน หลังจากเหตุการณ์ภัยพิบัติดังกล่าวอีกด้วย ดังนั้นในช่วงเวลาของครึ่งปีหลัง ที่เหลือ จึงเป็นช่วงเวลาที่ผู้ประกอบการจะต้องเร่งการผลิตเพื่อชดเชยความต้องการของลูกค้า ที่ค้างค้างสะสมมาตั้งแต่ช่วงเดือนมีนาคม ถึง เดือนพฤษภาคม โดยในปี พ.ศ. 2554 นี้การคาดการณ์ผลิตรถยนต์รวมทั้งปีในไทย คาดว่าจะสามารถผลิตได้ 1.8 ล้านคัน ซึ่งลดลงจากเดิม 200,000 คัน จากที่เคยตั้งเป้าหมายไว้เมื่อตอนต้นปีว่าปี พ.ศ. 2554 นี้จะสามารถผลิตได้ 2 ล้านคัน (จากการคาดการณ์ของสถาบันยานยนต์เมื่อต้นปี พ.ศ. 2554 ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์สึนามิ โดยเป็นการคาดการณ์จากสถานการณ์การผลิต ขายและส่งออกรวมของปี พ.ศ. 2553 ที่ผ่านมา และแผนการเปิดตัวรถใหม่ของรถอีโคคาร์ของฮอนด้า) ในขณะเดียวกันผลกระทบด้านบวก ก็คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย หลายรายได้รับคำสั่งซื้อเพิ่มเพื่อทดแทนผู้ผลิตบางรายที่ไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนเดียวกันนั้น ให้กับลูกค้าได้ และโอกาสในการลงทุนเพิ่มเติมในประเทศไทย จากผู้ประกอบการยานยนต์ของญี่ปุ่น เนื่องจากผู้ประกอบการ และชิ้นส่วนยานยนต์จากญี่ปุ่นต้องพิจารณาฐานการผลิต ที่มีลดความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ เช่น ความเสียหายจากภัยธรรมชาติ ประโยชน์จากการลงทุน และสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศที่จะลงทุน เพื่อเพิ่มความสามารถ ในการแข่งขัน เนื่องจากค่าเงินเยนที่สูงขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่น เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ประเทศไทยนั้นเป็นฐานการผลิต ที่สำคัญของบริษัทญี่ปุ่นที่สำคัญ ๆ โดยประกอบด้วยผู้ประกอบการรายใหญ่ ๆ ถึง 6 ราย ผู้ผลิตชิ้นส่วนในระดับ 1st Tier ถือครองหุ้น โดยสัญชาติญี่ปุ่นมากกว่า 335 ราย จากจำนวน 1st Tier ทั้งสิ้น 615 ราย คิดเป็น ร้อยละ 54 และในระยะยาวประเทศไทยยังมีโอกาสในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญ ในกลุ่มรถยนต์นั่งขนาดเล็ก เนื่องจากมีความต้องการในประเทศ หรือ ตลาดในประเทศรองรับ และเป็นศูนย์กลางของอาเซียน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยคือ (1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในชั้นการกำหนดนโยบาย ชั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและชั้นการประเมินผลนโยบาย (2) เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิภาพในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ และ (3) เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ โดยผู้วิจัยได้แบ่งการนำเสนอเนื้อหาที่เกี่ยวข้องออกเป็น 7 ตอน ตามลำดับดังต่อไปนี้

1. วิธีการวิจัย
2. แหล่งข้อมูลในการวิจัย
3. ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย
4. นิยามเชิงปฏิบัติการและเครื่องชี้วัด
5. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล
6. การเก็บรวบรวมข้อมูล
7. แนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบการวิจัยไว้เป็น 2 แบบดังนี้

1. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative data) ประกอบด้วย การวิจัยเอกสาร (Documentary research) การสังเกตการณ์ (Observation method) การสัมภาษณ์กลุ่ม (Group interview) จากประชากรที่ซื้อรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ในนโยบายที่เคยตอบแบบสอบถามแล้ว โดยทำการสัมภาษณ์พร้อมกันในเวลาเดียวกันเป็นกลุ่มซึ่งใช้คำถามจากแบบสอบถามเดิมเป็นเครื่องมือ เพื่อทวนสอบความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ที่มีต่อความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) จากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ แบบมีโครงสร้างโดยวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลปัญหาต่าง ๆ โดยดำเนินการจำแนกข้อมูลและจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ เนื่องจากประเด็นคำถามมุ่งการศึกษาพัฒนาการความเป็นมาของวัตถุประสงค์เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบาย กระบวนการปฏิบัติขององค์กร ผลลัพธ์เชิงเปรียบเทียบกับ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องจัดส่งแบบสัมภาษณ์ให้พิจารณาก่อนล่วงหน้าและกำหนดนัดหมายวัน เวลาสัมภาษณ์ เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและบันทึกการสัมภาษณ์ด้วยตนเอง แล้วนำข้อมูลที่ได้นำมาดำเนินการวิเคราะห์ สังเคราะห์และนำเสนอสรุปผลการวิจัยต่อไป

2. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative data) ใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยทำการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ที่เป็นผู้รับผลโดยตรงจากนโยบายโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ

ซึ่งการวิจัยทั้ง 2 แบบ จะทำให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ครอบคลุมทุกด้าน สำหรับนำไปใช้วิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ต่อไป

แหล่งข้อมูลในการวิจัย

แหล่งข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้แบ่งตามวิธีการศึกษาวิจัยดังนี้

1. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive sampling) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ภาครัฐ สถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์ และผู้ซื้อรถยนต์ ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ โดยตรง ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกแหล่งข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างเดิมที่ได้ตอบแบบสอบถามมาแล้ว สำหรับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ผู้วิจัยได้เลือกแหล่งข้อมูลจากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เป็นผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์โดยตรง เป็นการเลือกตัวอย่างให้สอดคล้องกับเรื่องที่วิจัย (สิน พันธุ์พินิจ, 2554, หน้า 129) โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 หน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนด กำกับ ส่งเสริม สนับสนุนนโยบายและปฏิบัติตามนโยบาย จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่ บีไอไอ กรมสรรพสามิต สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และสถาบันยานยนต์

กลุ่มที่ 2 ผู้ผลิตรถยนต์ ที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ไปปฏิบัติ ประกอบด้วยผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ จำนวน 5 บริษัท ได้แก่ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (5) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

กลุ่มที่ 3 ผู้ซื้อรถยนต์ ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่เป็นผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายและได้เคยตอบแบบสอบถามไปแล้วในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัด สงขลา ซึ่งในการสัมภาษณ์กลุ่มครั้งนี้มีจำนวน 1 กลุ่ม สมาชิกรวม 20 ราย ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แหล่งข้อมูลสำหรับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและสัมภาษณ์กลุ่ม

หน่วยงาน	จำนวน
กลุ่มที่ 1 ภาครัฐและสถาบันยานยนต์	
1. คุณ โชคดี แก้วแสง ตำแหน่ง รองเลขาธิการ บีโอไอ กระทรวงอุตสาหกรรม	1
2. คุณณัฐพล รังสิตพล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม	1
3. คุณนัฐกร อุเทนสุต ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง	1
4. คุณรัชนิดา นิติพัฒนารักษ์ ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารุรกิจ สถาบันยานยนต์	1
กลุ่มที่ 2 ผู้ผลิตรถยนต์	
1. คุณพิทักษ์ พฤทธิสาริกกร ตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารปฏิบัติการ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	1
2. คุณวัลลภ ตรีภักษ์งาม ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายขายและการตลาด บริษัท ชูชูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	1
3. คุณเพียงใจ แก้วสุวรรณ ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	1
4. มร.โยชิอากิ คาโตะ ตำแหน่ง กรรมการรองผู้จัดการใหญ่ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	1
5. คุณวิเชียร เอมประเสริฐสุข ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	1
บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งสิ้น	9
กลุ่มที่ 3 ผู้ซื้อรถยนต์	
1. พื้นที่ภาคใต้ จังหวัดสงขลา	20
ผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์กลุ่มทั้งสิ้น	1

2. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่เป็น ผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ 5 บริษัท ประกอบด้วย (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้แก่ รถยนต์รุ่น บริโอ (Brio) และรุ่น บริโอ อเมซ (Brio Amaze) (2) บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้แก่ รถยนต์รุ่น สวิฟท์ (Swift) และรุ่น เซเลริโอ (Celerio) (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้แก่ รถยนต์รุ่น มาร์ช (March) และรุ่น อัลเมร่า (Almera) (4) บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แก่ รถยนต์รุ่น มิราจ (Mirage) และรุ่น แอททราจ (Attrage) (5) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้แก่ รถยนต์รุ่น ออเน็ว ยาริส (All New Yaris) รวมจำนวน ทั้งหมด 9 รุ่น เฉพาะที่ได้ทำการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 มีจำนวน 7 รุ่น (ยกเว้น รถยนต์โตโยต้า รุ่น ออเน็ว ยาริส ที่เริ่มจำหน่าย เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2556 และรถยนต์ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ ที่เริ่มจำหน่าย เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2557) ผู้วิจัยคัดเลือกจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ และได้ทำการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มาทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi stage random sampling) ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างจากสมาชิกของ ประชากรทั่วประเทศที่มีลักษณะคล้ายกันตามธรรมชาติเป็นกลุ่ม ๆ โดยมี 3 ขั้นตอนดังต่อไปนี้ (สิน พันธุ์พินิจ, 2554, หน้า 113-140)

ขั้นที่ 1 แบ่งประชากรที่ศึกษาออกเป็น 7 พื้นที่ ตามเกณฑ์การแบ่งพื้นที่ของ กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย (1) พื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทุกเขต (2) พื้นที่ภาคกลาง 9 จังหวัด ได้แก่ ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี อ่างทอง สระบุรี อโยธยา ปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ (3) พื้นที่ภาคตะวันออก จำนวน 8 จังหวัด ได้แก่ นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราดและสระแก้ว (4) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 19 จังหวัด ได้แก่ ชัยภูมิ ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ นครราชสีมา สุรินทร์ อำนาจเจริญ อุตรธานี หนองบัวลำภู หนองคาย (รวมบึงกาฬ) เลย นครพนม สกลนคร ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ดและมุกดาหาร (5) พื้นที่ภาคเหนือ 17 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ พะเยา น่าน ลำพูน ลำปาง แพร่ อุตรดิตถ์ สุโขทัย ตาก พิชญ โลก กำแพงเพชร พิจิตร เพชรบูรณ์ นครสวรรค์และอุทัยธานี (6) พื้นที่ภาคตะวันตก 8 จังหวัด ได้แก่ สุพรรณบุรี กาญจนบุรี นครปฐม ราชบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์และ (7) พื้นที่ภาคใต้ 14 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พังงา กระบี่ ภูเก็ต พัทลุง ตรัง สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

ขั้นที่ 2 การเลือกกลุ่มตัวอย่างจาก 7 พื้นที่ ข้อมูลจากกรมขนส่งทางบก
เริ่มวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 ถึง 30 กันยายน พ.ศ. 2556 มีประชากรทั่วประเทศในแต่ละพื้นที่
ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง แยกตามพื้นที่ทั่วประเทศ

พื้นที่: ภาค	จำนวนจังหวัด: รวม	จำนวนประชากร: ราย
1. กรุงเทพมหานคร	รวมทุกเขต	90,933
2. ภาคกลาง	9	6,515
3. ภาคตะวันออก	8	12,915
4. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	19	24,859
5. ภาคเหนือ	17	23,025
6. ภาคตะวันตก	8	6,244
7. ภาคใต้	14	16,745
ผู้จดทะเบียนรถยนต์ทั่วประเทศ		181,236

ขั้นที่ 3 การกำหนดขนาดตัวอย่าง ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้
สูตรคำนวณของ Yamane ใช้การเลือกตัวอย่างแบบแบ่งเป็นชั้น (Stratified sampling) โดยใช้วิธี
การเลือกตัวอย่างที่เป็นสัดส่วนในพื้นที่ภูมิภาค 7 พื้นที่ หลังจากนั้นจึงทำการเลือกตัวอย่างแบบ
เจาะจง (Purposive sampling) จากสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1
ของพื้นที่ภาค เลือกให้เป็นตัวแทนพื้นที่ในแต่ละภาค จำนวน 1 จังหวัด จากพื้นที่ทั่วประเทศดังนี้

พื้นที่ทั่วประเทศ ขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้สูตรคำนวณขนาดของตัวอย่างจากจำนวน
ประชากรทั้งหมด 181,236 ราย โดยใช้หลักการคำนวณของ Yamane (1973, p. 887 อ้างถึงใน
สิน พันธุ์พินิจ, 2554, หน้า 133) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ค่าความคลาดเคลื่อน $\pm 5\%$ ($\alpha = .05$)
ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดย n = จำนวนของขนาดตัวอย่าง

N = จำนวนรวมทั้งหมดของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

$$e = \text{ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (0.05)}$$

$$\text{แทนค่า } n = \frac{181,236}{1 + (181,236 \times .0025)}$$

$$n = 400 \text{ ราย}$$

ประชากรในพื้นที่ทั่วประเทศประกอบด้วย 7 พื้นที่ นำมากำหนดสัดส่วนในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม โดยใช้การเลือกตัวอย่างแบบแบ่งเป็นชั้นในวิธีการเลือกตัวอย่างที่เป็นสัดส่วน โดยมีหลักการคำนวณคือ กำหนดกลุ่มตัวอย่างจากแต่ละพื้นที่ทั่วประเทศโดยนำสัดส่วนของจำนวนประชากรแต่ละพื้นที่ทั่วประเทศต่อจำนวนประชากรทั้งหมด ไปคูณกับจำนวนของขนาดตัวอย่างทั้งหมด หลังจากนั้นจึงทำการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) จากสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ภาค เลือกให้เป็นตัวแทนพื้นที่ในแต่ละภาค จำนวน 1 จังหวัด จากพื้นที่ทั่วประเทศดังนี้

$$1. \text{ พื้นที่กรุงเทพมหานคร} \quad \frac{90,933}{181,236} \times 400 = 200 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 200 ราย รวมทุกเขต จากสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก

$$2. \text{ พื้นที่ภาคกลาง} \quad \frac{6,515}{181,236} \times 400 = 14 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ภาคกลาง จำนวน 14 ราย จาก 9 จังหวัด โดยสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ คือ จังหวัดลพบุรี

$$3. \text{ พื้นที่ภาคตะวันออก} \quad \frac{12,915}{181,236} \times 400 = 29 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ภาคตะวันออก จำนวน 29 ราย จาก 8 จังหวัด โดยสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ คือ จังหวัดชลบุรี

$$4. \text{ พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ} \quad \frac{24,859}{181,236} \times 400 = 55 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 55 ราย จาก 19 จังหวัด โดยสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ คือ จังหวัดขอนแก่น

$$5. \text{ พื้นที่ภาคเหนือ} \quad \frac{23,025}{181,236} \times 400 = 51 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ภาคเหนือ จำนวน 51 ราย จาก 17 จังหวัด โดยสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ คือ จังหวัดเชียงใหม่

$$6. \text{ พื้นที่ภาคตะวันตก} \quad \frac{6,244 \times 400}{181,236} = 14 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ภาคตะวันตก จำนวน 14 ราย จาก 8 จังหวัด โดยสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ คือ จังหวัดราชบุรี

$$7. \text{ พื้นที่ภาคใต้} \quad \frac{16,745 \times 400}{181,236} = 37 \text{ ราย}$$

ได้สัดส่วนประชากรกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ภาคใต้ จำนวน 37 ราย จาก 14 จังหวัด โดยสถิติการจดทะเบียนต่อกรมขนส่งทางบก จังหวัดที่อยู่อันดับ 1 ของพื้นที่ คือ จังหวัดสงขลา และสามารถสรุปได้ ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 กลุ่มตัวอย่างสำหรับการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม

พื้นที่: ภาค	ตัวแทน	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
1. กรุงเทพมหานคร	กรุงเทพฯ	90,933	200
2. ภาคกลาง	ลพบุรี	6,515	14
3. ภาคตะวันออก	ชลบุรี	12,915	29
4. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ขอนแก่น	24,859	55
5. ภาคเหนือ	เชียงใหม่	23,025	51
6. ภาคตะวันตก	ราชบุรี	6,244	14
7. ภาคใต้	สงขลา	16,745	37
รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด	7	181,236	400

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างในการสำรวจครั้งนี้มีทั้งสิ้น 400 ราย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

จากตัวแบบเชิงสมมติฐานที่ใช้เป็นกรอบในการวิจัยประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ดังที่กล่าวมาในบทที่ 2 สามารถแยกตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ออกเป็น 2 ประเภท คือ ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามได้ ดังนี้

ตัวแปรอิสระ แบ่งออกเป็น 5 ตัวแปร ดังนี้

1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด
2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง
3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ
4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ
5. ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม

ตัวแปรตาม แบ่งออกเป็น 5 ตัวแปร ดังนี้

1. จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย
2. คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อม

และด้านความปลอดภัย

3. การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศและตลาดต่างประเทศ รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์

4. ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข
5. ผลกระทบของนโยบาย

นิยามเชิงปฏิบัติการและเครื่องชี้วัด

นิยามเชิงปฏิบัติการ

ผลจากการคัดเลือกสรรตัวแปรจากกรอบแนวความคิดในการวิจัยประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม ได้นำมากำหนดนิยาม ดังนี้

1. ตัวแปรอิสระ

1.1 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด หมายถึง จำนวนรถยนต์อีโค คาร์ ที่ผลิต ระยะเวลา งบประมาณในการลงทุนและเจตนารมณ์ของนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐเห็นว่า จะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม ซึ่งต้องการให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์ และผู้ซื้อรถยนต์ เป็นกลุ่มเป้าหมายที่สมควรได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ รวมถึงความเข้าใจที่ตรงกันของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบาย

1.2 การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง หมายถึง นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ รวมถึงมาตรการทางนโยบายระยะสั้นต่าง ๆ ที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดออกมาได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ซื้อรถยนต์ สถาบันยานยนต์และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบายในการเข้าร่วมสนับสนุนนโยบาย พร้อมทั้งรับรู้เข้าใจในวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดผลสำเร็จของนโยบายอย่างชัดเจน

1.3 การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การสื่อสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ในนโยบาย ต้องเป็นไปอย่างมีคุณภาพ สามารถสื่อสารความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของนโยบายได้อย่างเข้าใจชัดเจน ถ่องแท้ เทียงตรงและต่อเนื่องในกิจกรรมแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จ ทั้งส่วนของกิจกรรมการบังคับใช้ กิจกรรมการติดตาม เพื่อส่งเสริม สนับสนุน ช่วยเหลือให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติได้บรรลุผลสำเร็จและผู้ซื้อรถยนต์ ได้รับรู้ข้อมูล ข่าวสารรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ของนโยบายอย่างต่อเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับนโยบาย

1.4 ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบาย มีความพร้อม ความชัดเจนของโครงสร้างองค์กร ปริมาณบุคลากร ทีมงาน การควบคุมตามสายการบังคับบัญชา งบประมาณ เทคโนโลยี สมรรถนะ ทรัพยากร สนับสนุนต่าง ๆ ฯลฯ เป็นต้น มีความเพียงพอเป็นไปอย่างทั่วถึง มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล สามารถที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายที่ได้กำหนดไว้

1.5 ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม หมายถึง ผลกระทบจากสภาพทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคมต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งมีผลในเชิงบวก และมีผลในเชิงลบต่อประสิทธิผลของนโยบาย

2. ตัวแปรตาม

2.1 จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย หมายถึง ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ หรือ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ ต้องผลิตรถยนต์จริง ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ ปีที่ 5 เป็นต้นไป ผลผลิตดังกล่าวจึงเกี่ยวข้องกับระยะเวลา เริ่มต้น และสิ้นสุดของนโยบาย ซึ่งขึ้นอยู่กับความพร้อมของแต่ละผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ที่ได้รับการอนุมัติเป็นสำคัญ

2.2 คุณภาพของรถยนต์ หมายถึง รถยนต์อีโค คาร์ ที่มีคุณสมบัติของรถยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์ใน 3 ด้าน คือ

2.2.1 ด้านการประหยัดพลังงาน สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้หรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5.0 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตรตาม Combine mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1

2.2.2 ด้านสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานระดับมลพิษ ยูโร 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า และมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE 101 Rev.1

2.2.3 ด้านความปลอดภัย มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า และมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า

2.3 การตลาดของรถยนต์ หมายถึง รถยนต์อีโค คาร์ มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และสอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบัน เนื่องจากนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดออกมาถือได้ว่าเป็นกลุ่มรถยนต์นั่งประเภทใหม่ที่ประเทศไทยไม่เคยมีการผลิตมาก่อน จึงเป็นผลิตภัณฑ์ที่ตรงกับค่านิยมของสังคมที่มุ่งเน้นการใช้รถยนต์ขนาดเล็ก เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ความประหยัดพลังงานเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีมาตรฐานความปลอดภัยสามารถรองรับความจำเป็นพื้นฐานด้านการใช้รถยนต์นั่งของสังคมยุคใหม่ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลักได้แก่ กลุ่มคนรุ่นใหม่ กลุ่มคนวัยหนุ่มวัยสาว กลุ่มคนวัยเริ่มทำงาน และกลุ่มคนที่ต้องการความคล่องตัวในการใช้งาน ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ให้ความสำคัญใน 4 ด้าน ดังนี้

2.3.1 ตลาดในประเทศและต่างประเทศ ผู้ผลิตรถยนต์ให้ความสำคัญกับการขายรถยนต์ทั้งตลาดในประเทศและตลาดต่างประเทศ

2.3.2 รูปลักษณ์ของรถยนต์ ที่มีลักษณะเด่นเป็นพิเศษ รูปทรงสวยงาม ทันสมัย และขนาดรถยนต์ที่เล็กกะทัดรัดเหมาะสมต่อการใช้งานในเมืองหลวง

2.3.3 ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา เป็นรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายที่ไม่สูงมากราว 380,000 ถึง 600,000 บาท ทำให้ผู้ซื้อรถยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักสามารถซื้อรถยนต์ใช้งานได้ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดูแล การบำรุงรักษารถยนต์ ซึ่งเป็นบริการหลังการขายทำให้อะไหล่ต่าง ๆ อยู่ในระดับต่ำ อันเนื่องมาจากวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ มีขนาดที่เล็กลงตามขนาดของรถยนต์จึงทำให้ต้นทุนในการผลิตต่ำลง

3.3.4 ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ในด้านต่าง ๆ เช่น ความพึงพอใจส่วนตัวหรือแรงจูงใจส่วนตัวของผู้ซื้อ การส่งเสริมการขาย ตัวอย่างเช่น รู้จักเป็นการส่วนตัว

กับพนักงานขาย ศูนย์จำหน่ายรถยนต์ เป็นต้น มีบริการหลังการขายที่ดี ตัวอย่างเช่น มีศูนย์บริการ
 มากหลายสาขา มีการประกันรถยนต์ มีอะไหล่ที่ราคาต่ำ เป็นต้น

2.4 ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข หมายถึง ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบาย อาจพบปัญหาและอุปสรรค
 ในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จ ซึ่งเป็นปัญหาทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร
 เช่น ปัญหาอุปสรรคจากกระบวนการบริหารต่าง ๆ จากภัยธรรมชาติ จากระบบเศรษฐกิจ
 จากการขาดแคลนทรัพยากรในการผลิต จากการประท้วงในเรื่องต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบ เป็นต้น
 และแนวทางผลการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นดังกล่าว

2.5 ผลกระทบของนโยบาย หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นเมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติ
 อาจเป็นผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ หรือไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อนโยบายทั้งในเชิงบวก
 และเชิงลบต่อประสิทธิผลของนโยบาย

เครื่องชี้วัด

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยนี้สามารถนำมากำหนดเครื่องชี้วัดได้ดังนี้

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ตัวแปรที่ใช้ในการกำหนดเครื่องชี้วัดประกอบด้วย ตัวแปร
 หลัก 10 ตัวแปร และตัวแปรย่อย 28 ตัวแปร ดังนี้

1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด ประกอบด้วย 2 ตัวแปรย่อย คือ

- 1.1 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายของนโยบาย
- 1.2 ความชัดเจนของตัวชี้วัดนโยบาย

2. การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 4 ตัวแปรย่อย คือ

- 2.1 หน่วยงานภาครัฐ
- 2.2 สถาบันยานยนต์
- 2.3 ผู้ผลิตรถยนต์
- 2.4 ผู้ซื้อรถยนต์

3. การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย

4 ตัวแปรย่อย คือ

- 3.1 หน่วยงานภาครัฐ
- 3.2 สถาบันยานยนต์
- 3.3 ผู้ผลิตรถยนต์
- 3.4 ผู้ซื้อรถยนต์

4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 4.1 หน่วยงานภาครัฐ
 - 4.2 สถาบันยานยนต์
 - 4.3 ผู้ผลิตรถยนต์
5. ปัจจัยอื่น ๆ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 5.1 ด้านเศรษฐกิจ
 - 5.2 ด้านการเมือง
 - 5.3 ด้านสังคม
6. จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย ประกอบด้วย 1 ตัวแปรย่อย คือ
 - 6.1 จำนวนรถยนต์ที่ผลิตได้จริงกับช่วงเวลาที่ผ่านมา
7. คุณภาพของรถยนต์ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 7.1 ด้านการประหยัดพลังงาน
 - 7.2 ด้านสิ่งแวดล้อม
 - 7.3 ด้านความปลอดภัย
8. การตลาดของรถยนต์ ประกอบด้วย 4 ตัวแปรย่อย คือ
 - 8.1 ตลาดในประเทศและตลาดต่างประเทศ
 - 8.2 รูปลักษณ์ของรถยนต์
 - 8.3 ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา
 - 8.4 ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์
9. ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 9.1 หน่วยงานภาครัฐ
 - 9.2 สถาบันยานยนต์
 - 9.3 ผู้ผลิตรถยนต์
10. ผลกระทบของนโยบาย ประกอบด้วย 1 ตัวแปรย่อย คือ
 - 10.1 ผลกระทบในเชิงบวกและเชิงลบ

การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม ตัวแปรที่ใช้ในการกำหนดเครื่องชี้วัด ประกอบด้วย ตัวแปรหลัก 6 ตัวแปร และตัวแปรย่อย 14 ตัวแปร

 1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด ประกอบด้วย 1 ตัวแปรย่อย คือ
 - 1.1 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายของนโยบาย

2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 2.1 หน่วยงานภาครัฐ
 - 2.2 สถาบันยานยนต์
 - 2.3 ผู้ผลิตรถยนต์
3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 3.1 หน่วยงานภาครัฐ
 - 3.2 สถาบันยานยนต์
 - 3.3 ผู้ผลิตรถยนต์
4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 1 ตัวแปรย่อย คือ
 - 4.1 ผู้ผลิตรถยนต์
5. คุณภาพของรถยนต์ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 5.1 ด้านการประหยัดพลังงาน
 - 5.2 ด้านสิ่งแวดล้อม
 - 5.3 ด้านความปลอดภัย
6. การตลาดของรถยนต์ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อย คือ
 - 6.1 รูปลักษณ์ของรถยนต์
 - 6.2 ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษารถยนต์
 - 6.3 ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

1. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้ดำเนินการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัยเอกสาร การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์กลุ่ม และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เครื่องมือที่ใช้จึงมีลักษณะดังนี้
 - 1.1 การวิจัยเอกสาร ผู้วิจัยจะใช้เอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เช่น งานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เอกสารวิชาการ บทความ สารคดีที่เผยแพร่ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ กฎหมาย พระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง เอกสาร ประกาศ คำสั่ง ระเบียบและสื่ออินเทอร์เน็ต มาประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์จากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และการสำรวจภาคสนามด้วยแบบสอบถาม เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาต่อไป

1.2 การสัมภาษณ์กลุ่ม ผู้วิจัยจะใช้แบบสอบถามที่ได้สร้างไว้สำหรับการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณเป็นเครื่องมือ เพื่อใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ที่ซื้อรถยนต์ในนโยบาย โดยการสัมภาษณ์กับประชากรกลุ่มตัวอย่างเดิมที่ได้เคยตอบแบบสอบถามไปแล้วเป็นการทวนสอบและสนับสนุนข้อมูลเชิงปริมาณ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาต่อไป

1.3 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ผู้วิจัยจะใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างที่ได้เตรียมไว้เพื่อใช้ในการสัมภาษณ์บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ โดยสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ เป็นการสอบถามข้อมูลทั่วไปของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับประสิทธิผลของนโยบายซึ่งประกอบด้วย (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย (2) คุณภาพของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย (3) การตลาดของรถยนต์ ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษา และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข และ (5) ผลกระทบของนโยบาย ตลอดจนข้อเสนอแนะต่าง ๆ และปัจจัยเหตุของประสิทธิผลซึ่งประกอบด้วย (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติและ (5) ปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจด้านการเมืองและด้านสังคม

2. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือ แบบสอบถามที่ใช้เก็บข้อมูลจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย มีลักษณะเป็นแบบสอบถามทั่วไป โดยสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลของนโยบายหรือการตัดสินใจซื้อรถยนต์ประกอบด้วย (1) คุณภาพของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัยและ (2) การตลาดของรถยนต์ ด้านรูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่ายรถยนต์ การบำรุงรักษารถยนต์และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยเหตุของประสิทธิผลหรือความคิดเห็นต่อนโยบายประกอบด้วย (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติและข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยการสำรวจความคิดเห็นของผู้ซื้อรถยนต์ที่มีต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

2.1 การสร้างแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้พัฒนาเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลให้มีความเที่ยงตรงถูกต้องตามเนื้อหา (Content validity) และมีความเชื่อถือได้ (Reliability)

โดยการนำตัวแปรจากกรอบแนวความคิดในการวิจัย (Theoretical framework) มากำหนดตัวชี้วัด แล้วสร้างข้อคำถามมาตรวัดความคิดเห็นและความพึงพอใจตามแบบ Likert scale โดยมีขั้นตอนการสร้างแบบสอบถามดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 สร้างนิยามเชิงปฏิบัติการเพื่อการวัดตัวแปร (Operational definition) เป็นขั้นตอนการกำหนดตัวชี้วัด (Indicators) ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม เพื่อให้สามารถวัดได้ในเชิงปริมาณ โดยตัวแปรอิสระคือ ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ประกอบด้วย (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง (3) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติและ (4) ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนตัวแปรตามคือ ประสิทธิภาพของนโยบาย ประกอบด้วย (1) คุณภาพของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัยและ (2) การตลาดของรถยนต์ ด้านรูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่ายรถยนต์ การบำรุงรักษารถยนต์ และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ โดยการสำรวจความคิดเห็นของผู้ซื้อรถยนต์ที่มีต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ขั้นตอนที่ 2 สร้างข้อคำถาม (Item construction) เป็นชุดมาตรวัดความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ เป็นขั้นตอนการพัฒนาเครื่องมือจากขั้นตอนที่ 1 ให้เป็นข้อคำถามซึ่งจะต้องให้เกิดความครอบคลุมทุกประเด็นที่จะทำการศึกษาวิจัย การตั้งข้อคำถามต้องให้มีลักษณะสุม มีทั้งข้อความในทางบวกและข้อความในทางลบ โดยมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน (สิน พันธุ์พินิจ, 2554, หน้า 152-155) โดยมีโครงสร้างของชุดคำถาม แบ่งเป็น 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลของนโยบาย ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับการตัดสินใจซื้อรถยนต์ ประกอบด้วย (1) คุณภาพของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัยและ (2) การตลาดของรถยนต์ ในด้านรูปลักษณ์ของรถยนต์ ด้านราคาจำหน่ายรถยนต์ การบำรุงรักษารถยนต์และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นก่อนนโยบาย ประกอบด้วย (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง (3) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ (4) ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 3 กำหนดคะแนนข้อคำถามและเกณฑ์แปลความหมายดังนี้

1. การกำหนดคะแนนข้อคำถาม การสร้างข้อคำถามของตัวแปรกำหนดเป็น

มาตราส่วนประมาณค่า (Rating scales) โดยใช้ชั้นการประเมิน 5 ระดับ ตามแบบ Likert scale เรียงจากระดับมากที่สุดไปน้อยที่สุดและกำหนดค่าของคะแนนไว้ดังนี้

มาก	เท่ากับ 5 คะแนน
ค่อนข้างมาก	เท่ากับ 4 คะแนน
ค่อนข้างน้อย	เท่ากับ 3 คะแนน
น้อย	เท่ากับ 2 คะแนน
ไม่ทราบ	เท่ากับ 1 คะแนน

2. การกำหนดเกณฑ์แปลความหมาย คะแนนความคิดเห็นและความพึงพอใจทั้งหมดในแต่ละข้อคำถาม ได้นำมาคำนวณเป็นค่าเฉลี่ยแล้วกำหนดเกณฑ์การแปลความหมาย ค่าเฉลี่ยของคะแนนเป็น 5 ระดับ ตามสูตรการหาอันตรภาคชั้น (Class interval) (ชูศรี วงศ์รัตน์, 2550, หน้า 23) เพื่อนำไปสู่การอธิบายผลของคะแนนความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ตอบดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{พิสัย}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ \text{พิสัย} &= \text{คะแนนสูงสุด-คะแนนต่ำสุด} \\ \text{จำนวนชั้น} &= 5 \text{ ชั้น} \\ \text{แทนค่าอันตรภาคชั้น} &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

เกณฑ์การแปลความหมาย ใช้คะแนนค่าเฉลี่ยดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.21-5.00	หมายถึง ระดับมาก
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.41-4.20	หมายถึง ระดับค่อนข้างมาก
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.61-3.40	หมายถึง ระดับค่อนข้างน้อย
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.81-2.60	หมายถึง ระดับน้อย
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.80	หมายถึง ไม่ทราบ

3. การกำหนดเกณฑ์แปลความหมาย คะแนนความคิดเห็นและความพึงพอใจทั้งหมดในแต่ละข้อคำถามโดยใช้สถิติอ้างอิงแบบไม่มีพารามิเตอร์ (Non parametric inference) เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยการคำนวณสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตามแบบของ Pearson (Pearson correlation coefficient) ค่าเฉลี่ยของคะแนนเป็น 5 ระดับ Hinkle, William, and Stephen (1998, p. 118) เพื่อนำไปสู่การอธิบายผลของคะแนนความคิดเห็น และความพึงพอใจ ของผู้ตอบ ดังนี้

ค่า r ของระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ใช้คะแนนเฉลี่ยดังนี้
 ค่าเฉลี่ยระหว่าง .90-1.00 หมายถึง มีความสัมพันธ์กันในระดับสูงมาก
 ค่าเฉลี่ยระหว่าง .70-.90 หมายถึง มีความสัมพันธ์กันในระดับสูง
 ค่าเฉลี่ยระหว่าง .50-.70 หมายถึง มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง
 ค่าเฉลี่ยระหว่าง .30-.50 หมายถึง มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ
 ค่าเฉลี่ยระหว่าง .00-.30 หมายถึง มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำมาก

4. การกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยขอกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

\bar{X}	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean)
SD	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard division)
B	แทน	ค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรพยากรณ์

ในรูปคะแนนดิบ (Score Weight)

Bata	แทน	ค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรพยากรณ์
------	-----	-------------------------------------

ในรูปคะแนนมาตรฐาน (Beta Weight)

t	แทน	ค่าการแจกแจงแบบ t (t-distribution)
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
Multiple R	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ
R Square	แทน	กำลังสองของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ

2.2 การทดสอบเครื่องมือ ผู้วิจัยจะใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการหาข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ในการสร้างประเด็นการสัมภาษณ์และการสร้างแบบสอบถาม โดยมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย ตลอดจนเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการกำหนดเป็นเนื้อหาของประเด็นการสัมภาษณ์และแบบสอบถาม

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดเนื้อหาคำถามของประเด็นในการสัมภาษณ์และแบบสอบถามตามปัจจัยตัวแปรต่าง ๆ เพื่อให้ครอบคลุมในเรื่องที่ทำการวิจัยและมีลักษณะที่ผู้เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ สามารถตอบให้ข้อเท็จจริงได้ สำหรับประเด็นการสัมภาษณ์มีจำนวนทั้งสิ้น 31 ข้อ ได้จัดกลุ่มประเด็นคำถามตัวแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 การจัดกลุ่มประเด็นคำถามตัวแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง

ข้อที่	กลุ่มกำหนดนโยบาย	กลุ่มน่านโยบายไปปฏิบัติ	กลุ่มประเมินผลนโยบาย	จำนวนกลุ่ม
1	○			1
2 ถึง 22			○	1
23 ถึง 24	○			1
25 ถึง 26		○		1
27 ถึง 28			○	1
29 ถึง 30		○		1
31			○	1
รวม	3 ข้อ	4 ข้อ	24 ข้อ	3

ขั้นตอนที่ 3 นำเครื่องมือที่สร้างเพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เมื่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว นำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ ตรวจสอบความถูกต้องเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) รูปแบบ ประเด็นคำถาม ภาษาที่ใช้ เพื่อวิจารณ์และแก้ไขปรับปรุง คือ

1. ศาสตราจารย์ ดร.จักรกฤษณ์ นรนิติผดุงการ
2. รองศาสตราจารย์ ดร.ศรุต สกฤตรัตน์
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ชินรัตน์ สมสืบ
4. รองศาสตราจารย์ วันชัย มีชาติ
5. ดร.วิชัย รูปจำดี
6. ดร.อรรรณพ โพธิสุข

จากนั้นนำประเด็นการสัมภาษณ์สำหรับการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ มาปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำแล้วนำไปเก็บข้อมูลจริง ส่วนการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ รวมจำนวนข้อคำถามทั้งสิ้น 16 ข้อ ไปหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา หลังจากนั้นจึงได้นำแบบสอบถามที่แก้ไขปรับปรุงแล้วไปหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) และทำการทดสอบเครื่องมือ (Try out) โดยทดลองเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งใช้รถยนต์อีโค कार์ ตามนโยบายนี้ จำนวน 30 ชุด นำมาทดสอบค่าความสัมพันธ์ของแบบสอบถามรายข้อ (Corrected item-total correlation) ซึ่งค่าอำนาจจำแนกที่ถือว่าข้อคำถามนั้นมีอำนาจจำแนกใช้ได้ คือจะต้องมีค่าตั้งแต่ 0.20 ขึ้นไป (ฉัตรศิริ ปิยะพิมลสิทธิ์, 2548, หน้า 99) และค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ ในกรณีที่ตัดข้อคำถามนั้น ๆ ออกแล้ว (Cronbach's alpha if item deleted) ซึ่งค่าความเชื่อมั่น

มีค่ายิ่งสูงยิ่งดีแต่ไม่ควรต่ำกว่า 0.80 (ชานินทร์ ศิลป์จารุ, 2557, หน้า 419) ผู้วิจัยได้มีการตัดตัวแปรบางตัวและปรับปรุงข้อคำถามในแบบสอบถามจนพบว่ามาตรวัดมีอัตราความเชื่อมั่นอยู่ในระดับสูง จึงได้นำไปใช้ในการเก็บข้อมูลจริง โดยมีรายละเอียดค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นในแต่ละข้อคำถาม ผลการศึกษาปรากฏ ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นของมาตรวัดประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ข้อ	รายการ	ค่าความสัมพันธ์	ค่าความเชื่อมั่น
	มาตรวัดความคิดเห็นต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผล		
1.	ท่านเห็นด้วยกับนโยบายผลิตรถยนต์อีโค คาร์ของรัฐบาล	0.66	0.93
2.	ท่านรับทราบหรือไม่ว่ารถยนต์อีโค คาร์ เป็นรถยนต์ที่ได้รับการยอมรับในแต่ละด้านเพียงใด		
	-ด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง	0.39	0.93
	-ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	0.65	0.93
	-ด้านความปลอดภัย	0.69	0.93
3.	ท่านคิดว่าผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ให้ความสำคัญกับประเด็นต่อไปนี้เพียงใด		
	-ด้านรูปลักษณ์ของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัย	0.30	0.93
	-ด้านราคาขายอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ราคาไม่แพงมาก	0.32	0.93
	-ด้านการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ	0.50	0.93
4.	ท่านคิดว่าองค์การที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้มีให้การสนับสนุนส่งเสริมและความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อให้นโยบายนี้บรรลุผลสำเร็จ		
	-หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ บีโอไอ กรมสรรพสามิต และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	0.68	0.93
	-สถาบันยานยนต์	0.68	0.93
	-ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ)	0.73	0.93

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	ค่าความสัมพันธ์	ค่าความเชื่อมั่น
5.	ท่านคิดว่าได้รับการสื่อสาร ข่าวสาร ข้อมูลต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายดังต่อไปนี้		
	-หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ บีโอไอ กรมสรรพสามิต และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	0.78	0.93
	-สถาบันยานยนต์	0.81	0.92
	-ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ)	0.86	0.92
6.	ท่านคิดว่าผู้ผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ดังต่อไปนี้ มีความพร้อมในการดำเนินการตามนโยบายนี้		
	-บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	0.76	0.93
	-บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	0.82	0.93
	-บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	0.68	0.93
	-บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	0.48	0.93
	มาตรวัดประสิทธิผลของนโยบาย		
7.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ น้ำมัน ไม่เกิน 5 ลิตร/ 100 กิโลเมตร	0.63	0.93
8.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ ไม่เกิน 120 กรัม/ กิโลเมตร	0.22	0.93
9.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านความปลอดภัยของรถยนต์จากระบบป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการชนทางด้านหน้าและการชนทางด้านข้างของรถยนต์	0.32	0.93
10.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะรูปลักษณ์ของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัย มีขนาดที่กะทัดรัดเหมาะสมต่อการใช้งาน	0.26	0.93

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	ค่าความสัมพันธ์	ค่าความเชื่อมั่น
11.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะราคาขายอยู่ในระดับ ไม่แพงมากเกินไป	0.21	0.93
12.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ	0.51	0.93
13.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจต่อการ สนับสนุนนโยบายรถยนต์อีโค คาร์ ของรัฐบาลโดยตรง	0.35	0.93
14.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจ ในการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรถยนต์	0.40	0.93
15.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจส่วนตัว เช่น รู้จักกับพนักงานขายรถยนต์ ฯลฯ เป็นต้น	0.34	0.93
16.	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจ ในบริการหลังการขายที่ดี เช่น ศูนย์บริการมาก มีการประกันภัยรถยนต์ มีอะไหล่ราคาถูก เป็นต้น	0.57	0.93

จากการทดสอบมาตรวัดพบว่า ค่าความสัมพันธ์ของแบบสอบถามรายข้อมีค่าอำนาจ
จำแนกมากกว่า 0.20 ทุกข้อ โดยมีค่าตั้งแต่ 0.21 ถึง 0.86 ส่วนค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
ทั้งฉบับในกรณีที่ตัดข้อคำถามนั้น ๆ ออกแล้วมีค่าความเชื่อมั่นในระดับที่สูง โดยมีค่าตั้งแต่ 0.92
ถึง 0.93 และเมื่อพิจารณาในภาพรวมมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาหรือค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.93

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลด้วยการรวบรวม
เอกสาร การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์กลุ่มของผู้ที่ซื้อรถยนต์ในนโยบาย มีจำนวนสมาชิก 20 ราย
และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ รวมจำนวน 9 ราย จากแหล่งข้อมูล
ในการวิจัย โดยผู้วิจัยจะทำการขออนุญาต บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการเผยแพร่ข้อมูล
หากไม่ยินยอมให้เผยแพร่ ข้อมูลผู้วิจัยจะพิจารณาบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ รายต่อไปที่ยินยอม
2. การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม
โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 7 พื้นที่ทั่วประเทศ ที่ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ตามนโยบายนี้

จำนวน 400 ราย จากแหล่งข้อมูลในการวิจัย โดยผู้วิจัยจะทำการขออนุญาตจากกลุ่มตัวอย่าง ในการเผยแพร่ข้อมูลหากไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลผู้วิจัยจะพิจารณากลุ่มตัวอย่างรายต่อไป ที่ยินยอม

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ จากเอกสารต่าง ๆ จากประเด็นการสัมภาษณ์กลุ่ม การสัมภาษณ์ แบบเจาะลึกของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและจากแบบสอบถามผู้ที่ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ในนโยบายนี้ เพื่อนำมาอธิบายความสัมพันธ์ในเชิงสาเหตุและผลของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม

2. ใช้หลักการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ดำเนินการจัดการข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลที่ศึกษา จากเอกสาร การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์กลุ่มและประเด็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพื่อนำมาพัฒนารูปแบบ อธิบายความสัมพันธ์ในเชิงสาเหตุและ ผลของปัจจัยตัวแปรในแนวทางของการพรรณนา (Descriptive) เพื่อตีความ (Interpret) จากข้อมูล ที่ได้รับโดยอธิบายปรากฏการณ์ตามความเป็นจริงและสรุปภาพรวมของการวิจัย ทั้งนี้ผู้วิจัย จะเก็บข้อมูลไว้เป็นความลับไม่เผยแพร่แหล่งข้อมูลในการวิจัยและเก็บข้อมูลจนเสร็จสิ้นการวิจัย

การวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ ดำเนินการจัดการข้อมูลโดยรวบรวมจาก แบบสอบถามมาตรวจความสมบูรณ์และบันทึกเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ ทำการประมวลผล ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) และสถิติอ้างอิง (Inference statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอย (Regression analysis) และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient) เพื่อนำมาอธิบาย ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยตีความจากข้อมูลที่สามารถคำนวณได้ อธิบายข้อมูลที่สามารถคำนวณได้ตาม ความเป็นจริงและสรุปภาพรวมของการวิจัย ทั้งนี้ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลไว้เป็นความลับไม่เผยแพร่ แหล่งข้อมูลในการวิจัยและเก็บข้อมูลจนเสร็จสิ้นการวิจัย

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยคือ (1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในชั้นการกำหนดนโยบาย ชั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและชั้นการประเมินผลนโยบาย (2) เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิภาพในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ และ (3) เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งจะเป็นการรายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดถึงลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ได้นำมาศึกษา ประกอบด้วย ผลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผลการสัมภาษณ์กลุ่มจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย ซึ่งเป็นการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ และผลการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นการวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยผู้วิจัยนำเสนอผลการวิจัยโดยรวมตามลำดับดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
2. ปัจจัยเหตุของประสิทธิภาพ
3. ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยตามกรอบแนวคิด ที่เป็นมุมมองจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ทั้งในส่วนของหน่วยงานที่กำหนดนโยบาย หน่วยงานที่รับผลนโยบาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของนโยบายและผู้ซื้อรถยนต์ไว้ใช้งาน ซึ่งแหล่งข้อมูลสำหรับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ จำนวน 9 ราย หน่วยงานที่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์มีจำนวน 4 หน่วยงาน ด้วยวิธีการตอบคำถามจากตัวแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างมีจำนวน 1 หน่วยงาน และหน่วยงานที่ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลมีจำนวน 3 หน่วยงาน สำหรับหน่วยงานที่ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูล ผู้วิจัยได้ค้นคว้าเพิ่มเติมจากสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ บทความ บทสัมภาษณ์เพื่อประกอบข้อมูลเพิ่มเติม และได้ทำการพิจารณาเพิ่มกลุ่มตัวอย่างรายชื่อไปเพื่อให้เป็นตัวแทนของหน่วยงานดังกล่าวซึ่งได้รับการยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์มีจำนวน 1 หน่วยงาน และการสัมภาษณ์กลุ่มจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย ซึ่งกลุ่มมีสมาชิกจำนวน 20 ราย ยินยอมให้สัมภาษณ์ทั้งหมดพร้อมกันในเวลาเดียวกัน ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 สรุปแหล่งข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสัมภาษณ์กลุ่ม

สรุปแหล่งข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสัมภาษณ์กลุ่ม
<p>หน่วยงานที่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูล ด้วยวิธีการสัมภาษณ์</p> <p>คุณณัฐกร อุเทนสุด ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554: กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง วันที่สัมภาษณ์ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2557: เวลา 10.00 น. ถึง 11.30 น.</p> <p>คุณเพียงใจ แก้วสุวรรณ ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548: บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด วันที่สัมภาษณ์ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2557: เวลา 10.00 ถึง 11.40 น.</p> <p>คุณโชคดี แก้วแสง ตำแหน่ง รองเลขาธิการ ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554: บีโอไอ กระทรวงอุตสาหกรรม วันที่สัมภาษณ์ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2557: เวลา 10.00 น. ถึง 11.10 น.</p> <p>คุณรัชนิกา นิติพัฒนาภิรักษ์ ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555: สถาบันยานยนต์ วันที่สัมภาษณ์ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2557: เวลา 10.00 ถึง 11.30 น.</p>
<p>หน่วยงานที่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูล ด้วยวิธีการตอบคำถามจากตัวแบบสัมภาษณ์</p> <p>มร.โยชิอากิ คาโตะ ตำแหน่ง กรรมการรองผู้จัดการใหญ่ ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556: บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด วันที่ส่งเอกสาร 4 ตุลาคม พ.ศ. 2557 วันที่รับเอกสาร 22 ตุลาคม พ.ศ. 2557</p>
<p>หน่วยงานที่ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูล ด้วยวิธีการสัมภาษณ์</p> <p>สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ชูชูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด</p>

ตารางที่ 9 (ต่อ)

สรุปแหล่งข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสัมภาษณ์กลุ่ม

ตัวแทนหน่วยงานที่ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูล ด้วยวิธีการสัมภาษณ์

คุณสุรพงษ์ ไพสิฐพัฒนพงษ์ ตำแหน่ง รองประธานกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554: กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

วันที่สัมภาษณ์ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2557: เวลา 15.00 น. ถึง 16.00 น.

กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์

สมาชิก 1 กลุ่ม จำนวน 20 ราย

พื้นที่ภาคใต้ อำเภอลาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

วันที่สัมภาษณ์ 09 มกราคม พ.ศ. 2558: เวลา 19.00 น. ถึง 20.00 น.

การศึกษาวิจัยที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยการสำรวจความคิดเห็น และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่อาศัยอยู่ใน 7 พื้นที่ทั่วประเทศ ตามเกณฑ์การแบ่งพื้นที่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย (1) พื้นที่กรุงเทพมหานคร (2) พื้นที่ภาคกลาง (3) พื้นที่ภาคตะวันออก (4) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (5) พื้นที่ภาคเหนือ (6) พื้นที่ภาคตะวันตก และ (7) พื้นที่ภาคใต้ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือจำนวน 400 รายเป็นการวิจัยตามกรอบแนวคิดที่เป็นมุมมองจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายซึ่งเป็นผู้รับผลของนโยบายเกี่ยวกับความคิดเห็นและความพึงพอใจ ซึ่งได้มีการสร้างมาตรวัดและดัชนีชี้วัดของแต่ละตัวแปร แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามเพื่อนำไปสู่การอธิบายทางสถิติ ด้วยการรวบรวมข้อมูลจากการแจกแบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่าง และได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามครบทุกราย ปราบกฏข้อมูลลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพื้นที่ และจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตราสินค้า และรุ่นของรถยนต์ ผลดังตารางที่ 10 ถึง ตารางที่ 12

ตารางที่ 10 ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในพื้นที่กลุ่มตัวอย่าง

ปัจจัย	รายการ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	190	47.50
	หญิง	210	52.50
	รวม	400	100.00
อายุ	18-30 ปี	184	46.00
	31-40 ปี	159	39.75
	41-50 ปี	49	12.25
	51 ปีขึ้นไป	8	2.00
	รวม	400	100.00
สถานภาพ	โสด	219	54.75
	สมรส	175	43.75
	หย่าร้าง	6	1.50
	รวม	400	100.00
การศึกษา	มัธยมศึกษา	34	8.50
	อนุปริญญา	39	9.75
	ปริญญาตรี	273	68.25
	สูงกว่าปริญญาตรี	54	13.50
	รวม	400	100.00
อาชีพ	ข้าราชการ	56	14.00
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	27	6.75
	พนักงานบริษัท	233	58.25
	อาชีพอิสระ	84	21.00
	รวม	400	100.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ต่ำกว่า 15,000 บาท	95	23.75
	15,000-20,000 บาท	145	36.25
	20,001-25,000 บาท	65	16.25
	25,001 บาทขึ้นไป	95	23.75
	รวม	400	100.00

จากตารางที่ 10 ผลการศึกษาลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามในพื้นที่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ราย พบว่า

เพศของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ได้แก่ เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 52.50 ที่เหลือ ได้แก่ เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 47.50

อายุของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ได้แก่ อายุ 18 ถึง 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 46.00 รองลงมา ได้แก่ อายุ 31 ถึง 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.75 อายุ 41 ถึง 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.25 และอายุ 51 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ได้แก่ โสด คิดเป็นร้อยละ 54.75 รองลงมา ได้แก่ สมรส คิดเป็นร้อยละ 43.75 และน้อยที่สุด ได้แก่ หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 1.50

การศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ได้แก่ ระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 68.25 รองลงมา ได้แก่ ระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 13.50 ระดับอนุปริญญา คิดเป็นร้อยละ 9.75 ระดับมัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 8.50 ตามลำดับ

อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ได้แก่ พนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 58.25 รองลงมา ได้แก่ อาชีพอิสระ คิดเป็นร้อยละ 21.00 ข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 14.00 พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 6.75 ตามลำดับ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ได้แก่ 15,000-20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.25 รองลงมา ได้แก่ ต่ำกว่า 15,000 บาท และ 25,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 23.75 และน้อยที่สุด ได้แก่ 20,001-25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.25 บาท

ตารางที่ 11 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพื้นที่

พื้นที่	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	200	50.00
ภาคกลาง	14	3.50
ภาคตะวันออก	29	7.25
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	55	13.75
ภาคเหนือ	51	12.75
ภาคตะวันตก	14	3.50
ภาคใต้	37	9.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 11 ผลการศึกษาจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพื้นที่ จำนวน 400 ราย พบว่า

พื้นที่กรุงเทพมหานคร มีผู้ตอบแบบสอบถาม มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมา ได้แก่ พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นร้อยละ 13.75 พื้นที่ภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 12.75 พื้นที่ภาคใต้ คิดเป็นร้อยละ 9.25 พื้นที่ภาคตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 7.25 และพื้นที่ภาคกลาง และภาคตะวันตก คิดเป็นร้อยละ 3.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 12 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตราสินค้าและรุ่นของรถยนต์

ลำดับ	ตราสินค้า	รุ่นรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1	ซอนด้า	รุ่น บริโอ	39	9.75
		รุ่น บริโอ อเมซ	49	12.25
		รวม 2 รุ่น	88	22.00
2	ชูชุกิ	รุ่น สวิฟท์	125	31.25
3	นิสสัน	รุ่น มาร์ช	54	13.50
		รุ่น อัลเมร่า	63	15.75
		รวม 2 รุ่น	117	29.25
4	มิตซูบิชิ	รุ่น มิราจ	42	10.50
		รุ่น แอททราจ	28	7.00
		รวม 2 รุ่น	70	17.50
	รวม	7 รุ่น	400	100.00

จากตารางที่ 12 ผลการศึกษาจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตราสินค้า และรุ่นของรถยนต์ จำนวน 400 ราย พบว่า

ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น สวิฟท์ มีผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.25 รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า คิดเป็นร้อยละ 29.25 ตราสินค้า ซอนด้า รุ่น บริโอ และรุ่น บริโอ อเมซ คิดเป็นร้อยละ 22.00 ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ คิดเป็นร้อยละ 17.50 ตามลำดับ

ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล

ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลตามกรอบแนวคิดในการวิจัย ประกอบด้วยปัจจัย 5 ด้าน ในขั้นการกำหนดนโยบาย ได้แก่ (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ (3) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติและ (5) ปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

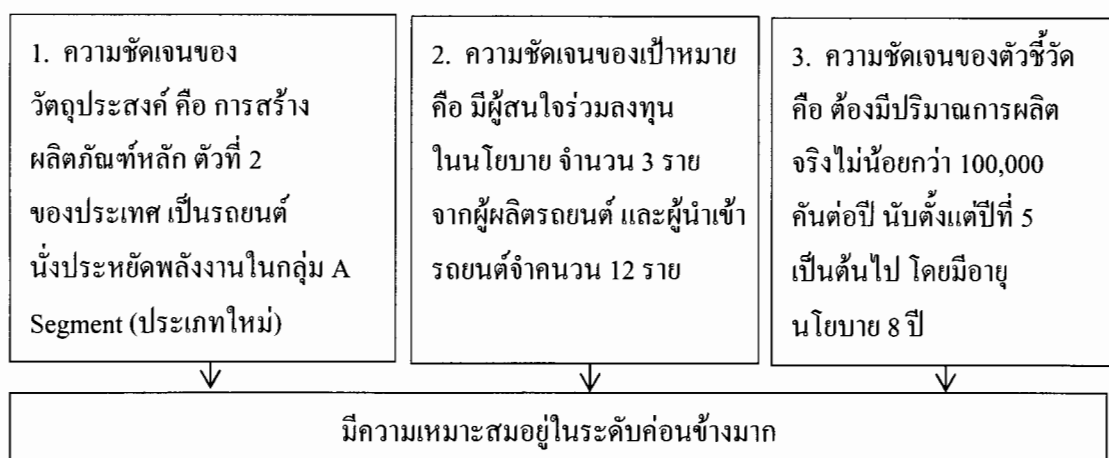
1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด เป็นการศึกษาถึงความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เริ่มต้นจากแนวคิดของหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงคือ กระทรวงอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์ร่วมกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่ต้องการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กเพื่อจำหน่ายในประเทศและต่างประเทศโดยต้องการใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการผลิตและประกอบรถยนต์ซึ่งได้มีการเรียกร้องให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้การส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์ประเภทนี้ จนได้รับการผลักดันในรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ในปี พ.ศ. 2546 ได้มีการวางแผนยุทธศาสตร์ของประเทศในระดับมหภาคคือ ต้องการให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย ตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2554 โดยมีเป้าหมายหลักว่าในปี พ.ศ. 2554 ประเทศไทยจะผลิตรถยนต์ ไม่ต่ำกว่า 1 ล้านคัน ซึ่งขณะนั้นมีการผลิตรถยนต์รวมได้ 750,512 คัน โดยบรรลุผลก่อนเป้าหมายในปี พ.ศ. 2548 ที่สามารถผลิตรถยนต์รวมได้ 1,125,316 คัน และก้าวสู่การเป็นผู้นำในภูมิภาคด้วยปริมาณการผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับหนึ่งในอาเซียนและเป็นลำดับที่ 15 ของประเทศผู้ผลิตรถยนต์ของโลกในปี พ.ศ. 2554 ที่ 1,457,798 คัน ส่งผลให้แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พ.ศ. 2555 ถึง พ.ศ. 2564 ได้วางแผนยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลกและตั้งเป้าหมายการผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 3 ล้านคันต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2560 (สถาบันยานยนต์, 2555 ก) ซึ่งในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยขยับขึ้นเป็นลำดับที่ 10 ของประเทศผู้ผลิตรถยนต์โลก ที่ 2,459,504 คัน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2556) เพื่อเป็นดัชนีชี้วัดผลสำเร็จตามยุทธศาสตร์ของประเทศ ที่ต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับอุตสาหกรรมยานยนต์โลกอย่างยั่งยืน ในฐานะประเทศผู้ผลิตรถยนต์ที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานสากลเป็นที่ยอมรับในระดับโลก โดยเป็นฐานในการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายภายในประเทศและส่งออกไปจำหน่ายทั่วโลก จึงมีความจำเป็นต้องให้เกิดการลงทุนสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ ๆ ที่มีปริมาณการผลิตที่คุ้มค่าต่อการลงทุน (Economy of scale)

อันจะส่งผลให้รถยนต์มีราคาจำหน่ายต่อคันต่ำ เนื่องจากมีปริมาณการผลิตเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเป็นการส่งเสริมพัฒนาการวางรากฐานของอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยอย่างยั่งยืน ซึ่งจะส่งผลดีต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศในระยะยาว ยุทธศาสตร์ส่วนหนึ่งที่ใช้ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของประเทศที่สำคัญของรัฐบาลในระดับจุลภาค คือ การออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ โดยใช้มาตรการด้านยกเว้นภาษีและยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรอุปกรณ์ เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์เข้าร่วมลงทุนในนโยบายเพื่อการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ในประเทศให้รถยนต์อีโค คาร์ ได้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 เคียงคู่กับรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 1 ที่ประสบความสำเร็จไปแล้ว ซึ่งรถยนต์อีโค คาร์ จะเป็นการสร้างโอกาสให้กับประชาชนในการเลือกใช้รถยนต์ประเภทใหม่ที่มีคุณภาพสูงแต่ราคาไม่แพงมาก อีกทั้งยังใช้พลังงานอย่างประหยัดคุ้มค่าไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมอันส่งผลให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น ในการสร้างผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 จึงมุ่งไปที่รถยนต์นั่งประเภทใหม่กลุ่ม A Segment ที่มีขนาดเล็ก กะทัดรัด ราคาไม่แพง ประชาชนที่มีรายได้น้อยสามารถเป็นเจ้าของรถยนต์นั่งได้นั้นคือ นโยบายผลิตรถยนต์นั่งราคาถูก (Economy car) หรือรถยนต์ราคาประหยัดซึ่งมีราคาคันละประมาณ 350,000 ถึง 400,000 บาท ในช่วงเริ่มต้นแนวความคิดและพัฒนาการ ไปสู่คุณสมบัติของรถยนต์อีโค คาร์ ตามกระแสของความนิยมของโลกในเรื่องการใช้พลังงานทดแทนอื่น ๆ แทนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มาจากฟอสซิล ทำให้นโยบายผลิตรถยนต์นั่งราคาถูกต้องเพิ่มเติมคุณสมบัติ ในเรื่องการประหยัดพลังงานเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม และมีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลโลก จนกลายเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือรถยนต์อีโค คาร์ ในที่สุด (Ecology car) นโยบายดังกล่าวคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติผล เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 ในรัฐบาลของนายกรัฐมนตรี พลเอก.สุรยุทธ์ จุลานนท์ โดยใช้ชื่อว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ นโยบายดังกล่าวได้มีการดำเนินการอย่างรัดกุม มีการศึกษาวิจัยถึงความเป็นไปได้ของนโยบาย ในการที่จะบรรลุผลสำเร็จล่วงหน้ามาก่อน ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ มีความคิดเห็นว่า รถยนต์อีโค คาร์ นั้นมีโอกาที่จะบรรลุวัตถุประสงค์เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศได้ และเห็นด้วยกับความชัดเจนของวัตถุประสงค์ของนโยบาย ที่ออกมาว่าเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก ส่วนความชัดเจนของเป้าหมายของนโยบายที่สำคัญคือ หน่วยงานภาครัฐคาดหวังไว้ว่าจะมีผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์ สนใจเข้าร่วมลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จำนวน 3 ราย จากจำนวนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศ และผู้นำเข้ารถยนต์ 12 ราย ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าว มีปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในการผลิตรถยนต์ดังกล่าวประกอบด้วยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แนวโน้มความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์

ทั้งในประเทศ และต่างประเทศที่ต้องการ ใช้รถยนต์ที่ประหยัดพลังงานเพิ่มมากขึ้น การใกล้จะถึงจุดอิ่มตัว ของรถยนต์กระบะปิกอัพ ขนาด 1 ตัน และผู้ผลิตรถยนต์ให้ความสนใจในนโยบายดังกล่าว อาทิ เช่น บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกีย มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศเกาหลี เป็นต้น

อย่างไรก็ตามจากมาตรการทางนโยบายด้านภาษีต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ตัดสินใจยื่นเสนอเข้าร่วมในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีจำนวนทั้งสิ้น 7 ราย ประกอบด้วย (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (5) บริษัท สยามนิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (6) บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ (7) บริษัท โพลัสสวาเกน กรุ๊ป ซึ่งผลการพิจารณาหน่วยงานของรัฐมี บริษัท โพลัสสวาเกน กรุ๊ป ที่ไม่ได้รับการอนุมัติ เนื่องจากแผนงานที่นำเสนอยังไม่มีความชัดเจนและมี บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับการอนุมัติ แต่ภายหลังประกาศยกเลิกแผนการลงทุน เนื่องจากไม่มั่นใจในการทำการตลาด ซึ่งเห็นได้ว่าหน่วยงานภาครัฐประสบความสำเร็จในความชัดเจนของเป้าหมายมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมากและความชัดเจนของตัวชี้วัดของนโยบายที่สำคัญคือ ผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์ที่สนใจจะเข้าร่วมลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะต้องมีความสามารถในการผลิตจริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี นับตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป จากอายุของโครงการ 8 ปี ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์ให้ความสำคัญมากที่สุดโดยผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ทั้งหน่วยงานรัฐผู้ผลิตรถยนต์ และผู้นำเข้ารถยนต์ มีการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการผลิตรถยนต์ตามจำนวนและช่วงระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งมุมมองของหน่วยงานภาครัฐที่สำคัญคือ ต้องการให้มีปริมาณการผลิตรถยนต์จำนวนมากเพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิตที่คุ้มค่าต่อการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์และเพื่อให้บรรลุตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ส่วนมุมมองของผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์บางรายต้องการให้ลดจำนวนการผลิตจริงลงเหลือ 75,000 คันต่อปี นับตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป เพราะกังวลในเรื่องตลาดที่รองรับรถยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะตลาดในประเทศซึ่งถือว่าเป็นผลิตภัณฑ์ประเภทใหม่สำหรับกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ ส่วนตลาดต่างประเทศก็มีการแข่งขันกันสูงมาก นายอดิศักดิ์ วิโรหิตะสุน ตำแหน่ง รองประธานกรรมการอาวุโส บริษัท เอเชียน ฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด สำนักงานใหญ่ธุรกิจฮอนด้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวว่า ในแง่ของจำนวนการผลิตที่ 100,000 คัน สำหรับรถยนต์อีโค คาร์ เป็นเรื่องในอนาคตที่ยังไกลตัว วันนี้ต้องยอมรับว่าสถานการณ์ในปัจจุบันนั้นมีความแตกต่างจากเมื่อช่วงเริ่มต้นของนโยบาย แต่สิ่งที่ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับ

การอนุมัติ จะต้องทำให้ได้ในวันนี้ คือ พยายามผลิตรถยนต์ไอ โค คาร์ ออกสู่ตลาดให้ได้ก่อน สำหรับ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด นั้นยืนยันว่าการดำเนินงานตามนโยบายผลิต รถยนต์ยังเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ ยังไม่มีแผนชะลอแต่อย่างใด ในขณะที่ความเห็นของ นางเพ็ญใจ แก้วสุวรรณ ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า บริษัทมีความมั่นใจนโยบายผลิตรถยนต์ไอ โค คาร์ ขณะนี้ มีความคืบหน้ามากกว่า 70% ถึง 80% แล้วจะออกโฉมได้ในปี พ.ศ. 2553 อย่างแน่นอน มั่นใจว่า รถยนต์ไอ โค คาร์ จะเป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวใหม่ของประเทศไทยและยืนยันว่าจะไม่มีการเลื่อน แผนงานแต่อย่างใด เช่นเดียวกับบริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ที่ยืนยันว่า ขณะนี้ บริษัทยังคงดำเนินการตามแผนที่วางไว้และคาดว่าจะสามารถส่งรถยนต์ออกสู่ตลาดได้ในช่วงปี พ.ศ. 2554 ถึง 2555 อย่างแน่นอน (ฮอนด้า ยันเดินหน้าไอ โค คาร์ ตามแผน นิสสัน ลั่นปีหน้าส่งรถ บุกตลาด, 2552) ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายใช้มาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยไม่ยินยอมลดปริมาณการผลิตรถยนต์จริงซึ่งอาจเป็นเหตุผลหนึ่ง ที่ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ และผู้นำเข้ารถยนต์บางรายต้องทบทวน แผนการลงทุน และบางรายยอม สละสิทธิ์ไม่สานต่อนโยบาย เป็นต้น โดยมาตรการทางนโยบายที่สำคัญประกอบด้วย (1) การยกเว้น อารขาเข้าเครื่องจักร ทั้งการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์และการผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ โดยต้องไม่เกินมูลค่าการลงทุนของโครงการ (2) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 8 ปี (3) การลดอัตราภาษีสรรพสามิตจากเดิมจัดเก็บในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 17 และ (4) ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบ และชิ้นส่วนสำหรับการผลิตรถยนต์ไอ โค คาร์ รวมถึงการผลิต ชิ้นส่วนรถยนต์ไอ โค คาร์ โดยลดหย่อนสูงสุด ในอัตรา 90% เป็นเวลา 2 ปี ซึ่งเห็นได้ว่าความชัดเจน ของตัวชี้วัดนโยบายโดยรวมแล้ว เป็นที่ยอมรับของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย และเห็นว่ามีเหมาะสม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ดังภาพที่ 23



ภาพที่ 23 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของนโยบาย

ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด ผลการศึกษาดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายโดยภาพรวม

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1	ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายโดยภาพรวม	3.90	0.59	ค่อนข้างมาก
2	ท่านเห็นด้วยกับนโยบายผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ของรัฐบาล	3.73	0.99	ค่อนข้างมาก
3	ท่านรับทราบหรือไม่ว่ารถยนต์อีโค คาร์ เป็นรถยนต์ที่ได้รับการยอมรับในแต่ละด้านเพียงใดโดยรวม	3.83	0.73	ค่อนข้างมาก
3.1	ด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง	4.09	0.79	ค่อนข้างมาก
3.2	ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	3.86	0.93	ค่อนข้างมาก
3.3	ด้านความปลอดภัย	3.54	0.98	ค่อนข้างมาก
4	ท่านคิดว่าผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ให้ความสำคัญกับประเด็นต่อไปนี้เพียงใดโดยรวม	4.03	0.64	ค่อนข้างมาก
4.1	ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัย	4.13	0.78	ค่อนข้างมาก
4.2	ด้านราคาขายอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ราคาไม่แพงมาก	4.15	0.80	ค่อนข้างมาก
4.3	ด้านการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ	3.81	0.94	ค่อนข้างมาก

จากการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ตามตารางที่ 13 พบว่าผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของนโยบายโดยภาพรวม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90

สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายชื่อ ได้แก่ ข้อ 2. ท่านเห็นด้วยกับนโยบายผลิตภัณฑ์อีโคคาร์ ของรัฐบาล มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ข้อ 3. ท่านรับทราบหรือไม่ว่ารถยนต์อีโคคาร์ เป็นรถยนต์ที่ได้รับการยอมรับในแต่ละด้านเพียงใดโดยรวม (ด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัย) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 และข้อ 4. ท่านคิดว่าผู้ซื้อรถยนต์อีโคคาร์ ให้ความสำคัญกับประเด็นต่อไปนี้เพียงใดโดยรวม (ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ที่สวยงาม ทันสมัย ด้านราคาขายอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ราคาไม่แพงมาก และด้านการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.73 ถึง 4.03 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโคคาร์ ต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 4. ท่านคิดว่าผู้ซื้อรถยนต์อีโคคาร์ ให้ความสำคัญกับประเด็นต่อไปนี้เพียงใดโดยรวม ($\bar{X} = 4.03$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 3. ท่านรับทราบหรือไม่ว่ารถยนต์อีโคคาร์ เป็นรถยนต์ที่ได้รับการยอมรับในแต่ละด้านเพียงใดโดยรวม ($\bar{X} = 3.83$) และข้อ 2. ท่านเห็นด้วยกับนโยบายผลิตภัณฑ์อีโคคาร์ ของรัฐบาล ($\bar{X} = 3.73$)

สรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโคคาร์ จะบรรลุผลสำเร็จได้หน่วยงานภาครัฐ จำเป็นต้องกำหนดความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายที่มีความเหมาะสมต่อสถานการณ์ ต่อสถานะเศรษฐกิจในการเอื้อให้เกิดการลงทุนของผู้ผลิตยนต์ และอยู่บนความสามารถที่จะปฏิบัติได้จริง โดยต้องเป็นที่ยอมรับกันทั้ง 2 ฝ่าย ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตยนต์ที่จะลงทุนในนโยบาย ผลสรุปโดยรวมมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

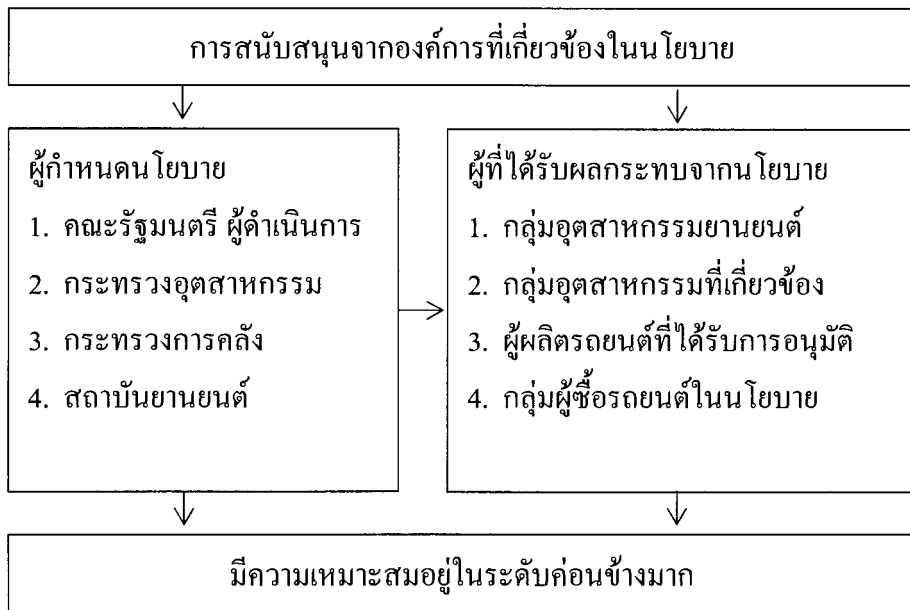
2. การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง เป็นการศึกษาดูงานถึงการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโคคาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่าการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบายสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ได้แก่ ผู้ที่กำหนดนโยบายซึ่งคือรัฐบาลที่ได้พิจารณาอนุมัตินโยบายและมอบหมายให้หน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดำเนินการสนับสนุนนโยบายนี้โดยมีกระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งทำหน้าที่ในการกำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโคคาร์ ครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์อีโคคาร์ รวมถึงเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการพิจารณาตรวจสอบและอนุมัติว่ารถยนต์อีโคคาร์ รุ่นใดมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ และประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ เพื่อสร้างปัจจัยให้เอื้อต่อการลงทุนของผู้ผลิตยนต์

ในประเทศและผู้นำเข้ารถยนต์ทั้ง 12 ราย ตามนโยบายดังกล่าว ส่วนบีโอไอ ซึ่งทำหน้าที่ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ผลิตรถยนต์ที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในนโยบายโดยใช้มาตรการทางด้านยกเว้นภาษีในด้านต่าง ๆ เช่น ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ยกเว้นภาษีที่ดินสำหรับสร้างโรงงานประกอบรถยนต์ ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยมีกระทรวงการคลัง ประกอบด้วย กรมสรรพสามิต ซึ่งทำหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์สำหรับรถยนต์ อีโค คาร์ ให้การส่งเสริมในการจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 17 ซึ่งถือว่าเป็นรถยนต์ประเภทแบบใหม่กลุ่ม A Segment และสถาบันยานยนต์ ซึ่งทำหน้าที่ในการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย เป็นหน่วยงานที่ให้การส่งเสริมสนับสนุนทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม และส่วนที่ 2 คือผู้ที่ได้รับผลกระทบก่อนนโยบาย ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมด รวมถึงกลุ่มที่เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ตั้งแต่วัตถุดิบขั้นพื้นฐานไปสู่การแปรรูปวัตถุดิบขั้นพื้นฐานจนกลายเป็นสินค้าและบริการ เช่น กลุ่มผู้ผลิตโลหะ กลุ่มผู้ผลิตแม่พิมพ์ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบก่อนนโยบายนี้โดยตรงประกอบด้วย ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายดังกล่าว ซึ่งต้องเป็นผู้ดำเนินการในการลงทุนตามข้อกำหนดของนโยบาย มีจำนวน 6 ราย ได้แก่ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (5) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ (6) บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งภายหลังประกาศยกเลิกแผนการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ จึงเหลือผู้ลงทุนในนโยบายสุทธิจำนวน 5 ราย

จากการสัมภาษณ์ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติตามนโยบายดังกล่าว

และกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้ความเห็นว่า โดยปกติให้ความร่วมมือและการสนับสนุนทุก ๆ นโยบายของหน่วยงานภาครัฐเป็นปกติอยู่แล้วโดยเฉพาะนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดออกมาได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบายอย่างต่อเนื่องในหลาย ๆ ครั้งจนกระทั่งเป็นที่ยุติในเรื่องของข้อกำหนด เงื่อนไขต่าง ๆ ในการลงทุนของนโยบายนี้ ซึ่งสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐต้องการให้เกิดขึ้นในประเทศคือ การสร้างฐานการผลิตรถยนต์แบบใหม่ โดยให้มีปริมาณการผลิตรถยนต์จำนวนมากพอให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิตหรือเกิดความคุ้มค่าต่อการลงทุน เพื่อผลักดันให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศและถือเป็นนโยบายส่วนหนึ่งที่จะผลักดันให้แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์บรรลุผลสำเร็จในระดับมหภาค นโยบายดังกล่าว ยังสอดคล้องกับแนวทาง

ของผู้ผลิตรถยนต์บางราย ซึ่งได้มีการวางแผนการลงทุนโดยใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เล็กเพื่อจำหน่ายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการดำเนินโครงการ เช่น บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัดและบริษัท เกีย มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศเกาหลี เป็นต้น นโยบายดังกล่าวจึงสอดคล้องกับกระแสความนิยมของโลกที่ต้องการใช้รถยนต์ที่ประหยัดพลังงานและต้องยอมรับว่าในฐานะของผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจสิ่งหนึ่งที่ต้องคาดหวัง คือ การลงทุนแล้วได้รับผลกำไรตอบกลับเข้าบริษัท ขณะเดียวกันหากนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐ กำหนดออกมาไม่มีมาตรการ ทางนโยบายที่เหมาะสม เชื้อต่อการลงทุนจะเป็นการยากที่จะหาผู้ผลิตรถยนต์เข้าร่วมสนับสนุนนโยบายได้และสุดท้ายคือ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่ซื้อรถยนต์ในนโยบาย ถือเป็นผู้สนับสนุนที่สำคัญ ของนโยบายนี้ ส่วนความคิดเห็นของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์เห็นว่า ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และผู้ผลิตรถยนต์ต่างให้การสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการดำเนินงาน ตามนโยบายดังกล่าวในภาพรวม เป็นอย่างดีโดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งมุ่งหวังผลกำไร จากการจำหน่ายรถยนต์ตามนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐ ได้กำหนดออกมา ซึ่งเห็นได้ว่าการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบายโดยรวมแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ดังภาพที่ 24



ภาพที่ 24 การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบาย

ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ผลการศึกษาดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบายโดยภาพรวม

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1.	ท่านคิดว่าองค์กรที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้มีให้การสนับสนุนส่งเสริมและความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อให้นโยบายนี้บรรลุผลสำเร็จโดยภาพรวม	3.47	0.90	ค่อนข้างมาก
1.1	หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ บีโอไอ กรมสรรพสามิต และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	3.30	1.16	ค่อนข้างน้อย
1.2	สถาบันยานยนต์	3.41	1.04	ค่อนข้างน้อย
1.3	ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ)	3.70	0.96	ค่อนข้างมาก

จากการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ตามตารางที่ 14 พบว่า

ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบาย โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.30 ถึง 3.70 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

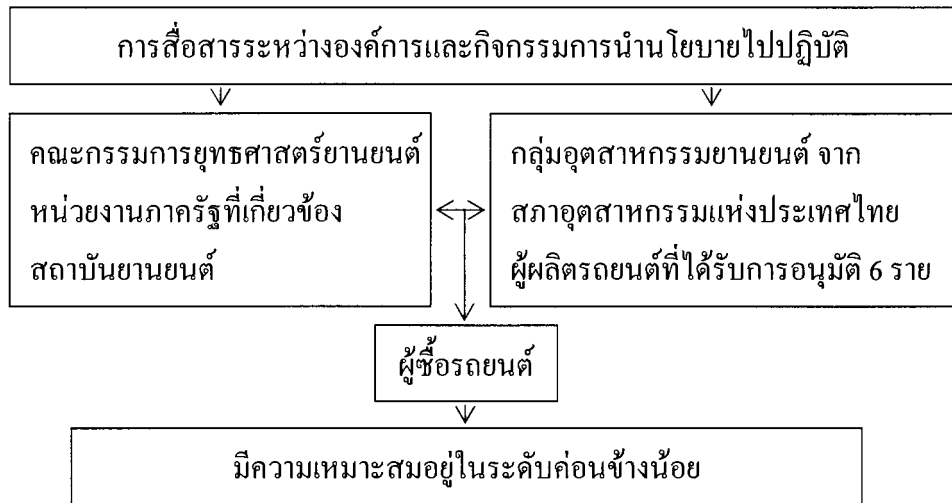
ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1.3 ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ) ($\bar{X} = 3.70$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 1.2 สถาบันยานยนต์ ($\bar{X} = 3.41$)

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้องในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย ได้แก่ ข้อ 1.1 หน่วยงานภาครัฐ ($\bar{X} = 3.30$)

สรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะบรรลุผลสำเร็จได้จะต้องได้รับการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องที่สำคัญคือ หน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ ที่ต้องให้การสนับสนุนปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ เช่น การกำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ ที่เหมาะสม การใช้มาตรการทางด้านยกเว้นภาษีในรูปแบบต่าง ๆ การออกนโยบายเพื่อกระตุ้นกำลังซื้อรถยนต์ในประเทศ เช่น นโยบายรถยนต์คันแรก รวมถึงการอบรมพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นต้น เพื่อเป็นการสร้างให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อผู้ผลิตรถยนต์ที่จะเข้าร่วมลงทุนในนโยบายเพื่อนำไปปฏิบัติจนบรรลุประสิทธิผลของนโยบายได้และกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่ให้การยอมรับผลิตภัณฑ์ประเภทนี้ ผลสรุปโดยรวม มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาถึงการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า นโยบายนี้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 หน่วยงานคือ (1) หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วย บีโอไอ และ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง ประกอบด้วย กรมสรรพสามิต และสถาบันยานยนต์ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่และภารกิจรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่แตกต่างกัน มีการประสานการทำงานข้ามหลายหน่วยงาน ทำให้การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติในหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ อาจเกิดความเข้าใจในวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายที่ไม่ชัดเจน การตีความหมายของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของแต่ละหน่วยงานที่มีมุมมองการทำงานที่แตกต่างกันอาจส่งผลให้การทำงานไม่ไปในทิศทางเดียวกัน การทำงานอาจขาดเอกภาพ รวมถึงผู้มีอำนาจตัดสินใจในการดำเนินการต่าง ๆ ซึ่งผลดังกล่าว ทำให้กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลักของนโยบายได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้น เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2546 โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานและมีหัวหน้าของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบายเป็นบอร์ดของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ซึ่งถือได้ว่าเป็นการบูรณาการจากหลายหน่วยงานของภาครัฐมารวมกันเพื่อร่วมกันทำงานเป็นทีม โดยมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบการดำเนินการในแต่ละเรื่องอย่างชัดเจน เช่น สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องการกำหนดคุณสมบัติของรถยนต์อีโค คาร์ และอนุมัติผล ส่วนบีโอไอ มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องให้การส่งเสริมการลงทุนให้แก่ผู้ลงทุนที่สนใจจะร่วมลงทุนในนโยบาย ขณะที่กรมสรรพสามิต มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องการพิจารณาการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ และสถาบันยานยนต์ มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องการประสานงานกับทุกภาคส่วนเพื่อผลักดันให้นโยบายมีประสิทธิผล เป็นต้น การตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้น จึงส่งผลดี

ต่อการดำเนินการในนโยบายทำให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และลดปัญหา การขัดแย้งกันเองในหน่วยงานของภาครัฐ เนื่องจากคณะกรรมการบอร์ดเป็นหัวหน้าสูงสุด ของแต่ละหน่วยงานซึ่งมีอำนาจในการตัดสินใจได้ (2) ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย ประกอบด้วยหลายกลุ่มอุตสาหกรรมที่เข้ามา มีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบาย เช่น กลุ่มอุตสาหกรรม ยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจาก นโยบายจะมีการติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สำคัญคือ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจำนวน 6 ราย ซึ่งถือว่าเป็นคู่แข่งกันทางธุรกิจ โดยปกติผู้ผลิต รถยนต์แต่ละรายจะมีขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับหลาย ๆ ปัจจัย เช่น ส่วนแบ่งทางการตลาด เทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ เงินลงทุน บุคลากร เป็นต้น ซึ่งย่อมส่งผลถึง ความได้เปรียบหรือเสียเปรียบในการแข่งขันกันในการตลาดจากการลงทุนในนโยบาย ได้แก่ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (5) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ (6) บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด การที่จะให้นโยบายดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนไปได้และเกิดประสิทธิผลของนโยบายได้นั้น มีความจำเป็นต้องให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายทุกรายสามารถยอมรับเงื่อนไข ต่าง ๆ ในนโยบายได้ เพื่อให้เกิดการลงทุนตามที่หน่วยงานภาครัฐคาดหวังไว้ ซึ่งช่องทางการติดต่อสื่อสารและกิจกรรมการนำนโยบาย ไปปฏิบัติของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ จากนโยบายในการที่จะทำความเข้าใจวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายดังกล่าวได้ นั้นกระทำผ่านการประชุมจากกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งกลุ่มดังกล่าวเป็นการรวมกลุ่มกันของผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้นำเข้ารถยนต์ และผู้ผลิตที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการประสานนโยบาย รวมถึงการดำเนินงานระหว่างสมาชิก กลุ่ม กับหน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ เข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการแก้ไขปัญหามีต่อนโยบาย และหาข้อยุติร่วมกันของทุกฝ่าย และ (3) ผู้ซื้อรถยนต์ไอโค คาร์ ในนโยบายได้รับรู้ข้อมูล ข่าวสารรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ของนโยบาย จากความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ จากนโยบายในการประชาสัมพันธ์นโยบายดังกล่าว ผ่านหลาย ๆ ช่องทางการสื่อสาร เช่น หนังสือพิมพ์ นิตยสาร วิทยุ โทรทัศน์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ดังภาพที่ 25



ภาพที่ 25 การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ

สำหรับกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ให้ความเห็นว่า ผู้ผลิตรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีการสื่อสารและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบายผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์ นิตยสาร วิทยุ โทรทัศน์ รวมถึงสื่ออิเล็กทรอนิกส์มากกว่าหน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ ซึ่งเห็นได้ว่าการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาดังตารางที่ 15

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบายโดยภาพรวม

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1.	ท่านคิดว่าได้รับการสื่อสาร ข่าวสาร ข้อมูลต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย โดยภาพรวม	3.36	0.90	ค่อนข้างน้อย

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1.1	หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ บีไอไอ กรมสรรพสามิต และสำนักงานเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม	3.11	1.11	ค่อนข้างน้อย
1.2	สถาบันยานยนต์	3.26	1.10	ค่อนข้างน้อย
1.3	ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ)	3.70	1.01	ค่อนข้างมาก

จากการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ที่รถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตามตารางที่ 15 พบว่า

ผู้ที่รถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบายโดยภาพรวม อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.11 ถึง 3.70 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ที่รถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1.3 ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิและซูซูกิ) ($\bar{X} = 3.70$)

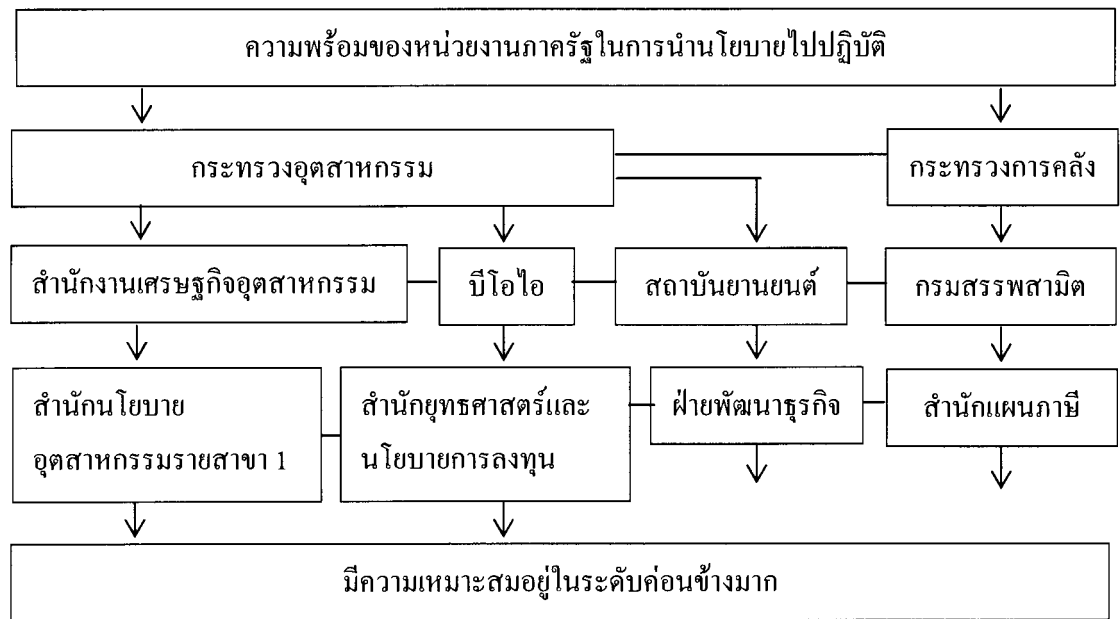
ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ที่รถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย ได้แก่ ข้อ 1.2 สถาบันยานยนต์ ($\bar{X} = 3.26$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 1.1 หน่วยงานภาครัฐ ($\bar{X} = 3.11$)

สรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะเกิดประสิทธิผลของนโยบายได้ขึ้นกับการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับนโยบายจึงมีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายซึ่งมี 3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ (1) หน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ซึ่งปฏิบัติงานโดยผ่านคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ (2) ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายซึ่งปฏิบัติงานโดยผ่านกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อให้การทำงานของทั้ง 2 หน่วยงานเกิดเอกภาพในการทำงานที่ไปในทิศทางเดียวกันและ

(3) ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ เป็นส่วนที่รับรู้ข้อมูล ข่าวสารและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในนโยบายเป็นส่วนสุดท้าย ผลสรุปโดยรวมมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาถึง ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า องค์การที่มีความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติตั้งแต่ริเริ่มนโยบายจนนำไปสู่การอนุมัตินโยบายที่สำคัญ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย ซึ่งหน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ มีความพร้อมมากกว่าผู้ผลิตรถยนต์ เนื่องมาจากว่าลักษณะของนโยบายที่ได้กำหนดออกมาบังคับใช้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นมติของการสร้างปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ นโยบายนี้หน่วยงานภาครัฐไม่ต้องจัดสรรงบประมาณแผ่นดินในการลงทุนตามนโยบายดังกล่าว เพราะลักษณะของนโยบายเป็นการนำเสนอ การชักชวน การเชิญชวนให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ ที่สนใจเข้ามาร่วมลงทุนในนโยบายตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่หน่วยงานภาครัฐนำเสนอ โดยใช้มาตรการทางนโยบายด้านการยกเว้นภาษี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์และอื่น ๆ ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐนั้นจะมีความพร้อม ความชัดเจนของโครงสร้างองค์การ บุคลากร เทคโนโลยี งบประมาณ ทรัพยากรสนับสนุนต่าง ๆ เป็นต้น ที่รองรับการปฏิบัติงานตามนโยบายต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐที่ได้กำหนดออกมาโดยไม่จำเป็นต้องมีการตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมาเพื่อรองรับในการดำเนินการเป็นการเฉพาะ นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในนโยบายดังกล่าวจึงดำเนินการโดยผ่านคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ที่จัดตั้งขึ้นมาเฉพาะกิจเพื่อให้มีเอกภาพในการทำงาน โดยนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นเพียงส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ยานยนต์ที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งภูมิภาคเอเชียจนถึงในระดับโลก ซึ่งหน่วยงานของภาครัฐที่มีความพร้อมในการนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติมี กระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วย 2 หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงคือ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ที่มีสำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ พร้อมการอนุมัติผล (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2557) และบีไอไอ ที่มีสำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านให้การส่งเสริมผู้ประกอบการในการลงทุนโดยใช้มาตรการทางด้านยกเว้นภาษี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์และอื่น ๆ เป็นเครื่องมือ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2557) รวมถึงสถาบันยานยนต์ ที่มีฝ่ายพัฒนาธุรกิจ รับผิดชอบด้านการสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์เพื่อให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดประสิทธิผลตามแผน

ที่กำหนดไว้ (สถาบันยานยนต์, 2557 ข) และกระทรวงการคลัง มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงคือ กรมสรรพสามิต ที่มีสำนักแผนภาษีเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดเก็บภาษีในนโยบายดังกล่าว ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติต้องแสดงหนังสือรับรองการอนุมัติคุณสมบัติรถยนต์อีโคคาร์ ที่ออกโดยกระทรวงอุตสาหกรรมถึงได้รับสิทธิลดอัตราภาษีสรรพสามิต (กรมสรรพสามิต, 2555) จะเห็นได้ว่าความพร้อมขององค์การภาครัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ผลการศึกษาปรากฏ ดังภาพที่ 26



ภาพที่ 26 ความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายจะมีความพร้อมในการลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์อีโคคาร์ ที่แตกต่างกันเนื่องมาจากลักษณะของการดำเนินธุรกิจของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งเงื่อนไขในการลงทุนของนโยบายบางเงื่อนไขมีผลต่อความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ ส่งผลให้มีการเจรจาต่อรองเพื่อหาข้อยุติก่อนที่จะเริ่มดำเนินการ โดยนายอดิศักดิ์ โรหิตะสุน ตำแหน่ง รองประธานกรรมการอาวุโส บริษัท เอเชียน ฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด สำนักงานใหญ่ธุรกิจฮอนด้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และนายประพัฒน์ เกตุมงคล ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีความเห็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกันว่าหน่วยงานภาครัฐควรมีความพร้อมในการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์อีโคคาร์ ในประเด็นการกำหนดคุณสมบัติรถยนต์ การสนับสนุนทางด้านภาษี เป็นเรื่องสำคัญที่จะเอื้อให้นโยบายเกิดขึ้น

ได้และหลังจากนั้นค่อยปรับเปลี่ยน ตามความเหมาะสมไม่จำเป็นต้องตายตัวตลอดไป เช่นเดียวกับ รถปิกอัพ ที่ปัจจุบันคุณสมบัติเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยตามแผนของบริษัทมีแผนการลงทุน ในเรื่องโครงการผลิตรถยนต์เล็กซึ่งบริษัทมีความชำนาญมากที่สุด ในภูมิภาคเอเชีย นี้เช่นกัน แต่ยังไม่ได้เจาะจงว่าเป็นประเทศใด ซึ่งหากหน่วยงานภาครัฐมีความชัดเจนในนโยบายดังกล่าวก็อาจ มีโอกาสเข้ามาลงทุนในประเทศไทยแต่ถ้ายังช้าไม่สรุปผลคงต้องไปลงทุนในประเทศอื่น ๆ เช่น อินโดนีเซีย หรือ จีน เป็นต้น (พรหมมินทร์ งามจันทร์, 2548) จะเห็นได้ว่าความพร้อมของผู้ผลิต รถยนต์ในการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ สิ่งที่สำคัญที่จะต้องเกิดขึ้นก่อนนั้นคือ นโยบายต้องมีความชัดเจนในทุกมิติเพราะผู้ผลิตรถยนต์ในแต่ละรายนั้นมีความแตกต่างกันจากแนวทางการดำเนินธุรกิจที่กำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดที่แตกต่างกัน มีการผลิตรถยนต์แต่ละแบบ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่แตกต่างกัน ซึ่งตั้งแต่ริเริ่มแนวความคิดนโยบายเมื่อช่วงปี พ.ศ. 2546 ผู้ผลิตรถยนต์ที่แสดงความสนใจมีความพร้อมที่จะลงทุน ตอบรับนโยบายในช่วงแรก มี 5 บริษัท คือ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีการวางแผนที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กตั้งแต่หน่วยงานภาครัฐยังไม่ได้ริเริ่มนโยบายดังกล่าวและยังเป็นบริษัทที่เรียกร้องให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้การส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็ก ถือว่าเป็นบริษัทที่มีความพร้อมมากที่สุด ในกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์ (2) บริษัท ชูชูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท เกีย มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น (เกาหลี) จำกัด และ (5) บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (ย้อนรอย “อีโคคาร์” สู่นาครดธงตัวใหม่ไทย, 2551) และช่วงหลังมีเพิ่มอีก 4 บริษัทคือ (6) บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (7) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (8) บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) และ (9) บริษัท โพล์กสวาเคน กรุ๊ป (เยอรมัน) ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 9 ราย มีผู้ผลิตรถยนต์ 2 ราย ที่ไม่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนในนโยบาย ได้แก่ บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกีย มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น (เกาหลี) จำกัด ซึ่งสาเหตุหลักที่ผู้ผลิต ทั้ง 2 ราย ไม่ยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนเนื่องมาจากนโยบายดังกล่าวมีข้อจำกัดที่ผู้ผลิต รถยนต์ต้องลงทุนใหม่ทั้งหมดไม่ต่ำกว่า 5,000 พันล้านบาท โดยเป็น โครงการแบบแผนงานรวม ประกอบด้วย โครงการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์และผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งให้สิทธิ เฉพาะโครงการเท่านั้น อีกทั้งการลดภาษีสรรพสามิตรยนต์จาก อัตราร้อยละ 30 เหลือในอัตราร้อยละ 17 ไม่จูงใจพอให้เกิดการลงทุนในนโยบายนี้ ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่เหลือ 7 รายที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนในนโยบายได้รับการอนุมัติ 6 ราย คาดว่าจะเริ่มการผลิตรถยนต์ ได้ในปี พ.ศ. 2553 ส่วนที่ไม่ได้รับการอนุมัติ 1 ราย ได้แก่ บริษัท โพล์กสวาเคน กรุ๊ป (เยอรมัน) ที่ยังไม่มีความชัดเจนในเรื่องกำลังการผลิตรถยนต์และแผนการก่อสร้างโรงงานประกอบรถยนต์

และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติแล้วภายหลังประกาศสัมแผนการผลิตรถยนต์ ได้แก่ บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เนื่องจากบริษัทขาดความมั่นใจในการทำตลาด อีกทั้งคู่แข่งอื่น ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายดังกล่าว โดยส่วนมากมีความแข็งแกร่งทางการตลาด ทั้งสัดส่วนการจำหน่ายในตลาด และจำนวนตัวแทนจัดจำหน่ายที่มีจำนวนมากในประเทศ ผลการศึกษาดังตารางที่ 16

ตารางที่ 16 ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ลำดับ	บริษัท	อนุมัติผล	เงินลงทุน (ล้านบาท)	กำลังการผลิต คันต่อปี	วันที่เปิดจำหน่าย: ชื่อรุ่น
1	ฮอนด้า	01/10/2550	6,700	120,000	25/03/2554: บริโอ 23/11/2555: บริโอ อเมซ
2	ซูซูกิ	07/12/2550	9,500	138,000	20/03/2555: สวิฟท์ 29/05/2557: เซเลริโอ
3	นิสสัน	07/12/2550	5,500	120,000	14/03/2553: มาร์ช 07/10/2554: อัลเมร่า
4	มิตซูบิชิ	02/04/2551	7,731	107,000	28/03/2555: มิราจ 04/07/2556: แอททราจ
5	โตโยต้า	02/04/2551	6,642	100,000	22/10/2556: ออนิว ยาริส
รวม			36,073	585,000	

จากตารางที่ 16 สามารถสรุปความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ในด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้ ด้านความพร้อมในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเรียงลำดับการอนุมัติผลก่อน และหลังได้ดังนี้ ลำดับ 1 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับการอนุมัติผล วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550 ลำดับ 2 บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับการอนุมัติผล วันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2550 และลำดับ 3 บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับการอนุมัติผล วันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2551

ด้านความพร้อมของเงินลงทุนในเบื้องต้น เรียงลำดับเงินลงทุนจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้ดังนี้ ลำดับที่ 1 บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน จำนวน 9,500 ล้านบาท ลำดับที่ 2 บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน จำนวน 7,731 ล้านบาท ลำดับที่ 3 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน จำนวน 6,700 ล้านบาท ลำดับที่ 4 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน จำนวน 6,642 ล้านบาท และสุดท้าย บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน จำนวน 5,500 ล้านบาท รวมเงินลงทุนทั้งสิ้น 36,073 ล้านบาท

ด้านความพร้อมของกำลังการผลิตรถยนต์คันต่อปีเรียงลำดับกำลังการผลิตรถยนต์คันต่อปีจากมากที่สุดไปน้อยที่สุดได้ดังนี้ ลำดับ 1 บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีกำลังการผลิตรถยนต์ 138,000 คันต่อปี ลำดับ 2 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีกำลังการผลิตรถยนต์ 120,000 คันต่อปี ลำดับ 3 บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด มีกำลังการผลิตรถยนต์ 107,000 คันต่อปี และสุดท้าย บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีกำลังการผลิตรถยนต์ 100,000 คันต่อปี

ด้านความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ในการเปิดจำหน่ายรถยนต์ไอ โค คาร์ เป็นรุ่นแรก เรียงลำดับความพร้อมในการเปิดจำหน่ายรถยนต์รุ่นแรกก่อนและหลังได้ดังนี้ ลำดับ 1 บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เปิดจำหน่ายรถยนต์ วันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2553 ในชื่อรุ่น มาร์ช ลำดับ 2 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เปิดจำหน่ายรถยนต์ วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2554 ในชื่อรุ่น บริโอ ลำดับ 3 บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เปิดจำหน่ายรถยนต์ วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 ในชื่อรุ่น สวิฟท์ ลำดับ 4 บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด เปิดจำหน่ายรถยนต์ วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2555 ในชื่อรุ่น มิราจ และสุดท้าย บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เปิดจำหน่ายรถยนต์ วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2556 ในชื่อรุ่น ออเนียวาริส และความคิดเห็นของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์เห็นว่าบริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีความพร้อมโดยรวมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และน้อยที่สุด ได้แก่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ตามลำดับ ซึ่งเห็นได้ว่าความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ไอ โค คาร์ ต่อความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความคิดเห็น และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยภาพรวม

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1.	ท่านคิดว่าผู้ผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ดังต่อไปนี้ มีความพร้อมในการดำเนินการตามนโยบายนี้ โดยภาพรวม	3.74	0.84	ค่อนข้างมาก
1.1	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	3.73	0.96	ค่อนข้างมาก
1.2	บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	3.66	0.99	ค่อนข้างมาก
1.3	บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	3.83	0.95	ค่อนข้างมาก
1.4	บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	3.72	0.94	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 17 การศึกษาความคิดเห็น และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่า

ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อย พบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ย อยู่ระหว่าง 3.66 ถึง 3.83 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ ดังนี้

ระดับความคิดเห็น และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1.3 บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ($\bar{X} = 3.83$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 1.1 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ($\bar{X} = 3.73$) ข้อ 1.4 บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ($\bar{X} = 3.72$) และข้อ 1.2 บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ($\bar{X} = 3.66$) ตามลำดับ

สรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะมีประสิทธิผลได้องค์การที่มีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบายต้องมีความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะมีความพร้อมมากกว่าผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายเนื่องจากว่านโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นนโยบายทางการส่งเสริมการลงทุนมุ่งเน้นให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ เข้ามาลงทุนในประเทศ โดยหน่วยงานภาครัฐใช้มาตรการด้านยกเว้นภาษี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรอุปกรณ์และอื่น ๆ จึงไม่จำเป็นต้องตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมารองรับนโยบายที่ออกมาเป็นเพียงการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภาครัฐ

ที่เกี่ยวข้องในนโยบายในรูปแบบคณะกรรมการเฉพาะกิจ เพื่อบริหารงานให้มีเอกภาพไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่มีความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม สถาบันยานยนต์และกระทรวงการคลัง เป็นต้น และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบาย ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่สำคัญ 4 ด้าน คือ (1) ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบาย (2) ความพร้อมของเงินลงทุนตามเงื่อนไขของนโยบาย (3) ความพร้อมของกำลังการผลิตรถยนต์คันต่อปีและ (4) ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ในการเปิดจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งผลสรุปโดยรวมมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

5. ปัจจัยอื่น ๆ เป็นการศึกษาถึงปัจจัย (1) ด้านเศรษฐกิจ (2) ด้านการเมืองและ (3) ด้านสังคม ที่ส่งผลกระทบต่อในการนำนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ไปปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า

5.1 ด้านเศรษฐกิจ นับตั้งแต่ต้นนโยบายได้รับการผลักดัน และสนับสนุนจากรัฐบาลเมื่อปลายปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพิ่งเริ่มฟื้นตัวจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2540 ที่เรียกว่า วิกฤตต้มยำกุ้ง (Tom Yum Kung Crisis) ซึ่งส่งผลกระทบต่อไปทั่วเอเชียทำให้ผู้ผลิตรถยนต์หลายราย ได้รับผลกระทบจากการหดตัวของกำลังซื้อภายในประเทศ ในปี พ.ศ. 2541 มีกำลังการผลิตรถยนต์รวม 158,130 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2540 จำนวน 230,970 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนลดลง 59.36% หากพิจารณา ยอดจำหน่ายในประเทศ และส่งออก พบว่า ปี พ.ศ. 2540 มียอดจำหน่ายในประเทศจำนวน 363,156 คัน และส่งออก จำนวน 42,200 คัน เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2541 พบว่า ยอดจำหน่ายในประเทศมี 144,065 คัน ลดลงจากปี พ.ศ. 2540 จำนวน 219,091 คัน หรือคิดเป็นสัดส่วนลดลง 60.33% และยอดส่งออกมี 66,700 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2540 จำนวน 24,500 คัน หรือ คิดเป็นสัดส่วนเพิ่มขึ้น 58.06% ซึ่งสาเหตุของการส่งออกรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นนั้นเป็นการแก้ไขปัญหาการหดตัวของกำลังซื้อภายในประเทศ ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตดังกล่าวของผู้ผลิตยนต์ หลังจากนั้นไม่นานในปี พ.ศ. 2546 เกิดวิกฤตราคาน้ำมันแพงไปทั่วโลกจากปัญหาสงครามของประเทศอิรัก ทำให้เกิดสถานะเศรษฐกิจของประเทศชะลอตัวลงเนื่องจากการบริโภคของภาคประชาชน และการลงทุน ของภาคเอกชนเกิดการชะลอตัว หน่วยงานภาครัฐจึงต้องหามาตรการในการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว มาตรการหนึ่งที่หน่วยงานภาครัฐใช้ในการกระตุ้นระบบเศรษฐกิจ คือ นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐ เชื่อว่าจะสามารถกระตุ้นระบบเศรษฐกิจให้ดีขึ้นได้ และคาดว่าจะมีผู้สนใจเข้าร่วมลงทุนผลิตรถยนต์อีโค คาร์ โดยหน่วยงานภาครัฐ ใช้มาตรการทางด้านภาษีและเงินภาษีในด้านต่าง ๆ ในการดึงดูดนักลงทุน ซึ่งรถยนต์อีโค คาร์เป็นกระแสความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ทั่วโลก

วิกฤตเศรษฐกิจดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยแวดล้อม ในเชิงบวกต่อผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์ ที่ให้ความสนใจในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ของประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการศึกษาพิจารณาตัดสินใจว่าจะลงทุนสร้างฐาน การผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กในประเทศไทยหรือประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นคู่แข่งขั้นสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยมีการเจรจาในเรื่องเงื่อนไขของการลงทุน เช่น จำนวนเงินลงทุนของโครงการขั้นต่ำ 5,000 ล้านบาท และคุณสมบัติต่าง ๆ ของรถยนต์อีโค คาร์ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์อย่างต่อเนื่อง จนกำลังการผลิตโดยรวมของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2548 มียอดการผลิตรถยนต์รวมที่ 1,125,316 คัน ซึ่งบรรลุเป้าหมายก่อนปี พ.ศ. 2549 ที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะผลิตโดยรวมไม่ต่ำกว่า 1 ล้านคัน จากตัวเลขการเจริญเติบโตของกำลัง การผลิตรถยนต์ดังกล่าวมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 49.94% เมื่อเทียบกับจากปี พ.ศ. 2546 หรือ คิดเป็นจำนวน 374,804 คัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการเติบโตของเศรษฐกิจจากกำลังซื้อของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งผลดังกล่าว ทำให้คณะรัฐมนตรีได้อนุมัตินโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 โดยมีผู้ผลิตรถยนต์ ที่สนใจเข้าร่วมลงทุน และได้รับการอนุมัติ 6 ราย ในปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551 โดยมีเงินลงทุนรวมในเบื้องต้นจำนวน 36,073 ล้านบาท มีกำลังการผลิตโดยรวม 585,000 คันต่อปี ซึ่งก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ เช่น การซื้อที่ดินเพื่อสร้าง โรงงานประกอบรถยนต์ และ โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จนต้องมีการขยายกำลัง การผลิตเพื่อสนับสนุน และรองรับปริมาณการผลิตดังกล่าว โดยผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับ การอนุมัติ 5 ราย ยกเว้น บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งภายหลังประกาศยกเลิก การลงทุนในนโยบายคาดว่าจะมีการว่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นจำนวน 8,418 คน โดยแบ่งเป็น บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด จ้างงานจำนวน 2,460 คน บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จ้างงานจำนวน 1,186 คน บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จ้างงานจำนวน 800 คน บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด จ้างงานจำนวน 1,572 คน และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จ้างงานจำนวน 2,400 คน เป็นต้น (คำขอร้องคลอดอีโค คาร์ ตลาดแรงเกินคาด โตโยต้า-ฮอนด้า ปรับแผน, 2553) ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวเกิดวิกฤตแฮมเบอร์เกอร์ (Hamburger crisis) ที่มีปัญหา มาจากสินเชื่อ ค้อยคุณภาพจากประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลกระทบต่อสถานะเศรษฐกิจโลก เป็นผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ ต้องพิจารณาทบทวนความเป็นไปได้ในการลงทุนของนโยบายดังกล่าว เนื่องจากกำลังซื้อของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ทั่วโลกเกิดการหดตัวอย่างมาก โดยความคิดเห็นของนายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ ตำแหน่ง รองประธานกรรมการ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า ขณะนี้บริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะเลื่อนการลงทุน

ในนโยบาย อีโค คาร์ ออกหรือไม่จากสถานการณ์เศรษฐกิจและแนวโน้มกำลังซื้อที่อาจหดตัวลง ในส่วนของหน่วยงานภาครัฐควรจะมีบทบาทกระตุ้นการบริโภคด้วยการลดภาษีทั้งนิติบุคคล และภาษีมูลค่าเพิ่มเพราะจะเป็นการลดค่าใช้จ่าย ที่รวดเร็วและวงกว้าง ส่วนนางเพียงใจ แก้วสุวรรณ ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า ในส่วนของบริษัทยังคงอยู่ในแผนการเดิมและเชื่อว่าผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริม การลงทุนจะเห็นความสำคัญของการเปิดตลาดรถยนต์อีโค คาร์ เพราะทิศทางของตลาดจะเป็น ผลิตภัณฑ์หลักของผู้ผลิตรถยนต์ (มติชวบิจิรัฐลดภาษีแก๊ง กดราคาดำสร้างดีมานด์, 2552) ซึ่งจาก ตัวเลขกำลังการผลิตรถยนต์รวมในปี พ.ศ. 2551 ที่ 1,391,728 คัน เทียบกับกำลังการผลิตในปีถัดไป ที่รับผลกระทบ มีจำนวน 999,378 คัน ซึ่งมีสัดส่วนลดลงคิดเป็นร้อยละ 28.19% หรือ คิดเป็น จำนวน 392,350 คัน ผลกระทบดังกล่าวส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติส่วนใหญ่ ต้องชะลอการลงทุนไม่สามารถที่จะเริ่มผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายได้ในปี พ.ศ. 2553 มีเพียงบริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด รายเดียวที่สามารถเปิดจำหน่ายรถยนต์ได้ ในวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2553 ในชื่อรุ่น มาร์ช ซึ่งส่งผลให้เกิดการกระตุ้นกำลังซื้อของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ทั้งในประเทศ และต่างประเทศโดยมียอดการผลิตรถยนต์ รวมที่ 1,645,304 คัน ซึ่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นคิดเป็น ร้อยละ 64.63% หรือคิดเป็นจำนวน 645,926 คัน เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 อย่างไรก็ตามในวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2554 เกิดแผ่นดินไหว และสึนามิในประเทศญี่ปุ่น และในเดือนกันยายน ถึงพฤศจิกายน ในปีเดียวกันเกิดมหาอุทกภัยน้ำท่วม ในประเทศไทย ส่งผลให้นิคมอุตสาหกรรม 7 แห่ง จมอยู่ใต้น้ำ ทำให้ยอดกำลังการผลิตรถยนต์รวมในปี พ.ศ. 2554 ลดลงเหลือที่ 1,457,798 คัน ซึ่งมีสัดส่วนลดลง คิดเป็นร้อยละ 11.40% หรือคิดเป็นจำนวน 187,506 คัน โดยเฉพาะบริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับผลกระทบอย่างมากซึ่งนายพิทักษ์ พุทธิสาริกกร ตำแหน่ง รองประธาน อาวุโส เปิดเผยว่า มีรถยนต์ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมจำนวน 1,055 คันและต้องหยุดการผลิต รถยนต์ที่โรงงานในนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ซึ่งคาดว่าจะสามารถผลิตรถยนต์ ได้ในปลายเดือนมีนาคม พ.ศ. 2555 (นิคมโรจนะน้ำแห้งสนิท ฮอนด้าเตรียมเดินเครื่องเต็มสูบ ปลายมีนาคม, 2555) ซึ่งมาตรการหนึ่งที่หน่วยงานภาครัฐใช้ในการแก้ไขปัญหาระบบเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ. 2555 เพื่อกระตุ้นกำลังซื้อของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ในประเทศคือ นโยบายรถยนต์คันแรก ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2554 โดยผู้ซื้อรถยนต์ต้องซื้อตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2554 จนถึง วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 รวมทั้งให้สิทธิกับผู้ประสบภัยที่รถยนต์ถูกน้ำท่วม ต้องการซื้อรถยนต์คันใหม่ จะได้รับเงินภาษีสรรพสามิตตามสิทธิ์ค่าภาษีสรรพสามิตตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาทต่อคัน ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์เป็นจำนวนมาก

โดยมีผู้ใช้สิทธิสูงถึง 1,250,000 ราย (เผยแพร่ข้อมูลจาก “รถคันแรก” สูงถึง 2.8 หมื่นล้าน ซึ่งเป็นโครงการส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้, 2557) ส่งผลให้กำลังการผลิตรถยนต์รวมในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2556 มีจำนวน 2,461,562 คัน และ 2,459,504 คัน ตามลำดับ ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทย ขยับขึ้นเป็นผู้ผลิตรถยนต์ใน 10 ลำดับแรกของโลก แซงหน้าประเทศรัสเซีย สหราชอาณาจักร และสเปน แสดงถึงความสำเร็จและศักยภาพ ของอุตสาหกรรมยานยนต์ และขึ้นส่วนยานยนต์ของไทย อีกทั้งต่อยอดเป้าหมายของรัฐบาลไทย ที่ต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ติดลำดับต้นของโลก (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2556, หน้า 85) จะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านเศรษฐกิจเป็นปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิผลของนโยบายโดยตรง และโดยรวมแล้วเห็นว่ามีเหมาะสม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก

5.2 ด้านการเมือง นโยบายนี้ถือได้ว่าเริ่มต้นจากแนวคิดร่วมกันของ 3 หน่วยงาน ได้แก่ (1) กระทรวงอุตสาหกรรม (2) สถาบันยานยนต์ และ (3) ผู้ผลิตรถยนต์ โดยได้รับการสนับสนุนผลักดันนโยบายอย่างชัดเจนในรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 1 เมื่อปลายปี พ.ศ. 2546 โดยมี นายพินิจ จารุสมบัติ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งได้มอบหมายให้ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม นายวิษระ พรรณเชษฐ์ คุณเศรษฐศาสตร์ยานยนต์ไทย และเป็นประธานโครงการอีโค คาร์ โดยผ่านคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ไทย ซึ่งอดีต เคยทำงานในตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และเป็นทายาทกลุ่มสิทธิผลซึ่งเป็นบริษัทที่จำหน่ายรถยนต์นำเข้ารายใหญ่ของประเทศ ได้มีการเปลี่ยนชื่อ อีโค คาร์ เดิมเพื่อมิให้เกิดความสับสนในชื่อที่ต่างประเทศก็มีเช่นเดียวกัน จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็น เดอะ เบสต์ ลิตเติล คาร์ (The best little car) พร้อมกำหนดกรอบคุณสมบัติของรถยนต์คือ ต้องมีมิติของตัวถัง ความกว้างไม่เกิน 1.60 เมตร และความยาวไม่เกิน 3.60 เมตร ต้องประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงไม่ต่ำกว่า 5.60 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ต้องผ่านมาตรฐานมลพิษยูโร 4 ซึ่งเป็นมาตรฐานระดับสูงสุดของยุโรปในขณะนั้นและต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ตามมาตรฐานยุโรป ส่วนขนาดของเครื่องยนต์มีการถกเถียงกันพอสมควรว่าจะกำหนดขนาดเครื่องยนต์หรือไม่แต่ในที่สุดคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ไทยได้ข้อสรุปว่า การกำหนดขนาดของเครื่องยนต์ไม่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนานวัตกรรมยานยนต์ใหม่ ๆ ซึ่งผลจากการประกาศกรอบคุณสมบัติของรถยนต์ได้รับการตอบรับจากผู้ผลิตรถยนต์ เช่น บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกีย มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น (เกาหลี) เป็นต้น ยกเว้น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ผลิตรถยนต์ที่เป็นลำดับหนึ่งของประเทศ กลับไม่มีทำที่ตอบรับนโยบาย อีโค คาร์ โดยแสดงความไม่เห็นด้วยกับ

การกำหนดมติของรถยนต์หลังจากได้รับชัยชนะเรื่องของการกำหนดเครื่องยนต์ไปแล้ว โดยให้เหตุผลว่า โตโยต้า พร้อมสนับสนุนนโยบาย อิโค คาร์ แต่ไม่เห็นด้วยกับการกำหนดมติดังกล่าว เนื่องจากเห็นว่าเป็นการขัดขวางการพัฒนาวิศวกรรมยานยนต์ใหม่ ๆ เพราะวัตถุประสงค์ของ อิโค คาร์ เป็นเรื่องของรถยนต์ประหยัดพลังงาน ฉะนั้นการกำหนดอัตราสิ้นเปลืองย่อมควบคุมอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องที่จะมาขีดเส้นจำกัดขนาดตัวถังเช่นนี้ ซึ่งการแสดงความไม่เห็นด้วยดังกล่าวส่งผลให้นโยบาย อิโค คาร์ ต้องชะลอตัวลงพร้อมกับการครบวาระ 4 ปี ของรัฐบาล ทักษิณ ชินวัตร 1 ภายหลังจากเลือกตั้งใหม่ต้นปี พ.ศ. 2548 ได้รัฐบาลทักษิณ ชินวัตร 2 และได้มีการเปลี่ยนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมใหม่เป็น นายวัฒนา เมืองสุข ซึ่งมีความสัมพันธ์เป็นเครือญาติ กับเครือเจริญโภคภัณฑ์ ซึ่งในขณะนั้น ได้นำเข้ารถยนต์ขนาดเล็กจากประเทศจีน โดยใช้ตราสินค้า เซอร์รี่ เข้ามาจำหน่ายก่อนโดยไม่จำเป็นต้องเข้าขอรับการส่งเสริมจากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งมีราคาจำหน่ายแทบไม่แตกต่างกันกับรถยนต์ในนโยบาย อิโค คาร์ (จับตารถราคาประหยัดหนามยอกอกอิโคคาร์, 2550) ขณะเดียวกันในช่วงปี พ.ศ. 2549 ยังไม่มีข้อยูติในประเด็นการลดภาษีสรรพสามิตรยนต์ของกระทรวงการคลัง ซึ่งไม่เห็นด้วย เนื่องจากทำให้เป้าหมายการจัดเก็บภาษีของหน่วยงานภาครัฐลดน้อยลง ซึ่งการใช้มาตรการภาษีสรรพสามิตสนับสนุนนั้น หลักสำคัญคือ มาตรการภาษีจะเป็นอัตราเดียวเมื่อกำหนดออกมาแล้วจะเป็นแต้มต่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุน และอัตราภาษีอิโค คาร์ จะต้องไม่กระทบกับตลาดรถยนต์นำเข้าและรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ โดยเฉพาะรถปิกอัพขนาด 1 ตัน ที่เป็นจุดแข็งของประเทศอยู่แล้ว ส่วนนายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ ตำแหน่ง อธิบดีกรมสรรพสามิต ขณะนั้น ได้กล่าวว่า ยังไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่ารัฐจะสูญเสียรายได้ เป็นเม็ดเงินเท่าไร เพราะนโยบายนี้เป็นนโยบายใหม่ ยังไม่เคยมีมาก่อน ผลการศึกษาตั้งอยู่บนสมมติฐานว่า ในอนาคตหากมีนโยบายรถยนต์อิโค คาร์ เกิดขึ้นจะเข้าแย่งส่วนแบ่งตลาดรถยนต์ขนาดเล็ก ขนาดกลาง รถนำเข้า รถมือสอง รถมอเตอร์ไซด์และรถปิกอัพขนาด 1 ตัน ก็เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเป็นการคาดเดาทั้งหมด ส่วนผู้ผลิตรถยนต์เสนอให้รัฐลดภาษีสรรพสามิตลงเหลือ 15% ถึง 20% สรรพสามิตก็อยากจะลดให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้แต่ต้องคำนึงถึงตลาดรถยนต์ในกลุ่มอื่น ๆ ด้วย ขณะที่นายวัลลภ เตียศิริ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้กล่าวว่า นโยบาย อิโค คาร์ แบ่งผู้ประกอบการออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ต้องการให้นโยบายดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศ และกลุ่มของผู้ที่ไม่ต้องการให้มันนโยบายส่งเสริมรถยนต์อิโค คาร์ ซึ่งหากนโยบายดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้จริง มองว่าน่าจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมากกว่าส่งผลเสียตามที่หลายฝ่ายวิตก ส่วนนายนิพนธ์ ไชยธีระภิญโญ ตำแหน่ง รองประธานกรรมการบริการ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เน้นเก็บภาษี

แบบขั้นบันได รัฐบาลต้องพิจารณาเรื่องนี้อย่างรอบคอบ และไม่ควรที่จะลดอัตราภาษีมากเกินไป สุดท้าย อาจจะไม่ประสบความสำเร็จการกำหนดอัตราภาษี สรรพสามิตควรที่จะคำนึงถึงสภาพของตลาดด้วย โดยเสนอปรับภาษีแบบขั้นบันได โดยจัดชั้น รถยนต์ที่มีซีซีต่ำกว่า 2,000 ซีซี ออกมาเป็น 2 ระดับ โดยรถยนต์ที่ต่ำกว่า 2,000 ซีซี แต่สูงกว่า 1,600 ซีซี คงอัตราภาษี 30% เท่าเดิม ส่วนรถยนต์ที่ต่ำกว่า 1,600 ซีซี ลงมา เหลืออัตราภาษี 20% จากปัจจุบันที่คิดกันอยู่ 30% และผู้ผลิตรายใดสามารถผลิตได้ตามมาตรฐานยูโร 4 ที่สามารถประหยัดน้ำมันได้เกิน 20 กิโลเมตรต่อลิตร ก็ควรให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพิ่มขึ้นแต่ให้คิดเป็นเม็ดเงินภาษีต่อคัน เช่น นำไปหักภาษีได้ 50,000 บาทต่อคัน และแนวทางการให้สิทธิประโยชน์ของบีโอไอ ก็ยังไม่ได้ข้อยุติ (ย้อนเส้นทางวิบาก “อีโคคาร์”, 2550) พร้อมกับการเปลี่ยนชื่อนโยบายเป็น เอซส์ คาร์ (ACEs Car) โดยให้เหตุผลว่า ต้องการบ่งบอกนิยามของรถที่มีความคล่องตัว สะอาด ปลอดภัย และราคาประหยัดกลุ่มค่าราคาซึ่งมาจากคำว่า Agile clean economical and safety ที่รวมเป็น ACEs Car จนเมื่อผู้บริหารของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เข้าพบทำให้กรอบคุณสมบัติรถยนต์ได้เปลี่ยนแปลงไปในรูปของการประนีประนอมแทนโดยมิติตัวรถยนต์ให้มีความกว้าง 1.63 เมตร ความยาว 3.60 เมตร มีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมัน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ขณะที่มาตรฐานมลพิษคงอยู่ที่ระดับยูโร 4 และความปลอดภัยเช่นเดียวกับยุโรป ซึ่งราคาน่าจะอยู่ประมาณ 350,000 ถึง 400,000 แส่นบาท นั่นคือคำกล่าวของนายวัฒนา เมืองสุข ซึ่งว่ากันว่าเป็นคุณสมบัติที่หาจุดที่คาดกันว่าลงตัวที่สุด นั่นคือขยายมิติตัวถังให้ใหญ่ขึ้นเพื่อให้ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีโอกาสปรับตัวหาผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่มีในตลาดต่างประเทศเข้ามาร่วมนโยบายอีโค คาร์ ได้ขณะที่นโยบายอีโค คาร์ ยังไม่มีความคืบหน้าไปถึงไหนผ่านไปเพียงครึ่งปีแรกเท่านั้นก็มีการเปลี่ยนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมอีกครั้งเป็นนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ซึ่งมาจากกลุ่มบริษัท ไทยซัมมิท ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์รายใหญ่ของไทย และมีสายสัมพันธ์อันดีกับผู้ผลิตรถยนต์หลายรายโดยเฉพาะ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่เป็นลูกค้ารายใหญ่ของกลุ่มบริษัท ไทยซัมมิท แม้ช่วงแรกนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ จะไม่มีความเห็นชัดเจนเกี่ยวกับนโยบาย เอซส์ คาร์ แต่เมื่อถึงจุดที่ต้องตัดสินใจและผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่พอจะเดาคำตอบออกอยู่แล้ว ซึ่งจากคำแถลงของนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ กล่าวว่าการพิจารณา นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ หรือ เอซส์ คาร์ ของกระทรวงอุตสาหกรรมพบว่า ขณะนี้ยังไม่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องผลักดันนโยบายให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เพราะอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยจากนี้ไปอีก 4 ถึง 5 ปีข้างหน้า ยังมีความเชื่อมั่นว่าจะเติบโตเป็นตัวเลข 2 หลักต่อเนื่อง ดังนั้นควรจะให้ความสำคัญกับผู้ประกอบการที่จะขยายการลงทุนและสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนไทยให้มีความแข็งแกร่งสามารถแข่งขันกับนานาชาติ

ได้มากกว่า พร้อมกับแสดงท่าทีที่ไม่ให้ความสำคัญกับนโยบายอย่างชัดเจน จึงถือเป็นการยุตินโยบายอีโค คาร์ (ย่อนรอย “อีโคคาร์” สู่อนาคตรถขงตัวใหม่ไทย, 2551) พร้อม ๆ กับการยุติรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร 2 จากการยึดอำนาจของ พลเอก.สนธิ บุญยรัตกลิน เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2549

พร้อมตั้งรัฐบาลใหม่ นำโดย พลเอก.สุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม มินาย โฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งอดีตดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) นโยบายอีโค คาร์ จึงได้รับการทบทวนอีกครั้งจากการประชุมของบีโอไอ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 มีมติส่งเสริมสนับสนุน โดยกำหนดหลักเกณฑ์ใหญ่ ๆ สำหรับบริษัทรถยนต์ที่สนใจรับการส่งเสริมการลงทุนไว้ 3 ประการคือ (1) ผู้ผลิตต้องมีการเสนอแผนงานชัดเจนอันประกอบด้วยโครงการประกอบรถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์และการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ (2) ต้องเสนอแผนการลงทุนและการผลิตระยะยาว 5 ปี โดยตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป ต้องมีปริมาณผลิตไม่ต่ำกว่า 1 แสนคันต่อปี และ (3) ต้องเป็นรถที่มีคุณสมบัติประหยัดพลังงาน โดยมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ปลดปล่อยไอเสียไม่เกินมาตรฐานมลพิษระดับยูโร 4 และต้องได้มาตรฐานความปลอดภัยตามเกณฑ์ของ UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) ส่วนมิติของรถยนต์ไม่กำหนดและไม่กำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบเครื่องยนต์ซึ่งเดิมมีความเห็นว่าจะอยู่ที่ประมาณ 1,000 ซีซี ส่วนประเด็นเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตยังหาข้อยุติไม่ได้ว่าจะจัดเก็บที่เท่าไร เพื่อไม่ให้กระทบต่อโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์

ปัจจุบันอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งขนาดเล็กถึงกลาง ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซี อยู่ที่ร้อยละ 30 ในขณะที่อัตราภาษีสำหรับรถยนต์นั่งที่ใช้พลังงานทดแทนอย่างแก๊ส โซลาร์ E 20 และรถยนต์นั่งที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จะอยู่ที่ระดับร้อยละ 25 และ 20 ตามลำดับ ในขณะที่รถยนต์นั่งที่ใช้พลังงานไฟฟ้าร่วมกับพลังงานเชื้อเพลิงหรือไฮบริด อยู่ที่ร้อยละ 10 เท่านั้น ทั้งนี้ฝ่ายที่สนับสนุนนโยบายอีโค คาร์ เห็นว่าอัตราภาษีอย่างน้อยควรจะอยู่ต่ำกว่าร้อยละ 20 อาทิเช่น ร้อยละ 15 หรือ ร้อยละ 10 จึงจะจูงใจให้เกิดการลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ขณะที่ฝ่ายที่มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อโครงสร้างตลาดรถยนต์ในประเทศ เห็นว่า หากจะมีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่รถยนต์อีโค คาร์แล้ว อัตราภาษีก็ไม่ควรจะต่ำกว่า ร้อยละ 20 เพื่อไม่เป็นการบิดเบือนโครงสร้างตลาดรถยนต์มากเกินไป (อีโค คาร์ อีกหนึ่งความหวังของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยุคน้ำมันแพง, 2550) จนกระทั่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัตินโยบายวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 พร้อมกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต 17% ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์จะได้รับยกเว้นอัตราภาษี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป ซึ่งนายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ให้เหตุผลว่า การลงทุนผลิตอีโค คาร์ จะเป็นการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ใหม่ของอุตสาหกรรม

ยานยนต์ เพื่อให้สามารถเติบโตได้ในระยะยาวรองรับการแข่งขันในระยะต่อไป ทั้งยังเป็นการส่งเสริมการแข่งขันในอนาคตที่ประชาชนสามารถซื้อรถยนต์ขนาดเล็กและมีราคาถูก ซึ่งเป็นรถที่สามารถประหยัดพลังงานและรักษามลพิษ สำหรับการลงทุนผลิตรถอีโค คาร์ กำหนดกรอบเบื้องต้นว่า (1) ในระยะ 5 ปีหลังจากที่มีการลงทุนจะต้องมีกำลังการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ไม่น้อยกว่า 1 แสนคัน แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดบ้างเล็กน้อย เนื่องจากบอร์ด บีโอไอ อาจพิจารณาให้สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้นในกรณีที่ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เช่น กำหนดให้ทำที่ระดับหนึ่งแต่ในทางเทคนิคหากผู้ผลิตทำได้มากกว่า หรือดีกว่าอาจมีเหตุที่ผ่อนปรนให้ไม่ต้องผลิตถึง 1 แสนคัน นอกจากนี้ข้อกำหนดเดิมที่กำหนด ให้การผลิตรถยนต์ดังกล่าวต้องเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกด้วยนั้นให้ยกเว้นเงื่อนไขไปก่อน และ (2) กรณีการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่ 17% นั้นทั้งกระทรวง การคลัง และกระทรวงอุตสาหกรรม ได้หารือและมีข้อสรุปร่วมกันว่าเป็นอัตราที่มีความเหมาะสม และการกำหนดอัตราภาษีที่ระดับดังกล่าว ไม่ได้ส่งผลให้กรมสรรพสามิตสูญเสียรายได้ แต่อย่างไรก็ตาม ถือว่าเป็นการกำหนดอัตราภาษีสำหรับผลิตภัณฑ์ประเภทใหม่เพิ่มขึ้น จึงเป็นการส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ ให้เพิ่มสูงขึ้นมากกว่าซึ่งสอดคล้องกับนายฉลองภพ สุสังกร์กาญจน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ขณะนั้น ที่กล่าวว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอนุมัติมาตรการส่งเสริมทางภาษีสำหรับการผลิตรถยนต์ อีโค คาร์ ไว้ที่ระดับที่ต่ำกว่าภาษีสรรพสามิตรยนต์ปกติ โดยอยู่ที่ระดับ 17% สำหรับรถอีโค คาร์ ที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงและมีความจุกระบอกสูบไม่เกินกว่า 1,300 ซีซี ส่วนรถยนต์อีโค คาร์ ที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงต้องมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ซีซี (10 ปี อีโค คาร์ รถประหยัด, 2551) ในส่วนความคิดเห็นของผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ มีดังนี้ นายอดิศักดิ์ โรหิตะสุน ตำแหน่ง รองประธานกรรมการอาวุโส บริษัท เอเชียน ฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด สำนักงานใหญ่ธุรกิจฮอนด้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวว่า พอใจและเห็นด้วยกับนโยบายการผลิต และพัฒนารถยนต์ประหยัดพลังงานและพอใจที่หน่วยงานภาครัฐมีการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตรยนต์ประเภทนี้อย่างชัดเจนที่ 17% ส่วนข้อกำหนดให้ผลิตครบปีละ 1000,000 คัน ภายในปีที่ 5 ของการผลิตนั้นต้องดูว่าอัตราภาษีสรรพสามิต 17% จะกระตุ้นกำลังการผลิตได้มากขนาดไหนอีกทั้งเทคโนโลยีเครื่องยนต์ที่ช่วยให้ประหยัดในอัตรา 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร จะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นแค่ไหนและสามารถส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศที่ใดได้บ้าง และนายศุภรัตน์ ศิริสุวรรณางกูร ตำแหน่ง ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า เห็นด้วยกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ การลดอัตราภาษีสรรพสามิต 30% มาเหลือเพียง 17% ในรถยนต์อีโค คาร์ ก็สามารถจูงใจลูกค้าได้ในระดับหนึ่ง ส่วนการกำหนดให้มีการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ปีละ 100,000 คัน ภายในปีที่ 5 ก็ไม่ใช่เรื่องง่าย

เพราะที่ผ่านมาบริษัท มีการผลิตรถยนต์รุ่น ยาริส ปีละ 20,000 คันและรุ่น วีโอส ปีละ 40,000 ถึง 50,000 คัน สำหรับจำหน่ายในประเทศและส่งออกไปขายประเทศใกล้เคียงก็ทำได้ไม่ถึงปีละ 100,000 คัน หากส่งออกไปขายที่ประเทศแถบยุโรป ต้องแข่งขันกับบริษัท เปอโยต์ และบริษัท ซีตรอง ส่วนประเทศจีน และประเทศอินเดีย ต้องการรถยนต์เล็กที่มีราคาถูกรถยนต์อีโค คาร์ จากประเทศไทยจะไป แข่งขันด้วยคงต้องคิดหนัก (10 ปี อีโคคาร์ รถประหยัด 3.5 แสบนาท ฟันของคนไทย, 2551) จะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านการเมืองเป็นปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิผลของนโยบายโดยตรง และโดยรวมแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับน้อย

5.3 ด้านสังคม นโยบายนี้ถือได้ว่ามุ่งตอบสนองความต้องการของประชาชนในสังคมไทยโดยเฉพาะจากการปรับเปลี่ยนของสังคมในชนบทไปสู่สังคมเมืองทำให้ต้องมีรถยนต์ไว้ใช้ในครอบครัวยุคที่การขนส่งมวลชนไทยยังด้อยประสิทธิภาพ นโยบายดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นถึงผลดีของรถยนต์อีโค คาร์ ที่มีต่อสังคมในด้านต่าง ๆ ดังนี้ คือ (1) เพิ่มทางเลือกให้ประชาชนที่ต้องการใช้รถยนต์อีโค คาร์ และผู้ที่มีรายได้ไม่มากได้มีโอกาสในการซื้อรถยนต์ไว้ใช้งาน เพราะราคารถยนต์ที่ต่ำกว่ามาตรการในเรื่องภาษีสรรพสามิต (2) ช่วยสังคมในการลดปัญหาการจราจร ลดพื้นที่ในการใช้ถนน เนื่องจากความคล่องตัวจากรถยนต์ที่มีขนาดเล็กกะทัดรัดควบคุมได้ง่ายทำให้ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ (3) ประหยัดพลังงานเพราะใช้น้ำมันเพียง 1 ลิตร สามารถวิ่งได้ระยะทาง 20 กิโลเมตร (4) ค่าบำรุงรักษารถยนต์ต่ำเนื่องเพราะรถยนต์มีขนาดเล็กการบริโภควัตถุสิ้นเปลืองและอะไหล่ต่าง ๆ ใช้ปริมาณน้อยรวมถึงต้นทุนการเป็นเจ้าของ (Cost of ownership) ต่ำกว่ารถยนต์ประเภทอื่น ๆ (5) รถยนต์อีโค คาร์ มีระบบป้องกันความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในระดับมาตรฐานยุโรปทำให้ช่วยลดอัตราการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงได้ (6) เครื่องยนต์ของรถยนต์อีโค คาร์ ถูกพัฒนาให้ปล่อยไอเสียสู่อากาศในปริมาณต่ำโดยเฉพาะคาร์บอนไดออกไซด์ ไม่เกิน 120 ต่อกิโลเมตร ตามมาตรฐานยูโร 4 ทำให้ช่วยลดผลกระทบจากภาวะโลกร้อนและโรคร้ายต่าง ๆ ที่มาจากไอเสียรถยนต์ (7) สร้างกระแสความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม เพราะเป็นรถยนต์ที่ใช้พลังงานอย่างประหยัดและทำลายสิ่งแวดล้อมน้อยกว่ารถยนต์ประเภทอื่น ๆ และ (8) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นกว่าเดิม ส่วนศูนย์วิจัยกสิกรไทย เห็นว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะส่งผลดีต่อกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์จะทำให้กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์มีทางเลือกมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ที่ต้องการใช้รถยนต์นั่งขนาดเล็กไม่เกิน 1,300 ถึง 1,400 ซีซี ยิ่งไปกว่านั้นจากการที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดเงื่อนไขคุณภาพมาตรฐานไว้สำหรับรถยนต์อีโค คาร์ ในระดับที่สูงมากจะทำให้กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ทุกระดับมีโอกาสใช้ยานยนต์ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนทั้งการประหยัดเชื้อเพลิง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีมาตรฐาน

ความปลอดภัยในระดับสูงด้วยราคาที่ประหยัด คาดว่าราคารถยนต์อีโค คาร์ จะตกอยู่ที่ประมาณ คันละ 4 แสนบาท และส่งผลดีต่อสังคมและส่วนรวม จากการที่รัฐกำหนดเงื่อนไขมาตรฐาน ระดับสูงไว้สำหรับรถยนต์อีโค คาร์ นับเป็นการสร้างมิติใหม่ให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็น การสนับสนุนนโยบายของรัฐในการประหยัดพลังงาน การควบคุมมลพิษ และดูแลสิ่งแวดล้อมตลอดจนการคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยระดับสูงสำหรับผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถยนต์ ทั้งนี้เงื่อนไขมาตรฐานสำหรับรถยนต์อีโค คาร์ โดยเฉพาะมาตรฐานควบคุม มลพิษในระดับยูโร 4 และมาตรฐานความปลอดภัยของ UNECE ซึ่งเป็นหน่วยงานขององค์การ สหประชาชาติ นับว่าสูงมากเมื่อเทียบกับรถยนต์ทั่วไปที่มีการใช้งานอยู่ในประเทศปัจจุบัน อันจะ เป็นประโยชน์ต่อสังคม และสวัสดิภาพของประชาชนส่วนรวม (เช็กเมนต์ใหม่อีโคคาร์, 2550) จะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านสังคมเป็นปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิผล ของนโยบายโดยตรงและโดยอ้อมแล้ว เห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ผลการศึกษาดังตารางที่ 18

ตารางที่ 18 ความคิดเห็น และความพึงพอใจ ของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยอื่น ๆ
ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคมต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ข้อ	รายการ	\bar{X}	ระดับ
1.	ปัจจัยอื่น ๆ โดยภาพรวม	3.67	ค่อนข้างมาก
1.1	ด้านเศรษฐกิจ	4.20	ค่อนข้างมาก
1.2	ด้านการเมือง	2.60	น้อย
1.3	ด้านสังคม	4.20	ค่อนข้างมาก

จากการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคมต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ตามตารางที่ 18 พบว่า

บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความเข้าใจต่อปัจจัยอื่น ๆ โดยภาพรวมในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.60 ถึง 4.20 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล ได้ดังนี้
ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยอื่น ๆ

ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคมก่อนนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1.1 ด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 4.20$) และข้อ 1.3 ด้านสังคม ($\bar{X} = 4.20$)

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยอื่น ๆ

ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคมก่อนนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ อยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ข้อ 1.2 ด้านการเมือง ($\bar{X} = 2.60$)

สรุปได้ว่า ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ กล่าวคือ ด้านเศรษฐกิจของประเทศแม้จะประสบวิกฤติทางการเงินในหลาย ๆ ครั้ง ตั้งแต่วิกฤตต้มยำกุ้งในปี พ.ศ. 2540 ไปสู่วิกฤตราคาน้ำมันแพง ซึ่งก่อให้เกิดแนวคิดของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ จนนำไปสู่การอนุมัตินโยบายในปี พ.ศ. 2550 พร้อมกับการเกิดวิกฤตแฮมเบอร์เกอร์และวิกฤตแผ่นดินไหว คลื่นยักษ์สึนามิในประเทศญี่ปุ่นรวมถึง มหาอุทกภัยน้ำท่วมใหญ่ในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2554 ระบบเศรษฐกิจของประเทศยังสามารถปรับตัวและพลิกฟื้นได้อย่างรวดเร็ว ส่วนหนึ่งมาจากภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่ช่วยขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจไทยโดยเฉพาะการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศทำให้เกิดการว่างงาน การลงทุนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและมาตรการระยะสั้นต่าง ๆ เช่น นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นต้น ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ เห็นว่าปัจจัยด้านเศรษฐกิจมีความสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ส่วนด้านการเมือง ถ้านโยบายที่ออกโดยนักการเมืองหรือมีนักการเมืองเป็นผู้ควบคุมนโยบายซึ่งถ้ามีผลประโยชน์แอบแฝงทับซ้อนกับนโยบายย่อมนำไปสู่ปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผล ซึ่งอาจกล่าวได้ว่านโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ได้รับการผลักดันสนับสนุนจากรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 1 เมื่อปี พ.ศ. 2546 และยุติกอง โดยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 2 เมื่อปี พ.ศ. 2549 เช่นเดียวกัน แต่นโยบายกลับได้รับการพิจารณาทบทวนใหม่และอนุมัตินโยบายโดยรัฐบาลชั่วคราวของ พลเอก.สุรยุทธ์ จุลานนท์ ซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องถึงผลประโยชน์ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แต่อย่างใด ส่งผลให้การออกนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดประสิทธิผล ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ เห็นว่าปัจจัยด้านการเมืองมีความสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายอยู่ในระดับน้อย และด้านสังคมก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้รถยนต์ได้มีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น เกิดความประหยัดในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดปัญหาสิ่งแวดล้อมของสังคมโดยส่วนรวม เป็นต้น ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ เห็นว่าปัจจัยด้านสังคมเป็นปัจจัยที่ได้รับผลจากเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งมีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายอยู่ในระดับค่อนข้างมาก และสรุปโดยภาพรวมของปัจจัยทั้ง 3 ด้าน

ให้ความเห็นว่ามีเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

การวิเคราะห์ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล เป็นการศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ตามกรอบแนวคิดในการวิจัยเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1 คือ การวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ได้แก่ ปัจจัย 2 ด้าน คือ (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด และ (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ส่วนขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ปัจจัย 3 ด้าน คือ (1) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (2) ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติและ (3) ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม และเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 2 คือ การศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งเป็นการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ผลการศึกษาดังตารางที่ 19

ตารางที่ 19 ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ในนโยบาย

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1	ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด	3.90	0.59	ค่อนข้างมาก
2	การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง	3.47	0.90	ค่อนข้างมาก
	ขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวม	3.69	0.64	ค่อนข้างมาก
3	การสื่อสารระหว่างองค์การ และกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ	3.36	0.90	ค่อนข้างน้อย
4	ความพร้อมขององค์การ ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ	3.74	0.84	ค่อนข้างมาก
5	ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม	4.20	-	ค่อนข้างมาก
	ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวม	3.77	0.75	ค่อนข้างมาก
	ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลโดยภาพรวม	3.73	0.64	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 19 การศึกษาค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็น และความพึงพอใจ ของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัย เหตุของประสิทธิผลในนโยบายทั้ง 5 ด้าน ผลการศึกษา พบว่า

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อ 1 การวิเคราะห์หันนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ในขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.69 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.47 ถึง 3.90 เรียงลำดับคะแนนจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.90 ($\bar{X}=3.90$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 2 การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 ($\bar{X}=3.47$)

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อ 1. การวิเคราะห์หันนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.36 ถึง 4.20 เรียงลำดับคะแนนจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 5 ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ($\bar{X}=4.20$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 4 ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบาย ไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 ($\bar{X}=3.74$)

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย ได้แก่ ข้อ 3 การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบาย ไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 ($\bar{X}=3.36$)

ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ต่างมีความคิดเห็นและความพึงพอใจในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมมากกว่าขั้น การกำหนดนโยบายโดยรวมในปัจจัยเหตุของประสิทธิโดยภาพรวมซึ่งผลอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อ 2 การศึกษาปัจจัยเหตุของ ประสิทธิภาพในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ในผู้ผลิตรถยนต์ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก

มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.36 ถึง 4.20 เรียงลำดับคะแนนจากมากไปน้อย ตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์ และแปลผลข้อมูลได้ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ชื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ชื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 5 ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ($\bar{X} = 4.20$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 1 ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ($\bar{X} = 3.90$) ข้อ 4 ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบาย ไปปฏิบัติมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 ($\bar{X} = 3.74$) ข้อ 2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.47 ($\bar{X} = 3.47$) ตามลำดับ

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ชื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ชื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย ได้แก่ ข้อ 3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบาย ไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 ($\bar{X} = 3.36$)

ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ผู้ชื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ชื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ มีความคิดเห็นและความพึงพอใจต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลโดยภาพรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับ ค่อนข้างมาก

ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์

ประสิทธิผลของนโยบายตามกรอบแนวคิดในการวิจัย ประกอบด้วยปัจจัย 5 ด้าน ในขั้นการประเมินผลนโยบาย ได้แก่ (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนด ในนโยบาย (2) คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ (2.1) ด้านการประหยัดพลังงาน (2.2) ด้านสิ่งแวดล้อม และ (2.3) ด้านความปลอดภัย (3) การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ (3.1) ตลาดในประเทศ และต่างประเทศ (3.2) รูปลักษณ์ของรถยนต์ (3.3) ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา (3.4) ความพึงพอใจของผู้ชื้อรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข และ (5) ผลกระทบ ของนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

1. จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย เป็นการศึกษาถึงจำนวน ของรถยนต์อีโค कार์ ที่ผลิตได้จริงตามช่วงเวลาที่กำหนดไว้ของนโยบายจากผู้ผลิตรถยนต์ ที่ได้รับการอนุมัติ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริม การลงทุนจากบีโอไอ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่สำคัญ คือ ต้องมีปริมาณการผลิตรถยนต์จริง ไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป ในการนับระยะเวลาเริ่มต้นของการส่งเสริม

การลงทุนคือ เมื่อสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ตรวจสอบคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ ตามที่กำหนดเงื่อนไขไว้และเมื่ออนุมัติรับรองผลทดสอบแล้วผู้ผลิตรถยนต์นำผลดังกล่าว ไปยื่นต่อบีไอไอ พร้อมทั้งแจ้งวันเดือนปีที่จะเริ่มต้นทำการผลิตรถยนต์ทางบีไอไอ ก็จะเริ่มต้นให้ การส่งเสริมการลงทุนเป็นระยะเวลา 8 ปี ซึ่งวันเดือนปีที่เริ่มต้นและครบกำหนดของแต่ละผู้ผลิต รถยนต์จะไม่พร้อมกันขึ้นอยู่กับความพร้อมของแต่ละผู้ผลิตรถยนต์เป็นสำคัญผู้วิจัยจึงใช้วันเดือนปี ที่เริ่มจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ที่เป็นรุ่นแรกของผู้ผลิตรถยนต์เป็นจุดเริ่มต้นของช่วงเวลา ในการส่งเสริมการลงทุน ส่วนจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงใช้ข้อมูลการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย. 1) จากกรมการขนส่งทางบกเป็นเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาโดยใช้ข้อมูลเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 ถึง 31 ตุลาคม พ.ศ. 2557 ผลการศึกษาดังตารางที่ 20 และ 21 ตามลำดับ

ตารางที่ 20 ช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดการส่งเสริมการลงทุนของแต่ละผู้ผลิตรถยนต์

ลำดับ	บริษัท/ รุ่นที่จำหน่าย	เริ่ม	วันเดือนปี ช่วง 4 ปีแรก	ช่วง 4 ปีหลัง	ครบกำหนด 8 ปี
1	นิสสัน รุ่น มาร์ช	14/03/2553	14/03/2557	14/03/2561	14/03/2561
	รุ่น อัลเมร่า	7/10/2554			
2	ฮอนด้า รุ่น บริโอ	25/03/2554	25/03/2558	25/03/2562	25/03/2562
	รุ่น บริโอ อเมซ	23/11/2555			
3	ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์	20/03/2555	20/03/2559	20/03/2563	20/03/2563
	รุ่น เซเลริโอ	29/05/2557			
4	มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ	28/03/2555	28/03/2559	28/03/2563	28/03/2563
	รุ่น แอททราจ	4/07/2556			
5	โตโยต้า รุ่น ออเนิว ยาริส	22/10/2556	22/10/2560	22/10/2564	22/10/2564

จากตารางที่ 20 สามารถสรุปช่วงเวลาการให้การส่งเสริมการลงทุนของแต่ละผู้ผลิต รถยนต์แบ่งได้ออกเป็น 2 ช่วงระยะเวลา กล่าวคือ ระยะเวลาช่วง 4 ปีแรก ที่ผู้ผลิตรถยนต์ต้องมี ปริมาณการผลิตจริงไม่น้อยกว่า 100,000 คัน และช่วง 4 ปีหลัง เมื่อปริมาณการผลิตจริง ได้ครบตั้งแต่ 100,000 คันขึ้นไป ผู้ผลิตรถยนต์จึงจะได้รับสิทธิเต็มในการส่งเสริมการลงทุน

หากผู้ผลิตรถยนต์ไม่สามารถผลิตรถยนต์จริงได้ตามเงื่อนไขสิทธิในการส่งเสริมการลงทุนให้นับปริมาณการผลิตรถยนต์จริงตั้งแต่ปีที่ 5 ถึงปีที่ 8 มีปริมาณการผลิตรถยนต์จริงได้จำนวนเท่าใด ให้คำนวณสิทธิในการส่งเสริมการลงทุนตามสัดส่วนที่ผลิตรถยนต์ได้จริง สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ที่เริ่มต้นและสิ้นสุดการส่งเสริมการลงทุนสามารถเรียงลำดับก่อนและหลังได้ดังนี้ ลำดับที่ 1 บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2553 สิ้นสุดวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2561 ลำดับ 2 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2554 สิ้นสุดวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2562 ลำดับ 3 บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 สิ้นสุดวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2563 ลำดับ 4 บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2555 สิ้นสุดวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2563 และสุดท้าย บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2556 สิ้นสุดวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2564

ตารางที่ 21 สถิติจำนวนรถยนต์ใหม่ที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง (รย. 1) กรมการขนส่งทางบก

ลำดับ	ตราสินค้า/ รุ่น	ปี พ.ศ. ที่จดทะเบียนรถยนต์: หน่วยเป็นคัน					รวม
		ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	
1	นิสสัน มาร์ช อัลเมร่า	12,912	33,717	77,871	68,274	27,108	219,882
2	ฮอนด้า บริโอ บริโอ อเมซ	-	2,306	14,127	26,302	6,369	49,104
3	ชูชุกิ สวิฟท์ เซเลริโอ	-	-	12,506	34,210	16,640	63,356
4	มิทซูบิชิ มिरาจ แอททราจ	-	-	27,804	45,444	24,365	97,613
5	โตโยต้า ออเนิ ยาริส	-	-	-	2,384	41,172	43,556
รวม		12,912	36,023	132,308	176,614	115,654	473,511

จากตารางที่ 21 สามารถสรุปปริมาณรถยนต์ที่ผู้ผลิตรถยนต์ได้ทำการจดทะเบียนรถยนต์ต่อกรมการขนส่งทางบก เรียงลำดับจากมากไปน้อยสามารถแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ลำดับ 1 บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีจำนวนรถยนต์ใหม่จดทะเบียนสะสมรวม 219,882 คัน ซึ่งเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่เปิดกิจการจำหน่ายรถยนต์ก่อนผู้ผลิตรายอื่น ๆ รวมทั้งเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายแรกที่ประสบความสำเร็จในนโยบายก่อนกำหนดการที่วางไว้ สามารถผลิตรถยนต์และจำหน่ายรถยนต์ได้เกิน 100,000 คัน ภายในไม่เกิน 3 ปี นับตั้งแต่เริ่มทำการผลิต ซึ่งนายประพัฒน์ เชษชม ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโสการตลาดและขาย กล่าวว่า บริษัทมีรถยนต์ไอ โค คาร์ 2 รุ่น คือ มาร์ชและอัลเมร่า ที่มียอดขายรวมกันมากกว่า 200,000 คัน หลังจากส่งรถยนต์ไอ โค คาร์ ออกสู่ตลาดครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2553 ในรุ่น มาร์ช และในปี พ.ศ. 2554 ในรุ่น อัลเมร่า สามารถมียอดขายเกิน 100,000 คัน ตามข้อกำหนดของบีไอไอ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว สร้างกระแสความเป็นผู้นำรถยนต์ไอ โค คาร์ (ประพัฒน์ เชษชม “ไอโคคาร์นิสสันเฟสแรกทะเล 2 แสนคัน”, 2557)

ลำดับ 2 บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด มีจำนวนรถยนต์ใหม่จดทะเบียนสะสมรวม 97,613 คัน ถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จในนโยบายก่อนกำหนดการเป็นรายที่ 2 สามารถผลิตรถยนต์และจำหน่ายรถยนต์ได้เกิน 100,000 คัน ภายในไม่เกิน 2 ปี นับตั้งแต่เริ่มทำการผลิต โดย มร.มาซะฮิโกะ อุเอะกิ ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการใหญ่ กล่าวว่า ตั้งแต่เปิดตัวรถยนต์ รุ่น มิราจ ในปี พ.ศ. 2555 ถึง กลางเดือน มกราคม พ.ศ. 2557 บริษัทได้ผลิตรถยนต์ไปแล้วกว่า 200,000 คันในระยะเวลา 2 ปี โดยเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศจำนวน 77,691 คัน และเพื่อการส่งออก จำนวน 115,865 คัน ใน 66 ประเทศทั่วโลก (มิตซูบิชิฉลองผลิต “มิราจ” ทะลุ 2 แสนคัน, 2557)

ลำดับ 3 บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีจำนวนรถยนต์ใหม่จดทะเบียนสะสมรวม 63,356 คัน แนวโน้มจะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายก่อนกำหนดเวลาช่วง 4 ปีแรก ในวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2559 ซึ่งคาดว่าจะเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จในนโยบายเป็นรายที่ 3 ซึ่งนายวัลลภ ตรีฤกษ์งาม ผู้จัดการทั่วไป กล่าวว่า บริษัทได้เปิดจำหน่ายรถยนต์ไอ โค คาร์ รุ่นใหม่ เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2557 ในชื่อรุ่น เซลริโอ (Celerio) ช่วยเจาะกลุ่มลูกค้าใหม่เบื้องต้นคาดว่าจะยอดขายจะอยู่ที่ราว 1,000 คันต่อเดือน โดยจะมีการส่งออกไปยังยุโรปและอาเซียน ซึ่งมุ่งหวังว่าจะสามารถเป็นแชมป์ด้านยอดขายในตลาดรถยนต์ไอ โค คาร์ ได้ในปี พ.ศ. 2558 ส่วนความคืบหน้าของนโยบายส่งเสริมรถยนต์ไอ โค คาร์ ของบริษัทนั้นถือว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีจากยอดขายในปี พ.ศ. 2555 ที่ 20,000 คัน และปี พ.ศ. 2556 อีก 50,000 คัน หากไม่มีปัจจัยภายนอกมากระทบก็น่าจะมียอดขายผลิตรอบ 100,000 คัน ก่อนกำหนดการที่วางไว้ ซึ่งบริษัท

ก็มองว่าจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการเมืองเช่นนี้หน่วยงานภาครัฐน่าจะมีความต้องการยืดหยุ่นในด้านเป้าการผลิตรับให้เข้ากับสถานการณ์ ซึ่งที่ผ่านมาผู้ผลิตได้เข้าไปพูดคุยกับหน่วยงานภาครัฐแล้วแต่หน่วยงานภาครัฐเองก็ต้องการให้ผู้ผลิตพยายามทำตามเป้าให้เต็มที่ก่อน แต่หากยังมีปัจจัยลรอบด้านต่อเนื่องก็อาจพิจารณาตามความเหมาะสมต่อไป (ชูชุกิทุบราคา “เซเลริโอ” จับลูกค้าจักรยานยนต์มันใจตลาดอีโคคาร์ยังฉิวไวปีหน้าขึ้นเบอร์หนึ่ง, 2557)

ลำดับ 4 บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด มีจำนวนรถยนต์ใหม่จดทะเบียนสะสมรวม 49,104 คัน แนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายก่อนกำหนดช่วงเวลา 4 ปีแรกในวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2558 นั้นมีโอกาสเป็นไปได้ค่อนข้างยากอีกทั้งผลิตภัณฑ์ที่ออกสู่ตลาดยังไม่เป็นที่นิยมของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์มากนักโดยเฉพาะรุ่น บริโอ ซึ่งจากการให้สัมภาษณ์ของนายสมภพ ปฏิภาณธาดา ตำแหน่ง ผู้จัดการส่วนงานการตลาด ที่คาดว่าจะมียอดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ในปี พ.ศ. 2556 อย่างน้อย 45,000 คัน แบ่งเป็น รุ่น บริโอ อเมซ จำนวน 30,000 คัน และรุ่น บริโอ จำนวน 15,000 คัน (ฮอนด้าสิ้น ปี 56 แซมป์ อีโคคาร์, 2555) จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ตามตารางที่ 21 พบว่าในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวน 26,302 คัน แสดงให้เห็นถึงการคาดการณ์ยอดจำหน่ายรถยนต์ที่ต่ำกว่าเป้าหมาย อยู่ถึงจำนวน 18,698 คัน หรือ คิดเป็นร้อยละ 41.55 อย่างไรก็ตามในเวลาต่อมา นายพิทักษ์ พุทธิสาริกกร ตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารปฏิบัติการ ยืนยันว่าบริษัทมั่นใจอย่างยิ่งว่าการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ทั้งรุ่น บริโอ และบริโอ อเมซ จะมีจำนวนถึง 100,000 คัน ตามเงื่อนไขอย่างแน่นอน (ฮอนด้าชิง อีโคคาร์ 2 มันใจตอบทุกโจทย์, 2557)

ลำดับ 5 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีจำนวนรถยนต์ใหม่จดทะเบียนสะสมรวม 43,556 คัน แนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายก่อนครบกำหนดช่วงเวลา 4 ปีแรกในวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2560 มีโอกาสเป็นไปได้ ค่อนข้างมากที่จะเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จในนโยบายเป็นรายที่ 4 จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ตามตารางที่ 21 พบว่าในปี พ.ศ. 2556 ถึง ปี พ.ศ. 2557 มีจำนวน 43,556 คัน จากระยะเวลาในการจำหน่ายเพียง 1 ปี แสดงถึงกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์มีความนิยมในผลิตภัณฑ์เป็นอย่างมากซึ่งนายสุวัฒน์ แสงฉายอำไพ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดรถยนต์นั่ง กล่าวว่า รุ่น อนนิว ยาริส ได้รับการตอบรับที่เกินความคาดหมายโดยพบว่าช่วงสัปดาห์แรกหลังการเปิดตัวเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2556 สามารถสร้างยอดจองรถยนต์ได้ถึง 4,800 คัน สูงกว่าเป้าการขายรายเดือนที่ตั้งเป้าการขายเดือนละ 4,000 คัน (โตโยต้าเผยยอดขายอีโคคาร์เกินเป้า, 2556)

สรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายได้สิ่งสำคัญ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติผลจากนโยบายต้องสามารถที่จะผลิตรถยนต์ได้จำนวนไม่ต่ำกว่า

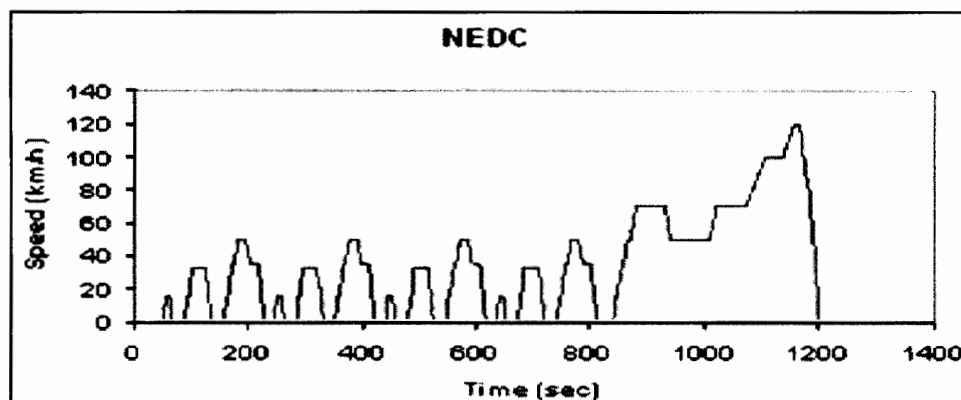
100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไปโดยมีอายุนโยบาย 8 ปี ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จตามนโยบายแล้ว 2 ราย ได้แก่ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ส่วนที่เหลืออีก 3 ราย ได้แก่ บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด อยู่ระหว่างดำเนินการซึ่งคาดว่าจะประสบความสำเร็จภายในกำหนดระยะเวลาของนโยบาย และจากความคิดเห็นของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งหน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์และกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ เห็นว่า ปัจจัยด้านจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนด ในนโยบาย มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก

2. คุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ เป็นการศึกษาดังคุณภาพของรถยนต์จากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายซึ่งมีตัวแปรที่สำคัญ ๆ 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านการประหยัดพลังงาน (2) ด้านสิ่งแวดล้อม และ (3) ด้านความปลอดภัย ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า คุณสมบัติของรถยนต์ที่สำคัญต้องเป็นรถยนต์เบนซิน ขนาดไม่เกิน 1,300 ซีซี หรือเครื่องยนต์ดีเซล ขนาดไม่เกิน 1,400 ซีซี โดยต้องผ่านการทดสอบคุณสมบัติที่สำคัญ ๆ ดังนี้ คือ

2.1 ด้านการประหยัดพลังงาน ต้องเป็นรถยนต์ที่มีอัตราการใช้เชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร

2.2 ด้านสิ่งแวดล้อม ต้องมีมาตรฐานยูโร 4 หรือสูงกว่า ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) โดยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร ตามมาตรฐาน UNECE Reg.101 Rev.0

สำหรับวิธีการทดสอบมาตรฐาน ด้านการประหยัดพลังงานและด้านสิ่งแวดล้อมนั้น จะทำการทดสอบกันในห้องทดสอบที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวดเพื่อหลีกเลี่ยงปัจจัยที่มีผลกระทบให้มากที่สุด รถยนต์ที่ทดสอบแต่ละคันจะถูกทำการทดสอบบนแท่นทดสอบสารมลพิษ (Chassis dynamometer) โดยรถยนต์หยุดนิ่งอยู่กับที่และมีเพียงแค่ล้อที่หมุนไปตามลูกกลิ้ง (Roller) ที่จำลองแรงเสียดทานเสมือนการขับขี่จริง โดยใช้โหมดการขับขี่ตาม EU NEDC (New European Driving Cycle) ซึ่งผู้ที่ขับขี่จะต้องได้รับการฝึกอบรมเรื่องการขับขี่มาเป็นอย่างดี โดยผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ตามความเร็วการขับขี่ที่มีการจำลองการขับขี่ในเมืองและบนทางด่วนรวมทั้งในขณะขับขี่ ผู้ขับขี่ต้องสามารถเห็นสถานการณ์ขับขี่เทียบกับเป้าหมายที่กำหนดให้ตามเวลาการขับขี่ได้ โดยตลอดการทดสอบจะมีการเก็บไอเสียจากท่อไอเสียรถยนต์เพื่อที่จะนำมาวัดจำนวนของคาร์บอนไดออกไซด์ที่ออกมาจากระบบไอเสียและนำมาคำนวณจำนวนอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง (ศูนย์สารสนเทศยานยนต์, 2553) ผลปรากฏดังภาพที่ 27



ภาพที่ 27 โหมดการขับขี่ตาม EU NEDC (ศูนย์สารสนเทศยานยนต์, 2553)

2.3 ด้านความปลอดภัย ต้องผ่านมาตรฐานตามข้อกำหนด UNECE Reg.94 Rev.0 คือ การทดสอบการชนทางด้านหน้าของรถยนต์และ UNECE Reg.95 Re.0 คือ การทดสอบการชนด้านข้างของรถยนต์ ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบคือ Global NCAP (The Global New Car Assessment Programme: GNCAP) หรือโครงการประเมินรถยนต์ใหม่ทั่วโลก จัดตั้งขึ้นในสหราชอาณาจักร (The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) เป็นหน่วยงานที่ไม่แสวงหาผลกำไร มุ่งลดอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทำหน้าที่ประเมินความปลอดภัยในรถยนต์ สนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์เพิ่มระบบความปลอดภัยในรถยนต์มากขึ้นรวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยของยานยนต์แก่กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ทั่วโลกและสนับสนุนเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 ถึงปี พ.ศ. 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020) ซึ่งมีเป้าหมายมุ่งลดการเสียชีวิตทางถนนลง 50% ภายในปี พ.ศ. 2563 โดยเรียกร้องให้ชาติสมาชิกประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดโดยคณะทำงานที่ 29 ว่าด้วยการประสานข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ของสหประชาชาติโดยสนับสนุนให้มีการจัดตั้งหน่วยงานทดสอบการชนขึ้นในแต่ละภูมิภาค และใช้มาตรฐานทดสอบการชนเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก เช่น Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) และ Asean NCAP (Asean New Car Assessment Programme) เป็นต้น (Global NCAP, 2014) เป็นต้น

สำหรับ Euro NCAP จัดตั้งขึ้นโดยสมาชิกที่มาจากการรวมตัวกันของสมาคมยานยนต์ในประเทศต่าง ๆ เช่น สเปน ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ เยอรมนี อังกฤษ สวีเดน รวมถึงสมาพันธ์รถยนต์นานาชาติหรือ FIA Foundation (Foundation for the Automobile and Society) และสมาคมยานยนต์เยอรมัน (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.: ADAC) เป็นกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ในประเทศเยอรมนี โดยที่มีคณะกรรมการของสหภาพยุโรปเป็นสมาชิกสังเกตการณ์เพื่อให้

ความช่วยเหลือและสนับสนุนในการดำเนินงาน มีบทบาทในการกระตุ้นให้ผู้ผลิตรถยนต์ในยุโรป หรือผู้ผลิตจากต่างแดนที่เข้ามาทำตลาดในภูมิภาคนี้ ได้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้วยการจัดการทดสอบชนรถยนต์ใหม่ que เริ่มทำตลาดและนำข้อมูลเหล่านี้มาเผยแพร่สู่สาธารณชน อย่างเป็นทางการ เพื่อให้ผู้ซื้อรถยนต์ได้ใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการซื้อรถยนต์ใหม่ โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลของเหล่าสมาชิกรวมถึงองค์กรที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ทั้งองค์กร ผู้บริโภคและบริษัทประกันภัย โดยการทดสอบการชนเป็นไปตามมาตรฐานของ Global NCAP ซึ่งแบ่งเป็นการทดสอบดังนี้ คือ

การทดสอบชนด้านหน้าแบบครึ่งหน้า (40% Offset impact) กับสิ่งกีดขวางแบบยุบตัว ได้ที่ความเร็ว 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีหุ่นทดสอบการชนแทนมนุษย์จริง (Crash test dummy) ขนาดผู้ใหญ่ 2 ตัว นั่งอยู่ด้านหน้า และหุ่นทดสอบขนาดเด็กจำลองอายุ 3 ปี และ 18 เดือน อย่างละ 1 ตัว นั่งอยู่ในที่นั่งสำหรับเด็กด้านหลังและบันทึกผลการทดสอบด้วยระบบเซนเซอร์ ซึ่งติดตั้งอยู่ที่ตัวหุ่นทดสอบและที่รถยนต์ โดยเป็นการจำลองมาจากระดับความเร็วของการชนทางด้านหน้าของรถยนต์ 2 คัน บนถนนจริงเทียบเท่าที่ระดับความเร็ว 55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นระดับที่สร้างความเสียหายในระดับที่รุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิตและ

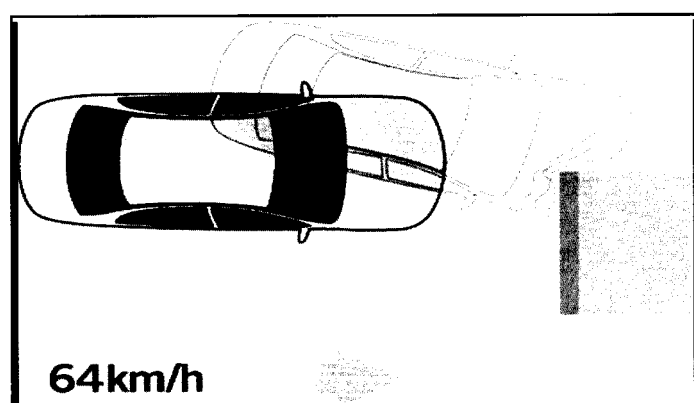
การทดสอบการชนด้านข้างจะใช้ความเร็ว 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในกรณีที่เป็น การจำลองการชนแบบ Car to Car Side Crash Test ซึ่งจะเป็นสิ่งกีดขวางที่มีหน้าตัด 1.5 เมตร และหนา 0.5 เมตรพุ่งเข้าชนด้านข้างแบบตรง ๆ โดยเปรียบเสมือนกับรถยนต์พุ่งเข้าชน และความเร็ว 29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการชนทางด้านข้างกับเสาที่มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 254 มิลลิเมตร ขณะที่การทดสอบชนที่ขาของหุ่นคนเดินถนนเพื่อหาระดับการสร้างความบาดเจ็บ ให้กับคนเดินถนนใช้ความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ส่วนการให้คะแนนในแง่ภาพรวมจะมีการจัดอันดับตามจำนวนดาวที่ได้ โดยมี 5 ดาว เป็นระดับสูงสุด ซึ่งกว่าที่จะได้คะแนนนั้นจะต้องผ่านการทดสอบ 4 ส่วนด้วยกันคือ (1) การปกป้องผู้ขับและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ (Adult occupant protection: AOP) (2) การปกป้อง ผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ (Child occupant protection: COP) (3) การทดสอบชนคนเดินถนน (Pedestrian) และ (4) ระบบช่วยเหลือผู้ขับ (Safety assist) เช่น การติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพ การทรงตัวของรถ (Electronic stability control: ESC) ซึ่งเป็นระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน โดยผู้ผลิตรถยนต์จะทำการติดตั้งในรถยนต์ที่ทำการผลิตบางรุ่น ซึ่งอาจมีชื่อเรียกต่างกันไปตาม มาตรฐานของผู้ผลิตรถยนต์ในแต่ละราย โดย Global NCAP พยายามผลักดันให้เป็นอุปกรณ์ มาตรฐานของรถยนต์ที่ผลิตขึ้นทุก ๆ รุ่น ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับคือ ลดการหลุดโค้งเวลาเข้าโค้งด้วยความเร็วสูงและควบคุมการทรงตัวขณะหักหลบสิ่งกีดขวาง เป็นต้น (Euro NCAP คืออะไร?, 2550)

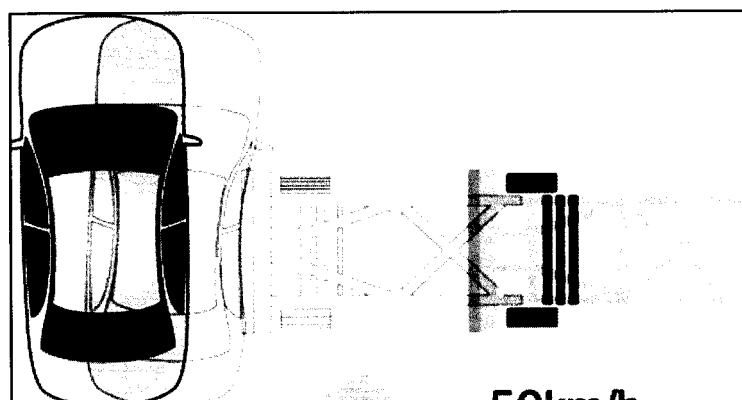
ผลดั่งภาพที่ 28 ถึง ภาพที่ 32



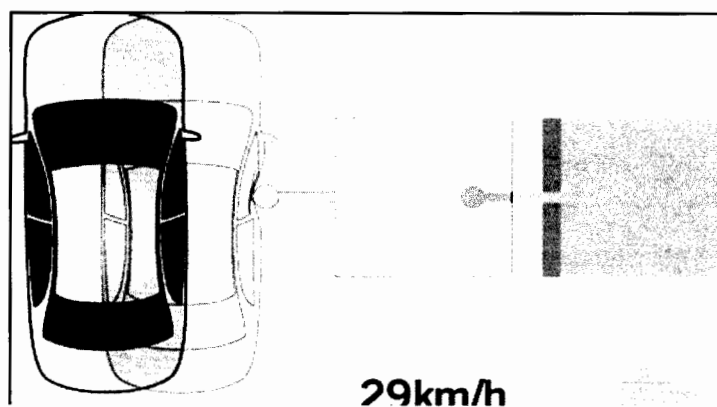
ภาพที่ 28 หุ่นจำลองที่ใช้ในการทดสอบการชนแทนมนุษย์จริง (Carsh test dummy)
(Howsafeisyourcar, 2014)



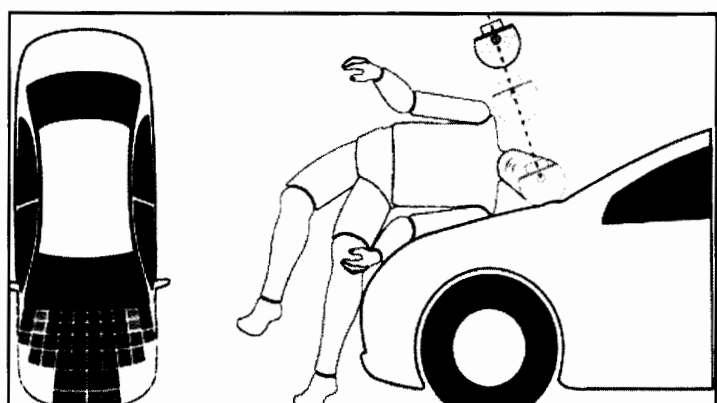
ภาพที่ 29 การทดสอบการชนด้านหน้าแบบครึ่งหน้า (Howsafeisyourcar, 2014)



ภาพที่ 30 การทดสอบการชนด้านข้าง (Howsafeisyourcar, 2014)



ภาพที่ 31 การทดสอบการชนด้านข้างกับเสา (Howsafeisyourcar, 2014)



ภาพที่ 32 การทดสอบการชนคนเดินถนน (Howsafeisyourcar, 2014)

ผู้ผลิตรถยนต์ในนโยบายดังกล่าวที่ได้จัดส่งรถยนต์อีโค คาร์ เข้าทำการทดสอบการชนกับหน่วยงาน Euro NCAP (Euro NCAP, 2013 a) ผลดังตารางที่ 22 ถึง 23

ตารางที่ 22 ผลทดสอบการชนของตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส ผลิตปี พ.ศ. 2554
เครื่องยนต์เบนซิน ขนาด 1.4 ลิตร (Euro NCAP, 2013 c)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
1	ด้านความปลอดภัยโดยรวม	ได้ 5 ดาว
2	ด้านการปกป้องผู้ขับและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 89.00
3	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 81.00

ตารางที่ 22 (ต่อ)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
4	ด้านการทดสอบชนคนเดินถนน	ได้คะแนนร้อยละ 60.00
5	ด้านระบบช่วยเหลือผู้ขับ	ได้คะแนนร้อยละ 86.00

ตารางที่ 23 ผลทดสอบการชนของตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ ผลิตปี พ.ศ. 2557
 เครื่องยนต์เบนซิน ขนาด 1.0 ลิตร (Euro NCAP, 2013 b)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
1	ด้านความปลอดภัยโดยรวม	ได้ 3 ดาว
2	ด้านการปกป้องผู้ขับและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 61.00
3	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 52.00
4	ด้านการทดสอบชนคนเดินถนน	ได้คะแนนร้อยละ 68.00
5	ด้านระบบช่วยเหลือผู้ขับ	ได้คะแนนร้อยละ 38.00

สำหรับในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผู้ผลิตรถยนต์สามารถนำรถยนต์มาทดสอบการชนได้ที่หน่วยงาน Asean NCAP จัดตั้งขึ้นเมื่อเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2554 โดยความร่วมมือกันระหว่างสถาบันวิจัยความปลอดภัยบนท้องถนนของมาเลเซีย (The Malaysian Institute of Road Safety Research: MIROS) กระทรวงคมนาคมกับ Global NCAP ทำการทดสอบรถยนต์ทั่วทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ พร้อมทั้งให้กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ได้รับทราบผลการทดสอบรถยนต์และส่งเสริมให้เกิดตลาดรถยนต์ที่ปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นในภูมิภาค

ส่วนการให้คะแนน โดยภาพรวมเช่นเดียวกับหน่วยงาน Euro NCAP ยกเว้น รายการทดสอบ ด้านการทดสอบชนคนเดินถนนและด้านระบบช่วยเหลือผู้ขับ ส่วนการให้คะแนนรายการทดสอบ ด้านการปกป้องผู้ขับ ผู้โดยสารและเด็กที่อยู่ภายในรถ มีคะแนนตั้งแต่ 0.00 ถึง 16.00 คะแนน โดยกำหนดเป็นมาตราส่วนประมาณค่าใช้ชั้นการประเมิน 6 ระดับ เรียงจากระดับมากที่สุดไปน้อยที่สุดซึ่งกำหนดเกณฑ์การให้จำนวนดาวไว้ที่ 5 ดาวเป็นระดับสูงสุดและเพื่อให้สะดวกต่อการแปลผลของข้อมูลผู้วิจัยจึงทำการเทียบค่าคะแนนที่ได้เป็นค่าร้อยละแทนดังนี้

ค่าคะแนนระหว่าง 14.00-16.00 หมายถึง 5 ดาว ค่าร้อยละระหว่าง 85.65-100.00

ค่าคะแนนระหว่าง 11.00-13.99 หมายถึง 4 ดาว ค่าร้อยละระหว่าง 64.22-85.64

ค่าคะแนนระหว่าง 8.00-10.99 หมายถึง 3 ดาว ค่าร้อยละระหว่าง 43.80-64.21

ค่าคะแนนระหว่าง 5.00-7.99 หมายถึง 2 ดาว ค่าร้อยละระหว่าง 21.37-42.79

ค่าคะแนนระหว่าง 2.00-4.99 หมายถึง 1 ดาว ค่าร้อยละระหว่าง 07.14-21.36

ค่าคะแนนระหว่าง 0.00-1.99 หมายถึง 0 ดาว ค่าร้อยละระหว่าง 00.00-07.13

ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ในนโยบายดังกล่าวที่ได้จัดส่งรถยนต์อีโค คาร์ เข้าทดสอบการชนกับ
หน่วยงาน Asean NCAP (Asean NCAP, 2013 a) ผลดังตารางที่ 24 ถึง ตารางที่ 27

ตารางที่ 24 ผลทดสอบการชนของตราสินค้า นิสสัน รูน มาร์ช ผลิตปี พ.ศ. 2555

เครื่องยนต์เบนซิน ขนาด 1.2 ลิตร (Euro NCAP, 2013 b)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
1	ด้านความปลอดภัยโดยรวม	ได้ 4 ดาว
2	ด้านการปกป้องผู้ขับ	ได้คะแนน 11.66 หรือร้อยละ 83.29
3	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ	ได้คะแนน 16.00 หรือร้อยละ 100.00
4	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 48.00

ตารางที่ 25 ผลทดสอบการชนของตราสินค้า นิสสัน รูน อัลเมร่า ผลิตปี พ.ศ. 2556 เครื่องยนต์

เบนซิน ขนาด 1.2 ลิตร (Euro NCAP, 2013 c)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
1	ด้านความปลอดภัยโดยรวม	ได้ 4 ดาว
2	ด้านการปกป้องผู้ขับและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ	ได้คะแนน 12.74 หรือร้อยละ 91.00
3	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 52.00

ตารางที่ 26 ผลทดสอบการชนของตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น สวิฟท์ ผลิตปี พ.ศ. 2556 เครื่องยนต์เบนซิน ขนาด 1.4 ลิตร (Euro NCAP, 2013 d)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
1	ด้านความปลอดภัยโดยรวม	ได้ 4 ดาว
2	ด้านการปกป้องผู้ขับและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ	ได้คะแนน 13.32 หรือร้อยละ 95.14
3	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 77.00

ตารางที่ 27 ผลทดสอบการชนของตราสินค้า มิทซูบิชิ รุ่น มิราจ ผลิตปี พ.ศ. 2556 เครื่องยนต์เบนซิน ขนาด 1.2 ลิตร (รวมถึงรุ่น แอททราจ รหัส GLS และ GLS ltd) (Euro NCAP, 2013 e)

หัวข้อ	รายการทดสอบ	ผลการทดสอบการชน
1	ด้านความปลอดภัยโดยรวม	ได้ 4 ดาว
2	ด้านการปกป้องผู้ขับและผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ	ได้คะแนน 13.07 หรือร้อยละ 93.36
3	ด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ	ได้คะแนนร้อยละ 43.00

จากการศึกษาผลการทดสอบการชนของรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ที่ส่งรถยนต์เข้าทดสอบการชนตามตารางที่ 22 ถึง 27 สามารถเรียงลำดับผลการทดสอบการชนจากคะแนนที่ได้มากไปน้อยได้ดังนี้

ผลการทดสอบการชนด้านความปลอดภัยโดยรวม ตราสินค้าที่ได้คะแนนมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออเนียว ยาริส มีค่าเท่ากับ 5 ดาว รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า มีค่าเท่ากับ 4 ดาว ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าเท่ากับ 4 ดาว และตราสินค้า มิทซูบิชิ รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ มีค่าเท่ากับ 4 ดาว น้อยที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าเท่ากับ 3 ดาว

ผลการทดสอบการชนด้านการปกป้องผู้ขับขี่ที่อยู่ภายในรถ ตราสินค้าที่ได้คะแนนมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าเท่ากับร้อยละ 95.14 รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า มิทซูบิชิ รุ่น มิราจ มีค่าเท่ากับร้อยละ 93.36 ตราสินค้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า มีค่าเท่ากับร้อยละ 91.00

ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าเท่ากับร้อยละ 89.00 ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช มีค่าเท่ากับร้อยละ 83.29 และตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าเท่ากับร้อยละ 61.00 ตามลำดับ

ผลการทดสอบการชนด้านการปกป้องผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถ ตราสินค้าที่ได้คะแนนมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช มีค่าเท่ากับร้อยละ 100.00 รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าเท่ากับร้อยละ 95.14 ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ มีค่าเท่ากับร้อยละ 93.36 ตราสินค้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า มีค่าเท่ากับร้อยละ 91.00 ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าเท่ากับร้อยละ 89.00 และตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าเท่ากับร้อยละ 61.00 ตามลำดับ

ผลการทดสอบการชนด้านการปกป้องผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ ตราสินค้าที่ได้คะแนนมากที่สุด ได้แก่ โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าเท่ากับร้อยละ 81.00 รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าเท่ากับร้อยละ 77.00 และรุ่น เซเลริโอ มีค่าเท่ากับร้อยละ 52.00 ตราสินค้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า มีค่าเท่ากับร้อยละ 52.00 และรุ่น มาร์ช มีค่าเท่ากับร้อยละ 48.00 และตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ มีค่าเท่ากับร้อยละ 43.00 ตามลำดับ

ผลการทดสอบการชนด้านการทดสอบชนคนเดินถนน ตราสินค้าที่ได้คะแนนมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าคะแนนร้อยละ 68.00 และรองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าเท่ากับร้อยละ 60.00 ส่วนตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น สวิฟท์ และตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ ไม่มีรายการทดสอบการชน

ผลการทดสอบการชนด้านระบบช่วยเหลือผู้ขับ ตราสินค้าที่ได้คะแนนมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าคะแนนเท่ากับร้อยละ 86.00 และรองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าคะแนนเท่ากับร้อยละ 38.00 ส่วนตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น สวิฟท์ และตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ ไม่มีรายการทดสอบการชน

ยกเว้น ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ และบริโอ อเมซ ทำการทดสอบการชนที่ ศูนย์ทดสอบการชนจากสภาพจริง (Real world crash test facility) ซึ่งอยู่ภายในศูนย์วิจัยและพัฒนา ของ ฮอนด้า อาร์แอนด์ดี ประเทศญี่ปุ่น (บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด, 2555) ซึ่งผลการทดสอบการชนของรุ่น บริโอ และบริโอ อเมซ ที่ผลิตปี พ.ศ. 2554 และ 2555 ตามลำดับ เครื่องยนต์เบนซิน ขนาด 1.2 ลิตร ผ่านการทดสอบการชนด้านหน้าเต็มที่ความเร็ว 55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การชนด้านเฉียงที่ความเร็ว 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การชนด้านข้างที่ความเร็ว 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และการชนด้านท้ายที่ความเร็ว 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ทดลองขับ Honda

BRIO 1.2 CVT & 5 MT: เรามี “อคติ” กันเกินไปหรือเปล่า?, 2554) และจากการให้ข้อมูลของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ เห็นว่าตราสินค้าฮอนด้า รุ่น บริโอ และบริโอ อเมฆ ควรส่งรถยนต์เข้าทดสอบการชนกับหน่วยงานอิสระมากกว่าใช้หน่วยงานภายในบริษัททำการทดสอบการชนของรถยนต์ เช่น หน่วยงาน Euro NCAP หรือหน่วยงาน Asean NCAP เป็นต้น เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อผลิตภัณฑ์และความน่าเชื่อถือในผลการทดสอบการชนของรถยนต์ในด้านความปลอดภัยของรถยนต์ ทั้ง 2 รุ่น ดังกล่าว ซึ่งเป็นเหตุผลส่วนหนึ่งที่ผู้ซื้อรถยนต์ตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์อีโค คาร์ กับตราสินค้าอื่น ๆ แทน เป็นต้น

โดยผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายดังกล่าวจะต้องนำผลการทดสอบรถยนต์ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย ขึ้นต่อสำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำการตรวจสอบผลตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้และอนุมัติผลในขั้นตอนสุดท้าย ภายหลังจากที่ได้ทำการอนุมัติแบบรถยนต์ให้ทำการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ได้ ซึ่งนายฉัฐพล รังสิตพล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 กล่าวว่า ทางสำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม มีหน้าที่รับรองผลทดสอบของแต่ละบริษัทที่ยื่นเข้ามา โดยแต่ละบริษัทต้องยื่นแบบไม่น้อยกว่า 90 วัน และไม่มีกำหนดเวลาในการตรวจ ซึ่งจะตรวจตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้ หากมีข้อไหนที่ต้องแก้ไขก็แล้วแต่บริษัทนั้น ๆ จะยื่นเข้ามา เพราะไม่มีกำหนดเวลา ส่วนข้อมูลต่าง ๆ ว่าบริษัทไหนจะต้องแก้ไขอะไรบ้างนั้น ผู้ตรวจสอบและอนุมัติไม่สามารถเปิดเผยได้ เพราะจะเกิดความไม่เป็นธรรมและมีผลกระทบต่อบริษัทดังกล่าว เนื่องจากคู่แข่งจะสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาปรับกลยุทธ์ในการแข่งขันได้ จึงขอให้ทางบริษัทเป็นผู้เปิดเผยข้อมูลเองจะเป็นผลดีกว่า (โตโยต้าปรับแผนอีโคคาร์-ครองแชมป์เก็ง, 2556) ส่วนความคิดเห็นของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ที่มีต่อคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ให้มีความสำคัญกับเรื่องการประหยัดพลังงานมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ เรื่องความปลอดภัยของรถยนต์ และน้อยที่สุดคือ เรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ซื้อรถยนต์ไปใช้งานเห็นว่าไม่สามารถตรวจสอบทางกายภาพได้

ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อคุณภาพของรถยนต์ที่มีคุณสมบัติเด่น 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านการประหยัดพลังงาน (2) ด้านสิ่งแวดล้อม และ (3) ด้านความปลอดภัย ผลการศึกษา ดังตารางที่ 28

ตารางที่ 28 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อคุณภาพของรถยนต์โดยภาพรวม

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1.	คุณภาพของรถยนต์โดยภาพรวม	3.80	0.61	ค่อนข้างมาก
1.1	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านการประหยัดพลังงาน เชื้อเพลิงที่ใช้ น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร	3.93	0.87	ค่อนข้างมาก
1.2	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร	3.68	0.82	ค่อนข้างมาก
1.3	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านความปลอดภัยของรถยนต์จากระบบป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการชนทางด้านหน้าและการชนทางด้านข้างของรถยนต์	3.78	0.81	ค่อนข้างมาก

จากการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อคุณภาพของรถยนต์ในนโยบาย ตามตารางที่ 28 พบว่า

ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ในนโยบาย โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.68 ถึง 3.93 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อคุณภาพของรถยนต์ในนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1.1 ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร ($\bar{X} = 3.93$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 1.3 ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านความปลอดภัยของรถยนต์จากระบบป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการชนทางด้านหน้าและการชนทางด้านข้าง

ของรถยนต์ ($\bar{X} = 3.78$) และข้อ 1.2 ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำไม่เกิน 120 กรัม ต่อ กิโลเมตร ($\bar{X} = 3.68$)

สรุปได้ว่า คุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นมาตรฐานรถยนต์ของประเทศไทย ที่มีคุณสมบัติเด่นที่สำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ที่ใช้น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร (2) ด้านสิ่งแวดล้อมการ ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัม ต่อ กิโลเมตร และ (3) ด้านความปลอดภัยของรถยนต์ จากการชนทางด้านหน้าและด้านข้าง โดยผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย รถยนต์ที่ทำการผลิตจะต้องผ่านการตรวจสอบ และรับรองคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของนโยบายและผลสรุปโดยรวม มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

3. การตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ เป็นการศึกษาถึงการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ จากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบาย ซึ่งมีตัวแปรที่สำคัญ ๆ 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านตลาดในประเทศและต่างประเทศ (2) ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ (3) ด้านราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และ (4) ด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า ในตลาดรถยนต์นั่งของประเทศไทยในปัจจุบัน ไม่มีผู้ผลิตรถยนต์รายใดที่ผลิตรถยนต์นั่งที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,400 ซีซี จึงเป็นตลาดรถยนต์นั่งขนาดเล็กประเภทใหม่ (New product segment) ในประเทศไทยอย่างชัดเจนหรือที่เรียกว่า A Segment ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ตรงกับค่านิยมของสังคมในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการใช้รถยนต์ขนาดเล็กกะทัดรัด เพื่อความคล่องตัวในการเดินทางทั้งยังประหยัดน้ำมัน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีระบบความปลอดภัยของรถยนต์ตามมาตรฐานสากล ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมุ่งหวังที่จะให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศในอนาคต โดยการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ มีปัจจัยที่สำคัญในการศึกษาดังนี้

3.1 ด้านตลาดในประเทศและต่างประเทศ ผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 รายมีการวางแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์รุ่นต่าง ๆ ที่ทำการผลิตทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศตามสัดส่วนการจำหน่ายในเบื้องต้นรวมถึงประเทศที่จะส่งออกรถยนต์ไปจำหน่าย ผลการศึกษาดังตารางที่ 23

ตารางที่ 29 แผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ผลิตรถยนต์

ลำดับ	บริษัท	รุ่น	ประเทศที่จำหน่าย	สัดส่วนการจัดจำหน่าย:	
				ร้อยละ ในประเทศ	ต่างประเทศ
1	บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า	กลุ่มประเทศอาเซียน ออสเตรเลีย อินเดีย จีนและญี่ปุ่น	25	75
2	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	รุ่น บริโอ้ และรุ่น บริโอ้ อเมซ	กลุ่มประเทศอาเซียน เอเชีย แปซิฟิกและยุโรป	50	50
3	บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รุ่น สวิฟท์ และรุ่น เซเลริโอ	กลุ่มประเทศเอเชีย ออสเตรเลีย และแอฟริกา	19	81
4	บริษัท มิตรubishi มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด	รุ่น มิราจ และรุ่น แอททราจ	ประเทศออสเตรเลีย ญี่ปุ่นฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย	12	88
5	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	รุ่น ออเนียวาริส	กลุ่มประเทศอาเซียนและโอเชเนีย	50	50

จากตารางที่ 29 การศึกษาแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ผลิตรถยนต์ต่อสัดส่วนการจัดจำหน่ายทั้งในประเทศ และต่างประเทศ พบว่า

ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ในประเทศ เรียงลำดับสัดส่วนการจัดจำหน่ายจากมากไปน้อยสามารถแปลผลข้อมูลได้ดังนี้ ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ มากที่สุดในสัดส่วนร้อยละ 50 ได้แก่ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด รองลงมา ได้แก่ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 25 บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 19 และน้อยที่สุด ได้แก่ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 12 ตามลำดับ

ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ในต่างประเทศ เรียงลำดับสัดส่วนการจัดจำหน่ายจากมากไปน้อยสามารถแปลผลข้อมูลได้ดังนี้ ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ มากที่สุดในสัดส่วนร้อยละ 88 ได้แก่ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด รองลงมา ได้แก่ บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 81 บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 75 และน้อยที่สุด ได้แก่ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 ตามลำดับ

ทั้งนี้แผนการจัดจำหน่ายรถยนต์ของผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 รายมุ่งที่จะทำตลาดภายในประเทศก่อนเป็นอันดับแรกเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งของตลาดภายในก่อนหลังจากนั้นจึงค่อยมุ่งทำตลาดในต่างประเทศที่นิยมใช้รถยนต์ขนาดเล็กโดยมุ่งกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้ปานกลางหรือเพิ่งเริ่มทำงานใหม่ รวมไปถึงผู้ที่ต้องการใช้รถยนต์ขนาดเล็กเพื่อความคล่องตัวโดยเฉพาะใช้ขับในเมืองที่มีการจราจรติดขัดและเพื่อความประหยัดในหลาย ๆ ด้าน เช่น ประหยัดเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษา ค่าอะไหล่ เป็นต้น ซึ่งนายจักรมณท์ ฝาสุกวนิช ตำแหน่ง ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมกล่าวว่า การพัฒนาและส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในประเทศไทย หากสามารถผลิตและนำออกมาจำหน่ายในคุณสมบัติที่กำหนดไว้จะทำให้ทุกคนสนใจรถยนต์อีโค คาร์ ตัวนี้แน่นอน ถึงแม้ว่าในต่างประเทศจะมีรถยนต์อีโค คาร์ เช่นเดียวกับประเทศไทยแต่ยังไม่มีให้นำผลิตเพื่อวางจำหน่าย อีกทั้งมาตรฐานประหยัดน้ำมันถึง 20 กิโลเมตรต่อลิตร หรือ 100 กิโลเมตรต่อ 5 ลิตร ยังไม่มีประเทศไหนทำได้มาก่อนจึงทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศมั่นใจว่าสามารถขายรถยนต์ดังกล่าวทั้งภายในและภายนอกได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ส่วนนางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย ตำแหน่ง ผู้ช่วยเลขาธิการ บีโอไอ กล่าวว่า การพัฒนารถยนต์อีโค คาร์ ต้องยอมรับว่าขณะนี้กระแสรถยนต์ประหยัดพลังงานทั่วโลกกำลังให้ความสนใจเพราะราคาน้ำมันที่นับวันจะถีบตัวสูงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งก่อนที่ประเทศไทยจะหันมาส่งเสริมการลงทุนในปลายปี พ.ศ. 2550 ประเทศอย่าง อินเดีย ญี่ปุ่น นำหน้าไทยไปมากแล้วทั้งเรื่องเทคโนโลยีและมาตรฐานซึ่งถือว่าเป็นคู่แข่งของประเทศไทย

ในตลาดต่างประเทศ แต่เพราะความต้องการของตลาดทั่วโลกยังมีอยู่มากจึงมั่นใจได้ว่าประเทศไทยจะสามารถขึ้นมาเป็นผู้นำด้านรถยนต์อีโค คาร์ ได้อีกประเทศหนึ่งในอนาคตอันใกล้นี้อย่างแน่นอน (ไทยสวช่องวิกฤตน้ำมัน เชียร์คนทั่วโลกซื้ออีโคคาร์! รถไทยมาตรฐานยุโรป, 2551) ขณะที่นายยุทธศักดิ์ ฌอนาสวัสดิ์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน กล่าวว่า ปัจจุบันแนวโน้มสำคัญของอุปสงค์ต่อรถยนต์ทั่วโลกหันไปนิยมรถยนต์ขนาดแบบประหยัดพลังงานมากขึ้น เนื่องจากสังคมชนบทได้ปรับเปลี่ยนไปเป็นสังคมเมืองทำให้ความต้องการรถยนต์เล็กมีมากขึ้นเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานในเขตเมือง ประกอบกับน้ำมันมีราคาแพง ดังนั้นการใช้รถยนต์ขนาดเล็กจะส่งผลดีช่วยลดการใช้พลังงาน ลดปัญหาด้านมลพิษและด้านการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตามสามารถจำแนกลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของรถยนต์ประเภทนี้ได้เป็น 3 กลุ่มคือ (1) กลุ่มตลาดภายในประเทศ เป็นการสร้างตลาดกลุ่มใหม่ให้เกิดขึ้นซึ่งเดิมกลุ่มนี้ต้องจับรถจักรยานยนต์ หรือซื้อรถยนต์มือสองมาใช้ (2) กลุ่มตลาดในประเทศ เป็นกลุ่มประชาชนที่แม้มีอำนาจซื้อรถยนต์ราคาแพงแต่ต้องการรถยนต์ขนาดเล็กลงเพื่อให้เกิดความคล่องตัวต่อการใช้งานในเขตเมือง ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันและมีความห่วงใยในสิ่งแวดล้อมและ (3) กลุ่มตลาดต่างประเทศ โดยจะส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญของรถยนต์แบบนี้เพื่อการส่งออก ดังนั้นจะต้องกำหนดคุณลักษณะของรถยนต์ให้เป็นมาตรฐานสากลเพื่อให้ส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้ด้วย (จับตาดูอีโคคาร์เซกเมนต์ใหม่ตลาดรถยนต์ไทย, 2553) สำหรับนายวัลลภ เตียศิริ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ กล่าวว่า 5 ค่ายรถยนต์จะมียอดผลิตรถยนต์อีโค คาร์ รวมกันประมาณ 700,000 คัน โดยเป็นตลาดภายใน 200,000 ถึง 300,000 คัน ที่เหลือเป็นตลาดต่างประเทศส่งออกไปจำหน่ายในประเทศแถบเอเชีย ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น หากคิดตามราคาเฉลี่ยคันละ 400,000 บาท จะมียอดการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ คิดเป็นเงินรวมประมาณ 2.8 แสนล้านบาท ซึ่งการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ตามแผนการส่งเสริมการลงทุนของ บีโอไอ นับเป็นสิ่งที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลกที่ระดับราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เทคโนโลยีอนาคตที่ผลิตขึ้นของ 5 ค่ายรถยนต์ในไทยจะสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดโลกได้ (สำนักวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2554) และจากการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาทางธุรกิจ Ipsos business consulting พบว่า ความต้องการรถยนต์อีโค คาร์ ในตลาดประเทศที่พัฒนาแล้วเพิ่มสูงขึ้นจากเดิม เนื่องจากมีเทคโนโลยีอันทันสมัยประกอบกับการเติบโตของประชากรสูงวัยซึ่งเป็นแรงผลักดันหลักให้มีการพัฒนาสมาร์ตคาร์ (Smart car) รวมถึงตลาดเกิดใหม่ (Emerging market) เป็นตลาดสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งมีบทบาทอย่างมากในอุตสาหกรรมยานยนต์คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2558 ยอดขาย 2 ใน 3 ของปริมาณการผลิตยานยนต์ทั่วโลกจะอยู่ที่ตลาดเกิดใหม่นี้รวมถึงรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งกำลังได้รับความนิยมเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

โดยผู้ผลิตรถยนต์อีโค คาร์ กำลังพัฒนากระบวนการผลิตเพื่อที่จะสร้างรายได้จากการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในกลุ่มนี้โดยการสนับสนุนของรัฐบาลเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันอุตสาหกรรมดังกล่าว (จับตามองปัจจัยการพัฒนารถยนต์อีโคคาร์ในตลาดโลก, 2557) ซึ่งเห็นได้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายมีแผนการจัดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ตามฐานของลูกค้าและช่องทางการจัดจำหน่ายที่ผู้ผลิตรถยนต์แต่ละรายได้มีการทำตลาดไว้แล้วทั้งในประเทศและต่างประเทศและเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

3.2 ด้านรูปลักษณะของรถยนต์อีโค คาร์ ผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 ราย ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายมีแนวความคิดในการออกแบบรถยนต์โดยยึดหลักรถยนต์ที่มีขนาดกะทัดรัดมีความสะดวกคล่องตัวในการใช้งานโดยเน้นรูปทรงภายนอกที่ทันสมัย โฉบเฉี่ยวสวยงามน่ารักทั้งด้านหน้าและด้านท้ายรถยนต์ เช่น ไฟด้านหน้า ไฟด้านท้าย กระจังหน้า กันชน ช่องไฟตัดหมอก ส่วนภายในห้องโดยสารเน้นความกว้างขวางหรูหราพร้อมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบันมีทำการผลิตรถยนต์ออกมาอยู่ 2 ประเภท เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ คือ ประเภทรถยนต์นั่ง 5 ประตู (Hatchback) ที่มีลักษณะท้ายลาดหรือท้ายตัดทำให้พื้นที่ด้านหลังแคบมีทำการผลิตรถยนต์อยู่จำนวน 6 รุ่น ได้แก่ (1) นิสสัน รุ่น มาร์ช (2) ฮอนด้า รุ่น บริโอ (3) ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ และรุ่น เซลริโอ (4) มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และ (5) โตโยต้า รุ่น ออเนียว ยาริส และประเภทรถยนต์นั่ง 4 ประตู (Sedan) ที่มีลักษณะหลังรถยนต์มีกระโปรงเก็บของมีทำการผลิตรถยนต์อยู่จำนวน 3 รุ่น ได้แก่ (1) นิสสัน รุ่น อัลเมร่า (2) ฮอนด้า รุ่น บริโอ อเมซ และ (3) มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ สำหรับมิตซูบิชิทั้ง 2 รุ่น ซึ่งถือเป็นผู้นำด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุดในขณะนี้คือ บริโกล้าน้ำมันเชื้อเพลิงมากกว่า 22 กิโลเมตรต่อลิตร ส่วนผลการวิจัยของบริษัท เจ.ดี.พาวเวอร์ เอเชีย แปซิฟิก ประจำประเทศไทย พบว่า คนไทยเลือกซื้อรถยนต์เพราะรูปโฉมเป็นหลัก ซึ่งนายโลกิธ เป็อชิง ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส เปิดเผยว่าผลการศึกษาวิจัยสมรรถนะระบบปฏิบัติการและการออกแบบรูปลักษณะของรถยนต์ (Automotive performance execution and layout: APEAL) ประจำปี พ.ศ. 2555 พบว่า ดีไซน์ภายนอกและรูปโฉมของรถยนต์มีส่วนสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างมากต่อลูกค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มของลูกค้าประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลซึ่งจะใส่ใจเป็นพิเศษต่อการออกแบบของส่วนหน้าสุดที่ประกอบด้วย ไฟหน้า กระจังหน้า และแผงกันชนหน้ารวมถึงรายละเอียดปลีกย่อยอย่างเสียดประตูดรถยนต์เวลาปิด ผลการศึกษาในกลุ่มรถยนต์ขนาดเล็ก มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ ได้คะแนนสูงสุดด้วยคะแนน 922 คะแนน รองลงมา ได้แก่ ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ ได้คะแนน 909 คะแนน และสุดท้าย นิสสัน รุ่น มาร์ช ได้คะแนน 900 คะแนน (ผลวิจัยพบคนไทยซื้อเพราะรูปโฉม, 2555) สำหรับรูปลักษณะภายนอกของรถยนต์ที่สำคัญของผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 ราย ประกอบด้วย ประเภทของรถยนต์ มิติของรถยนต์โดยมีหน่วยวัดเป็นมิลลิเมตรประกอบด้วย

ความยาว ความกว้าง ความสูง ของรถยนต์ จำนวนสีและสีที่ทำการผลิต รวมถึงความจุห้องสัมภาระ ด้านท้ายของรถยนต์มีหน่วยวัดเป็นลิตร ผลการศึกษา ดังตารางที่ 30

ตารางที่ 30 รูปลักษณ์ภายนอกของรถยนต์ที่สำคัญของผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 ราย

ตราสินค้า/ รุ่น	ประเภท รถยนต์	มิติรถยนต์: มิลลิเมตร	จำนวนสี/ สีที่ผลิต	ความจุสัมภาระ ด้านท้าย: ลิตร
		ยาว x กว้าง x สูง		
นิสสัน รุ่น มาร์ช	5 ประตู	3,780 x 1,665 x 1,515	7 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง ฟ้า เขียว ชมพู	251
ฮอนด้า รุ่น บริโอ	5 ประตู	3,610 x 1,680 x 1,485	7 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ฟ้า เขียว	175
ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์	5 ประตู	3,850 x 1,695 x 1,510	8 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ฟ้า เขียว ส้ม	204
ซูซูกิ รุ่น เซเลริโอ	5 ประตู	3,600 x 1,600 x 1,540	8 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ฟ้า เหลือง ชมพู	254
มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ	5 ประตู	3,710 x 1,665 x 1,490	8 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ฟ้า เหลือง ม่วง	235
โตโยต้า รุ่น ออเนิฟ ยาริส	5 ประตู	4,115 x 1,700 x 1,475	7 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ฟ้า ส้ม	326
นิสสัน รุ่น อัลเมร่า	4 ประตู	4,425 x 1,695 x 1,500	6 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา น้ำตาล	490
ฮอนด้า รุ่น บริโอ อเมซ	4 ประตู	3,990 x 1,680 x 1,485	6 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ม่วง	400
มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ	4 ประตู	4,245 x 1,670 x 1,515	6 สี ได้แก่ ขาว ดำ เงิน แดง เทา ฟ้า	450

จากตารางที่ 30 สามารถสรุปรูปลักษณ์ภายนอกของรถยนต์ที่สำคัญของผู้ผลิตรถยนต์ ทั้ง 5 ราย ซึ่งกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ให้ความสำคัญมากที่สุด เรียงลำดับจากมากไปน้อยสามารถแปลผล ได้ดังนี้

ประเภทรถยนต์ 5 ประตู ที่มีความยาวมากที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ โตโยต้า รุ่น ออนนิว ยาริส มีความยาว 4,115 มิลลิเมตร รองลงมา ได้แก่ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ มีความยาว 3,850 มิลลิเมตร ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น มาร์ช มีความยาว 3,780 มิลลิเมตร ทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ มีความยาว 3,710 มิลลิเมตร ทรานสินค้ำ ฮอนด้า รุ่น บริโอ้ มีความยาว 3,610 มิลลิเมตร และน้อยที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีความยาว 3,600 มิลลิเมตร ตามลำดับ

ประเภทรถยนต์ 4 ประตู ที่มีความยาวมากที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น อัลเมร่า มีความยาว 4,425 มิลลิเมตร รองลงมา ได้แก่ ทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ มีความยาว 4,245 มิลลิเมตร และน้อยที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ ฮอนด้า รุ่น บริโอ้ อเมซ มีความยาว 3,990 มิลลิเมตร ตามลำดับ

จำนวนสีและสี ของประเภทรถยนต์ 5 ประตู พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสีเหมือนกัน จำนวน 6 สี ประกอบด้วยสี ขาว ดำ เงิน แดง ฟ้า และเทา ได้แก่ ทรานสินค้ำ ฮอนด้า รุ่น บริโอ้ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์และรุ่นเซเลริโอ ทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ ทรานสินค้ำ โตโยต้า รุ่น ออนนิว ยาริส และทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น มาร์ช ยกเว้น สีเทา ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสีเหมือนกัน จำนวน 1 สี ประกอบด้วยสี เขียว ได้แก่ ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น มาร์ช ทรานสินค้ำ ฮอนด้า รุ่น บริโอ้ และทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสีเหมือนกันจำนวน 1 สี ประกอบด้วยสี ชมพู ได้แก่ ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น มาร์ช และทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น เซเลริโอ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสี เหมือนกันจำนวน 1 สีประกอบด้วยสี ส้ม ได้แก่ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ และทรานสินค้ำ โตโยต้า รุ่น ออนนิว ยาริส ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสีเหมือนกันจำนวน 1 สี ประกอบด้วยสี เหลือง ได้แก่ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ และทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสีไม่ เหมือนกันจำนวน 1 สี ประกอบด้วยสี ม่วง ได้แก่ ทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ รวมทั้งหมด 11 สี

จำนวนสีและสีของประเภทรถยนต์ 4 ประตู พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสีเหมือนกัน จำนวน 5 สี ประกอบด้วยสี ขาว ดำ เงิน แดง เทา ได้แก่ ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น อัลเมร่า ทรานสินค้ำ ฮอนด้า รุ่น บริโอ้ อเมซ และทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ และผู้ผลิตรถยนต์ที่ผลิตสี ไม่เหมือนกัน ประกอบด้วยสี น้ำตาล ได้แก่ ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น อัลเมร่า สีม่วง ได้แก่ ทรานสินค้ำ ฮอนด้า รุ่น บริโอ้ อเมซ และสีฟ้า ได้แก่ ทรานสินค้ำ มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ รวมทั้งหมด 8 สี

ความจุสัมภาระด้านท้ายของประเภทรถยนต์ 5 ประตู ทรานสินค้ำและรุ่นของรถยนต์ที่มีความจุสัมภาระด้านท้ายของรถยนต์มากที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ โตโยต้า รุ่น ออนนิว ยาริส มีความจุ

สัมภาระ 326 ลิตร รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น เซเลริโอ มีความจุ 254 ลิตร ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช มีความจุ 251 ลิตร ตราสินค้า มิทซูบิชิ รุ่น มิราจ มีความจุ 235 ลิตร ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่นสวิฟท์ มีความจุ 204 ลิตร และมีความจุสัมภาระด้านท้ายของรถยนต์น้อยที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ มีความจุ 175 ลิตร ตามลำดับ

ความจุสัมภาระด้านท้ายของประเภทรถยนต์ 4 ประตุ ตราสินค้าและรุ่นของรถยนต์ ที่มีความจุสัมภาระด้านท้ายของรถยนต์มากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า มีความจุ 490 ลิตร รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า มิทซูบิชิ รุ่น แอททราจ มีความจุ 450 ลิตร และมีความจุสัมภาระด้านท้ายของรถยนต์น้อยที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ อเมซ มีความจุ 400 ลิตร

ซึ่งเห็นได้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายมีการผลิตประเภทรถยนต์ทั้ง 4 ประตุ และ 5 ประตุ ยกเว้น ผู้ผลิตรถยนต์ตราสินค้า โตโยต้า เท่านั้นที่ผลิตเฉพาะประเภทรถยนต์ 5 ประตุ เนื่องจาก รถยนต์รุ่น ออนิว ยาริส นั้นใช้พื้นฐานการผลิตเดียวกับ รุ่น วีโอส (Vios) เครื่องยนต์ 1,500 ซีซี ทำให้ช่วยลดต้นทุนในการผลิตลงและเพื่อมิให้เป็นการแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดของตราสินค้าเดียวกัน รวมทั้งสีของรถยนต์ที่มีให้เลือกมากและความจุสัมภาระของรถยนต์เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่หลากหลายและเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

3.3 ด้านราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษาของรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 ราย ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายต่างมีราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษารถยนต์ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับต้นทุนในการดำเนินธุรกิจของแต่ละผู้ผลิตรถยนต์และการติดตั้งอุปกรณ์เสริมต่างๆ ในแต่ละรุ่นย่อยของรถยนต์เป็นสำคัญ ตามแนวคิดดั้งเดิมของนโยบายนี้เมื่อปี พ.ศ. 2546 ต้องการให้ผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศผลิตรถยนต์ที่มีราคาประหยัดและไม่แพง (Economy car) โดยมีราคาจำหน่ายราว 280,000 ถึง 350,000 บาทต่อคัน ซึ่งคนทั่วไปสามารถที่จะผ่อนรถยนต์ได้เพียงเดือนละ 4,000 ถึง 5,000 บาทต่อเดือน จนพัฒนาไปสู่รถยนต์ประหยัดพลังงาน (Ecology car) จากปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปโดยเฉพาะในเรื่องของราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและค่านิยมการรักษาสิ่งแวดล้อมของโลกทำให้ต้องใช้เทคโนโลยีที่สูงมากขึ้น ในการที่จะผลิตรถยนต์ส่งผลให้ราคาจำหน่ายรถยนต์ต้องปรับเพิ่มขึ้นเป็นราคาจำหน่ายประมาณ 350,000 ถึง 400,000 บาทต่อคัน (ย้อนรอย ‘อีโคคาร์’ สู่นาคตรธงตัวใหม่ไทย, 2551) ซึ่งราคาจำหน่ายรถยนต์ทั้ง 5 ราย ผลการศึกษาดังตารางที่ 31

ตารางที่ 31 เปรียบเทียบราคาจำหน่ายรถยนต์ของผู้ผลิตทั้ง 5 ราย

ตราสินค้า	ประเภทรถยนต์	ชื่อรุ่นรถยนต์	จำนวนรุ่นย่อย	เครื่องยนต์ซีซี/ แรงม้า	ราคาจำหน่าย: บาท	
					ต่ำสุด	สูงสุด
นิสสัน	5 ประตู	มาร์ช	10	1,198/ 79	380,000	558,000
ฮอนด้า	5 ประตู	บริโอ	7	1,198/ 90	436,500	533,500
ซูซูกิ	5 ประตู	สวิฟท์	6	1,242/ 91	442,000	599,000
ซูซูกิ	5 ประตู	เซเลริโอ	6	998/ 68	359,000	488,000
มิตซูบิชิ	5 ประตู	มิราจ	5	1,193/ 78	383,000	552,000
โตโยต้า	5 ประตู	ออนิว ยาริส	5	1,197/ 86	469,000	629,000
นิสสัน	4 ประตู	อัลเมร่า	8	1,198/ 79	433,000	625,000
ฮอนด้า	4 ประตู	บริโอ อเมซ	6	1,198/ 90	454,400	521,000
มิตซูบิชิ	4 ประตู	แอททราช	4	1,193/ 78	443,000	582,000

หมายเหตุ ราคา ณ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2557 และใช้น้ำมันเบนซินได้ถึง E 20

จากตารางที่ 31 พบว่า มีการผลิตรถยนต์ทั้งหมด 9 รุ่นจากผู้ผลิตรถยนต์ 5 ราย โดยเปรียบเทียบราคาจำหน่ายสูงสุดและต่ำสุดของรถยนต์ เปรียบเทียบเครื่องยนต์ที่ติดตั้งที่มีจำนวนซีซีจำนวนแรงม้า สูงสุดและต่ำสุดในแต่ละรุ่นแยกตามประเภทรถยนต์ 5 ประตู มีจำนวนการผลิตทั้งหมด 6 รุ่นจากผู้ผลิต 5 ราย และประเภทรถยนต์ 4 ประตู มีจำนวนการผลิตทั้งหมด 3 รุ่นจากผู้ผลิต 3 ราย เรียงลำดับจากมากไปน้อยสามารถแปลผลได้ดังนี้

ประเภทรถยนต์ 5 ประตู ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายสูงที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีราคาจำหน่ายที่ 629,000 บาท และผู้ผลิตรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายต่ำสุด ได้แก่ ตราสินค้า ซูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีราคาจำหน่ายที่ 359,000 บาท ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ที่มีจำนวนซีซี จำนวนแรงม้า สูงสุด ได้แก่ ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ มีจำนวน 1,198 ซีซี 90 แรงม้า และผู้ผลิตรถยนต์ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ที่มีจำนวนซีซี จำนวนแรงม้า ต่ำสุด ได้แก่ ตราสินค้า ซูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีจำนวน 998 ซีซี 68 แรงม้า

ประเภทรถยนต์ 4 ประตู ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายสูงที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า มีราคาจำหน่ายที่ 625,000 บาท และมีราคาจำหน่ายต่ำสุด มีราคาจำหน่ายที่ 433,000 บาท ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ที่มีจำนวนซีซี จำนวนแรงม้า สูงสุด ได้แก่ ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ อเมซ มีจำนวน 1,198 ซีซี 90 แรงม้า และผู้ผลิตรถยนต์ที่ติดตั้ง

เครื่องยนต์ที่มีจำนวนซีซี จำนวนแรงม้า ค่าสุด ได้แก่ ตราสินค้า มิตรชุบิชิ รุ่น แอททราช มีจำนวน 1,193 ซีซี 78 แรงม้า ซึ่งราคาจำหน่ายรถยนต์ของทุกรุ่น ที่ราคาจำหน่ายสูงสุด อยู่ในเกณฑ์สูงเกิน 400,000 บาทต่อคัน ทั้งหมดซึ่งไม่ได้เป็นไปตามแนวคิดที่หน่วยงานภาครัฐได้คาดการณ์ไว้

การบำรุงรักษารถยนต์ เป็นการบำรุงรักษารถยนต์ตามระยะทางการใช้งานของรถยนต์ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการดูแลบำรุงรักษารถยนต์โดยปกติจะเป็นการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งค่าใช้จ่ายที่มีราคาต่ำเนื่องมาจากเครื่องยนต์มีขนาดเล็กทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องและอะไหล่ที่เกี่ยวข้องจึงมีปริมาณน้อยตามไปด้วย ซึ่งการบำรุงรักษารถยนต์โดยปกติรถยนต์ที่ออกใหม่ทางผู้ผลิตทุกรายจะมีช่วงระยะรับประกันรถใหม่ซึ่งจะถูกกำหนดโดยระยะทางในการใช้งานหรือระยะเวลาอย่างใดอย่างหนึ่งที่ตั้งกำหนดก่อน ปกติจะเริ่มนับระยะตั้งแต่วันที่จดทะเบียนรถยนต์หรือส่งมอบรถยนต์โดยมีเงื่อนไขที่ผู้ซื้อรถยนต์ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้ผิดสัญญาการรับประกันรถยนต์ เช่น การนำรถยนต์เข้าสู่ศูนย์บริการเพื่อตรวจเช็คสภาพตามระยะทาง เป็นต้น ทั้งนี้ผู้ผลิตทั้ง 5 ราย มีการรับประกันรถยนต์ใหม่ที่ 100,000 กิโลเมตรหรือระยะเวลา 3 ปี เหมือนกันทุกราย สามารถเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์ทั้งหมด 9 รุ่น จากผู้ผลิตรถยนต์ 5 ราย ตามระยะทางการบำรุงรักษาที่สำคัญ ๆ ซึ่งผลการศึกษาดังตารางที่ 32

ตารางที่ 32 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์ของผู้ผลิตรถยนต์ทั้ง 5 ราย

ตราสินค้า-ชื่อรุ่น	ระยะทาง: กิโลเมตร/หรือระยะเวลา: เดือน				รวม ค่าใช้จ่าย บำรุงรักษา รถยนต์	ราคาสำรวจ ณ วันที่
	10,000/ 6	40,000/ 24	80,000/ 48	100,000/60		
นิสสัน รุ่น มาร์ช	915	1,435	1,435	3,015	12,290	01/ 12/ 2556
นิสสัน รุ่น อัลเมร่า	915	1,435	1,435	3,015	12,290	01/ 12/ 2556
ฮอนด้า รุ่น บริโอ	852	1,132	2,018	2,200	11,314	18/ 12/ 2557
ฮอนด้า รุ่น บริโอ อเมซ	852	1,132	2,018	2,200	11,314	18/ 12/ 2557

ตารางที่ 32 (ต่อ)

ตราสินค้า-ชื่อรุ่น	ระยะทาง: กิโลเมตร/หรือระยะเวลา: เดือน				รวม ค่าใช้จ่าย บำรุงรักษา รถยนต์	ราคาสำรวจ ณ วันที่
	10,000/ 6	40,000/ 24	80,000/ 48	100,000/ 60		
ชูชุกิ รุ่น สวิฟท์	1,268	2,130	2,130	1,873	15,009	18/12/2557
ชูชุกิ รุ่น เซเลริโอ	1,238	2,120	2,120	2,063	14,969	18/12/2557
มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ	1,022	1,807	1,807	3,987	14,775	18/12/2557
มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ	1,022	1,807	1,807	3,987	14,775	18/12/2557
โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส	1,044	1,859	3,435	2,412	15,014	01/11/2555

หมายเหตุ โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส ใช้ รุ่น ยาริส เครื่องยนต์ 1,500 ซีซี แทนเทียบเคียงราคา
เนื่องจากผู้ผลิตยังไม่ได้จัดทำข้อมูลเผยแพร่

จากตารางที่ 32 พบว่า การเข้าสู่ศูนย์บริการเพื่อบำรุงรักษารถยนต์ของผู้ซื้อรถยนต์นั้น ผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายกำหนดให้ต้องนำรถยนต์เข้าสู่ศูนย์บริการเพื่อตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์ ทุก ๆ ระยะทาง 10,000 กิโลเมตรหรือทุก ๆ ระยะเวลา 6 เดือนขึ้นอยู่กับว่าระยะใดถึงกำหนดก่อน โดยระยะทางที่ครบ 40,000 ที่ครบ 80,000 และที่ครบ 100,000 กิโลเมตร เป็นการตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์โดยละเอียด สามารถเรียงลำดับจากระยะทางใช้งานน้อยสุดไประยะทางใช้งานมากที่สุด โดยเรียงลำดับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์จากมากที่สุดไปน้อยสุดสามารถแปลผลได้ ดังนี้

ระยะทางใช้งาน 10,000 กิโลเมตร ตราสินค้าที่มีการบำรุงรักษารถยนต์โดยเสียค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าใช้จ่าย 1,268 บาท รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูชุกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าใช้จ่าย 1,238 บาท ตราสินค้า โตโยต้า รุ่นออนิว ยาริส มีค่าใช้จ่าย 1,044 บาท ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่นมิราจ และรุ่น แอททราจ มีค่าใช้จ่าย 1,022 บาท ตราสินค้า นิสสัน รุ่นมาร์ช

และรุ่นอัลเมร่า มีค่าใช้จ่าย 915 บาท และน้อยสุด ได้แก่ ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่นบริโอ และรุ่นบริโอ อเมซ มีค่าใช้จ่าย 852 บาท ตามลำดับ

ระยะทางใช้งาน 40,000 กิโลเมตร ตราสินค้าที่มีการบำรุงรักษารถยนต์โดยเสียค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่นสวิฟท์ มีค่าใช้จ่าย 2,130 บาท รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่นเซเลริโอ มีค่าใช้จ่าย 2,120 บาท ตราสินค้า โตโยต้า รุ่นออนิว ยาริส มีค่าใช้จ่าย 1,859 บาท ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่นมिरาจ และรุ่นแอททราจ มีค่าใช้จ่าย 1,807 บาท ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า มีค่าใช้จ่าย 1,435 บาท และน้อยสุด ได้แก่ ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ และ รุ่น บริโอ อเมซ มีค่าใช้จ่าย 1,132 บาท ตามลำดับ

ระยะทางใช้งาน 80,000 กิโลเมตร ตราสินค้าที่มีการบำรุงรักษารถยนต์โดยเสียค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าใช้จ่าย 3,435 บาท รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่นสวิฟท์ มีค่าใช้จ่าย 2,130 บาท และรุ่น เซเลริโอ มีค่าใช้จ่าย 2,120 บาท ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ และรุ่นบริโอ อเมซ มีค่าใช้จ่าย 2,018 บาท ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มिरาจ และ รุ่น แอททราจ มีค่าใช้จ่าย 1,807 บาท และน้อยสุด ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และ รุ่น อัลเมร่า มีค่าใช้จ่าย 1,435 บาท ตามลำดับ

ระยะทางใช้งาน 100,000 กิโลเมตร ตราสินค้าที่มีการบำรุงรักษารถยนต์โดยเสียค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มिरาจ และรุ่น แอททราจ มีค่าใช้จ่าย 3,987 บาท รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า มีค่าใช้จ่าย 3,015 บาท ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าใช้จ่าย 2,412 บาท ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ และรุ่น บริโอ อเมซ มีค่าใช้จ่าย 2,200 บาท ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น เซเลริโอ มีค่าใช้จ่าย 2,063 บาท และน้อยสุด ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าใช้จ่าย 1,873 บาท ตามลำดับ

รวมค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถยนต์สะสมที่ระยะทางใช้งานตั้งแต่ 10,000 ถึง 100,000 กิโลเมตร ตราสินค้าที่มีการบำรุงรักษารถยนต์โดยเสียค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ ตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส มีค่าใช้จ่าย 15,014 บาท รองลงมา ได้แก่ ตราสินค้า ชูซูกิ รุ่น สวิฟท์ มีค่าใช้จ่าย 15,009 บาท และรุ่น เซเลริโอ มีค่าใช้จ่าย 14,969 บาท ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มिरาจ และ รุ่น แอททราจ มีค่าใช้จ่าย 14,775 บาท ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช และรุ่น อัลเมร่า มีค่าใช้จ่าย 12,290 บาท และน้อยสุด ได้แก่ ฮอนด้า รุ่น บริโอ และรุ่น บริโอ อเมซ มีค่าใช้จ่าย 11,314 บาท ตามลำดับ

ซึ่งเห็นได้ว่าผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายมีความพยายามในการลดต้นทุนในการผลิตรถยนต์และการบำรุงรักษารถยนต์เพื่อให้ราคาจำหน่ายรถยนต์และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์อยู่ในระดับที่ประชาชนทั่ว ๆ ไปสามารถเป็นเจ้าของรถยนต์ได้ ถึงแม้ว่าราคาจำหน่ายสูงสุดของรถยนต์จาก

ผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายจะมีราคาคันละมากกว่า 400,000 บาท ก็ยังเป็นที่ต้องการของผู้ซื้อรถยนต์เพื่อไว้ใช้งานและเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

3.4 ด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ เป็นการตอบสนองความจำเป็นในการใช้รถยนต์ในการดำเนินชีวิตของผู้ซื้อรถยนต์ที่มีรายได้ไม่มากไว้ใช้งาน ซึ่งความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์จึงขึ้นอยู่กับหลาย ๆ เหตุผลในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ เช่น ต้องการรถยนต์ที่ประหยัดน้ำมัน ยึดมั่นในตราสินค้า ชอบรูปทรงกะทัดรัด ล้ำสมัย คล่องตัว สามารถใช้งานในเมืองได้สะดวก หาที่จอดรถได้ง่าย มีศูนย์บริการมาตรฐานครบวงจรมาก การบำรุงรักษาค่า รถยนต์มีคุณภาพมาตรฐานสากล ราคาจำหน่ายไม่สูงมาก คาวน้น้อย ระยะผ่อนชำระนาน มีความคุ้มค่าในการใช้งานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขับขี่ เป็นต้น ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ได้มีการออกแบบรถยนต์ให้เหมาะสมต่อการใช้งานของผู้ซื้อไว้ใน 2 ลักษณะคือ ลักษณะรถยนต์แบบ 5 ประตู ที่เหมาะสำหรับกลุ่มผู้ซื้อในวัยที่เพิ่งเริ่มทำงานใหม่ ๆ นักศึกษา วัยรุ่น เป็นรถยนต์คันแรก ซึ่งรูปลักษณะของรถยนต์จะออกแบบให้ดูโฉบเฉี่ยว ทันสมัย น่ารัก เน้นรูปแบบรถยนต์สปอร์ต เช่น ตราสินค้า นิสสัน รุ่น มาร์ช ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ ตราสินค้า ซูซูกิ รุ่น สวิฟท์ และรุ่น เซเลริโอ ตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น มิราจ และตราสินค้า โตโยต้า รุ่น ออนิว ยาริส เป็นต้น และลักษณะรถยนต์แบบ 4 ประตู ที่เหมาะสำหรับกลุ่มผู้ซื้อที่มีครอบครัวต้องการพื้นที่ในการบรรทุกสัมภาระและผู้โดยสาร รูปลักษณะของรถยนต์จะออกแบบให้ดูหรูหราภูมิฐาน เช่น ตราสินค้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น บริโอ อเมซ และตราสินค้า มิตซูบิชิ รุ่น แอททราจ เป็นต้น

สำหรับความคิดเห็นของกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ให้ความสำคัญกับรูปลักษณะของรถยนต์มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษาของรถยนต์ และน้อยที่สุด ได้แก่ ความพึงพอใจส่วนตัวของผู้ซื้อรถยนต์ เช่น มีศูนย์บริการจำนวนมากและใกล้บ้านใกล้ที่ทำงาน มีการส่งเสริมการขายต่าง ๆ เช่น ฟรีประกันภัย อุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์รอบคัน เป็นต้น และโดยรวมแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ จากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ ซึ่งมีบางข้อคำถามเป็นลักษณะแบบปลายเปิด (Open-ended) ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Contents analysis) แสดงเป็นค่าความถี่และร้อยละ โดยจำแนกเป็นข้อ ๆ ผลการศึกษาดังตารางที่ 33 ถึงตารางที่ 35

ตารางที่ 33 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์โดยภาพรวม

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1.	การตลาดของรถยนต์โดยภาพรวม	3.64	0.48	ค่อนข้างมาก
1.1	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะรูปลักษณ์ของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัย มีขนาดที่กะทัดรัดเหมาะสมต่อการใช้งาน	4.28	0.70	มาก
	รวมรูปลักษณ์ของรถยนต์ (1.1)	4.28	0.70	มาก
1.2	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะราคาขายอยู่ในระดับไม่แพงมากเกินไป	4.19	0.75	ค่อนข้างมาก
1.3	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ	3.54	0.90	ค่อนข้างมาก
	รวมราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา (1.2-1.3)	3.86	0.64	ค่อนข้างมาก
1.4	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจต่อการสนับสนุนนโยบายรถยนต์อีโค คาร์ของรัฐบาลโดยตรง	3.49	1.00	ค่อนข้างมาก
1.5	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจในการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรยนต์	3.46	0.88	ค่อนข้างมาก
1.6	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจส่วนตัว เช่น รู้จักกับพนักงานขายรถยนต์ ฯลฯ เป็นต้น	3.00	1.08	ค่อนข้างน้อย
1.7	ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจในบริการหลังการขายที่ดี เช่น ศูนย์บริการมาก มีอะไหล่ราคาต่ำ มีการประกันภัยรถยนต์ฟรี เป็นต้น	3.51	0.92	ค่อนข้างมาก
	รวมความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ (1.4-1.7)	3.37	0.65	ค่อนข้างน้อย

จากการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์ ดังตารางที่ 33 พบว่า

ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อการตลาดของรถยนต์โดยภาพรวม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64

สำหรับผลการพิจารณารวมรูปลักษณะของรถยนต์ รวมราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และรวมความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3.37 ถึง 4.28 เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ อยู่ในระดับมาก ได้แก่ รวมรูปลักษณะของรถยนต์ ($\bar{X}=4.28$)

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ รวมราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา ($\bar{X}=3.86$)

ระดับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย ได้แก่ รวมความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ($\bar{X}=3.37$)

ซึ่งผลสรุปความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์ในทุก ๆ ด้านโดยรวมมีความเห็นว่า มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ตารางที่ 34 ค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรถยนต์

ข้อ	รายการ ผู้ตอบ/ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	ความถี่	ร้อยละ
1	อุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์	45	11.25
2	ประกันภัยรถยนต์	40	10.00
3	คาวนน้อยพ่อนาน	12	3.00
4	โครงการรถยนต์คันแรก	4	1.00
	ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	101	25.25
	ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	299	74.75
	รวมกลุ่มตัวอย่าง	400	100.00

จากการศึกษาค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรถยนต์ ตามตารางที่ 34 พบว่า

ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 ราย มีผู้ตอบแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 25.25 เมื่อพิจารณา

ในรายละเอียดสามารถเรียงลำดับค่าร้อยละจากมากไปน้อย พบว่า ผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार มีความคิดเห็นและความพึงพอใจจากการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรถยนต์มากที่สุด ได้แก่ ข้อ 1 อุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 11.25 รองลงมา ได้แก่ ข้อ 2 ประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 10.00 ข้อ 3 ควณน้อยพอนนาน คิดเป็นร้อยละ 3.00 และข้อ 4 โครงการรถยนต์คันแรก คิดเป็นร้อยละ 1.00 ตามลำดับและที่ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด คิดเป็นร้อยละ 74.75

ตารางที่ 35 ค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार จากความพึงพอใจส่วนตัว

ข้อ	รายการ ผู้ตอบ/ ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	ความถี่	ร้อยละ
1	รูปทรงของรถยนต์สวยงาม	58	14.50
2	รถยนต์มีขนาดเล็กกะทัดรัด	24	6.00
3	ศูนย์ซ่อม และศูนย์บริการรถยนต์	14	3.50
4	ตราสินค้า	12	3.00
5	สมรรถนะรถยนต์	9	2.25
6	รู้จักพนักงานขาย	5	1.25
รวมตอบแบบสอบถามปลายเปิด		122	30.50
รวมไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด		278	69.50
รวมกลุ่มตัวอย่าง		400	100.00

จากการศึกษาค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार จากความพึงพอใจส่วนตัว ตามตารางที่ 35 พบว่า

ผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 ราย มีผู้ตอบแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับความพึงพอใจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 30.50 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสามารถเรียงลำดับค่าร้อยละจากมากไปน้อย พบว่า ผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार มีความคิดเห็นและความพึงพอใจส่วนตัวมากที่สุด ได้แก่ ข้อ 1. รูปทรงของรถยนต์สวยงาม คิดเป็นร้อยละ 14.50 รองลงมา ได้แก่ ข้อ 2. รถยนต์มีขนาดเล็กกะทัดรัด คิดเป็นร้อยละ 6.00 ข้อ 3. ศูนย์ซ่อมและศูนย์บริการรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 3.50 ข้อ 4. ตราสินค้า คิดเป็นร้อยละ 3.00 ข้อ 5. สมรรถนะรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 2.25 และน้อยสุด ได้แก่ ข้อ 6. รู้จักพนักงานขาย คิดเป็นร้อยละ 1.25 ตามลำดับ และไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด คิดเป็นร้อยละ 69.50

สรุปรวมได้ว่า การตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ มีตัวแปรสำคัญ ๆ อยู่ 4 ด้านในการที่จะทำให้นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เกิดประสิทธิผล ได้แก่ (1) ด้านการตลาดในประเทศและต่างประเทศ (2) ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ (3) ด้านราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และ (4) ด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ซึ่งในช่วงแรกของการตลาดผู้ผลิตรถยนต์โดยส่วนใหญ่ มุ่งให้ความสำคัญกับฐานการตลาดภายในประเทศก่อนเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งของตลาด จากนั้นจึงค่อยมุ่งทำตลาดในต่างประเทศที่นิยมใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานที่มีขนาดเล็กกะทัดรัดและมีมาตรฐานในระดับสากลและผลสรุปโดยรวมมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

4. ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ในการออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นนโยบายส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลกภายหลังจากที่ประสบความสำเร็จจากการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชียไปแล้ว นโยบายนี้จึงเป็นนโยบายที่สำคัญในการผลักดันให้แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยบรรลุเป้าหมาย อย่างไรก็ตามในการออกนโยบายดังกล่าวของหน่วยงานภาครัฐนั้นยังมีปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ ๆ อยู่ 3 ประเด็นใหญ่ ประกอบด้วย (1) ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานภาครัฐ (2) ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมือง และ (3) ปัญหาอุปสรรคจากผู้เข้าร่วมลงทุนในนโยบายซึ่งแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่สำคัญมีดังนี้

4.1 ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานภาครัฐ ในการออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นกระทรวงหลักในการดำเนินการ จะประสบความสำเร็จได้ จำเป็นจะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนนโยบายดังกล่าว มีกระทรวงที่สำคัญคือ กระทรวงพลังงานที่จะต้องมีนโยบายในเรื่องการใช้พลังงานทดแทนอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรมว่าจะส่งเสริมไปในทิศทางใดเพราะมีผลต่อต้นทุนในการผลิตรถยนต์ เนื่องจากเครื่องยนต์ถูกออกแบบมาให้สามารถใช้กับน้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะเท่านั้น ซึ่งพลังงานทดแทนเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ได้แก่ น้ำมันไบโอดีเซล B 5 ส่วนน้ำมันไบโอดีเซล B 7 หน่วยงานภาครัฐเริ่มบังคับใช้ครั้งแรกในเดือน มกราคม พ.ศ. 2557 และตั้งเป้าหมายในการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B 10 ในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งนายยอดพจน์ วงศ์รักมิตร ตำแหน่ง รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานด้านธุรกิจการตลาด บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า สิ่งที่น่าเป็นห่วงคือเรื่องปริมาณน้ำมันปาล์มจะมีสมำเสมอเพียงพอต่อการผสมในน้ำมันดีเซล 7% ที่อาจเพิ่มมากกว่าในปัจจุบันจากผลการบังคับใช้ เพราะที่ผ่านมาเคยเกิดปัญหาปาล์มขาดตลาดจนมีราคาแพงส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลของผู้ค้าน้ำมันซึ่งรัฐควรไปหารือกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพาณิชย์ ในเรื่องการให้การส่งเสริมผู้ผลิตพลังงานทดแทนในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงภาคเกษตรกรรมจัดสรรปริมาณป่าล้มให้เพียงพอทั้งการบริโภคและการนำมาผลิตพลังงาน ทางด้านนายสุรพงษ์ ไพสิฐพัฒนพงษ์ ตำแหน่ง รองประธาน กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กล่าวว่า หากหน่วยงานภาครัฐดำเนินการปรับเปลี่ยนมาตรฐานน้ำมันไบโอดีเซลที่จำหน่ายในประเทศจาก B 5 เป็น B 7 ในปี พ.ศ. 2557 เครื่องยนต์ดีเซลในขณะนี้สามารถรองรับน้ำมัน B7 ได้ แต่ต้องรับรองคุณภาพให้ได้ตามมาตรฐานที่วางไว้ร่วมกับผู้ประกอบการยานยนต์ แต่ถ้าขึ้นมาเป็น B10 ในปี พ.ศ. 2562 ต้องร่วมหารือรายละเอียดกับหน่วยงานภาครัฐก่อนเพราะผู้ประกอบการจะต้องลงทุนในการออกแบบเครื่องยนต์และปรับปรุงสายการผลิตใหม่ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก สำหรับผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ผลิตรถยนต์มีความพร้อมที่จะทำตามนโยบายภาครัฐแต่การปรับเปลี่ยนนโยบายแต่ละครั้งจะต้องมีความชัดเจนและกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนเพราะการปรับเปลี่ยนมาตรฐานน้ำมันแต่ละครั้งต้องลงทุนสายการผลิตใหม่ทั้งหมด หากนโยบายรัฐเปลี่ยนไปเปลี่ยนมากก็จะกระทบต่อการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์มากและส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ในระยะยาวได้ (จับเคลื่อนดีเซล B7 ต้นปีหน้า จับตาปริมาณป่าล้ม-ความชัดเจนของภาครัฐ, 2556) และพลังงานทดแทนเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์เบนซิน ได้แก่ แก๊สโซฮอล์ 95 แก๊สโซฮอล์ 91 แก๊สโซฮอล์ E 20 และแก๊สโซฮอล์ E 85 โดยปัจจุบันยังไม่มีการวางแผนในการใช้แก๊สโซฮอล์ E 100 ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงมีความหลากหลายทางด้านมาตรฐานของน้ำมันซึ่งล่าสุดนายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ตำแหน่ง ปลัดกระทรวงพลังงาน กล่าวว่า ทางกระทรวงพลังงานกำลังวางแผนนโยบายการผลิตน้ำมันของประเทศใหม่ว่าจะใช้น้ำมันชนิดใดเป็นตัวหลักเพื่อให้บริษัทรถยนต์มีความชัดเจนสามารถวางแผนการผลิตรถยนต์ไปในทิศทางเดียวกันกับการจัดหา น้ำมันของประเทศได้ถูกต้องและไม่เสียเวลา หรืองบการลงทุนผลิตรถยนต์เพื่อรองรับกับน้ำมันชนิดต่าง ๆ เช่น หากกระทรวงพลังงานจะยกเลิกการใช้น้ำมันเบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ 95 หรือแก๊สโซฮอล์ 91 และมาส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ E 20 หรือ E 85 เป็นทางเลือกก็จะทำให้บริษัทรถยนต์มีความชัดเจนที่จะหันไปผลิตรถยนต์รองรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E 20 หรือ E 85 เท่านั้น ส่วนน้ำมันดีเซลอาจจะมาพิจารณาว่าประเทศจะส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลไปสู่ระดับใด จากปัจจุบันผสมน้ำมันไบโอดีเซลอยู่ 7% หากต้องการขยับขึ้นไป 10% ซึ่งจะทำให้บริษัทรถยนต์มีความชัดเจนที่จะผลิตรถยนต์ออกมารองรับการใช้น้ำมันดีเซล B 10 ได้ เป็นต้น (บีบีซีแก๊สโซฮอล์เกรดเดียว 4 กระทรวงตั้งทีมรื้อแผนใช้น้ำมันครั้งใหญ่/ คลังรับลูกปรับฐานภาษีรถยนต์ใหม่, 2557) และกระทรวงการคลังมีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบายดังกล่าวใน 2 ภาระหน้าที่รับผิดชอบที่สำคัญ ๆ คือ (1) ภาระหน้าที่

ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมัน และเงินนำส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งควรมีการปรับโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและโครงสร้างการนำเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เอื้อต่อการลดต้นทุนของการผลิตพลังงานทดแทนเพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดความห่างทางด้านราคาจำหน่ายเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทดแทน เช่น แก๊สโซฮอล์ E ต่าง ๆ และน้ำมันไบโอดีเซล B ต่าง ๆ โดยเฉพาะการนำเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าอุดหนุนราคาขายปลีกพลังงานทดแทน เป็นต้น จากข้อมูล ณ วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2557 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีรายรับจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากน้ำมันทุกชนิดราว 9,000 ล้านบาทต่อเดือน และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีรายได้ ประมาณ 4,500 ล้านบาทต่อเดือน ทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีฐานะสุทธิในแดนบวกที่ประมาณ 12,539 ล้านบาท (การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงภาครัฐเน้นดูแลไม่ให้ กระทบราคาขายปลีกหรือต้นทุน, 2557) ตัวอย่างเช่น ราคาน้ำมันเปรียบเทียบ ณ.วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2557 จากผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน 9 ราย ปรากฏในตารางที่ 36 (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2557)

ตารางที่ 36 เปรียบเทียบราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่าย 9 ราย

ประเภทน้ำมัน	ผู้จัดจำหน่าย/หน่วย: บาท/ลิตร								
	ปตท	บางจาก	เชลล์	เอสโซ่	เซฟรอน	ไออาร์พีซี	พีทีจี	ซัสโก้	เพียว
เบนซิน 95 (E10)	30.00	30.00	30.00	30.00	30.30	30.30	30.00	30.00	30.30
แก๊สโซฮอล์ 91 (E10)	28.28	28.28	28.28	28.28	28.28	30.28	28.28	28.28	28.28
แก๊สโซฮอล์ 95 (E20)	26.68	26.68	26.68	26.68	26.98	-----	26.68	26.68	26.98
แก๊สโซฮอล์ 95 (E85)	22.48	22.48	-----	-----	-----	-----	-----	22.48	22.48
ดีเซลหมุนเร็ว (B 7)	26.89	26.89	26.89	26.89	26.89	27.89	26.89	26.89	26.89
ดีเซลหมุนเร็ว (พรีเมียม)	29.89	-----	30.18	30.18	30.18	-----	-----	-----	-----

หมายเหตุ ในการเปรียบเทียบราคาน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ราคาของผู้จัดจำหน่าย ปตท เป็นเกณฑ์

จากตารางที่ 36 พบว่า น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ เครื่องยนต์เบนซิน มีการผลิตค่าออกเทน (Octane) 95 อยู่ 3 มาตรฐานน้ำมันและค่าออกเทน 91 อยู่ 1 มาตรฐานน้ำมัน เมื่อเปรียบเทียบส่วนต่างของราคาจำหน่ายเชื้อเพลิงที่มีค่าออกเทน 95 และ 91 โดยให้แก๊สโซฮอล์ ออกเทน 95 E 10 เป็นฐาน ที่ราคา 30.00 บาทต่อลิตร มีส่วนต่างของราคาเทียบกับแก๊สโซฮอล์ ออกเทน 95 E 20 ที่มีราคาสูงกว่า 3.32 บาทต่อลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ 11.07

เมื่อเปรียบเทียบกับแก๊สโซฮอล์ ออกเทน 95 E 85 มีส่วนต่างของราคาที่ถูกกว่า 7.52 บาทต่อลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ 25.07 และเมื่อเปรียบเทียบกับแก๊สโซฮอล์ ออกเทน 91 E 10 มีส่วนต่างของราคาที่ถูกกว่า 1.72 บาทต่อลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ 5.73 จะเห็นได้ว่าหากหน่วยงานภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการใช้เชื้อเพลิงพลังงานทดแทนเพื่อถ่วงดุลน้ำมันเชื้อเพลิงที่มาจากฟอสซิลจึงควรวางนโยบายมุ่งส่งเสริมน้ำมันเชื้อเพลิงแก๊สโซฮอล์ ออกเทน 95 E 85 จนถึง E 100 ให้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหลักของรถยนต์จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในอนาคต เช่นเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานทดแทนของเครื่องยนต์ดีเซล ที่มีการผลิตมาตรฐานเดียวคือ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ซึ่งก็คือ ไบโอดีเซล B7 มีราคาจำหน่ายที่ 26.89 บาทต่อลิตรและในปี พ.ศ. 2562 หน่วยงานภาครัฐตั้งเป้าหมายที่จะใช้น้ำมันไบโอดีเซล B 10 ซึ่งนั่นหมายถึงการเพิ่มสัดส่วนขึ้นอีกเพียง 3% เท่านั้น ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการถึง 5 ปี ซึ่งสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐควรดำเนินการคือตั้งเป้าหมายที่จะใช้น้ำมันไบโอดีเซล B 100 จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศมากกว่า ดังตัวอย่างเช่น ประเทศเยอรมันและประเทศออสเตรเลีย ที่มีการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B 100 โดยได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของประเทศ เป็นต้น สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคด้านการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ของกระทรวงอุตสาหกรรมโดยการกำหนดในเงื่อนไขของนโยบายดังกล่าวให้รถยนต์ที่ผลิตต้องสามารถใช้เชื้อเพลิงพลังงานทดแทนได้ซึ่งไม่ได้ระบุว่าต้องใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ออกเทน เท่าไหร่หรือมาตรฐาน E ที่เท่าไร สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน เช่นเดียวกับเครื่องยนต์ดีเซล ไม่ได้ระบุว่าต้องใช้น้ำมันไบโอดีเซล ค่าซีเทนเท่าไรหรือมาตรฐาน B ที่เท่าไร เนื่องจากยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจน ในเรื่องการใช้งานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และ (2) ภาระหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์อีโค คาร์ มีประเด็นปัญหา 2 ประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพิจารณาลดภาษีของกระทรวงการคลังกับแนวทางทำให้สิทธิประโยชน์ของกระทรวงอุตสาหกรรมยังไม่ได้ช้อยุติ โดยกระทรวงอุตสาหกรรมเสนอให้จัดเก็บภาษีในอัตราน้อยกว่าร้อยละ 20 จากอัตราร้อยละ 30 สำหรับรถยนต์นั่งขนาดเล็กทั่วไปซึ่งกระทรวงการคลังไม่เห็นด้วยเพราะส่งผลให้รัฐสูญเสียรายได้ราว 3,000 ล้านบาท อีกทั้งทำให้เป้าหมายการจัดเก็บภาษีของหน่วยงานภาครัฐลดน้อยลงและอาจกระทบต่อตลาดรถยนต์ขนาดเล็กเดิมที่มียอดจำหน่ายสูงอยู่แล้ว (ย้อนเส้นทางวิบาก “อีโคคาร์”, 2550) ซึ่งนายฉลองภพ สุสังกร์กาญจน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังขณะนั้นกล่าวว่า ผลสรุปของการแก้ไขปัญหาอุปสรรคดังกล่าวยุติลงหลังการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 มีมติให้กำหนดอัตราร้อยละ 17 โดยมีผลบังคับใช้ทางภาษีเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นการหารือร่วมกัน ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องแล้วว่าเป็นอัตรานี้เหมาะสม เป็นต้น (10 ปี อีโค คาร์ รถประหยัด 3.5 แสนบาท

ฝันของคนไทย, 2551)

4.2 ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมือง นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือได้ว่าเป็นนโยบายที่ฝ่ายการเมืองให้การสนับสนุนผลักดันในรัฐบาลของ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 1 ซึ่งเป็นนายกรัฐมนตรี ต้องการให้มีการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กราคาประหยัด สำหรับประชาชนทั่วไป ที่มีรายได้ไม่มากนักได้มีรถยนต์ไว้ใช้งาน หลังจากที่ประสบความสำเร็จจากนโยบายประชานิยม ในหลาย ๆ นโยบาย เช่น นโยบายบ้านเอื้ออาทร นโยบายบ้านหลังแรก เป็นต้น ซึ่งกระทรวง อุตสาหกรรมเป็นกระทรวงหลักที่รับผิดชอบโดยเริ่มผลักดันนโยบายจากการที่นายพินิจ จารุสมบัติ ซึ่งเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ได้จัดตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ไทยขึ้น โดยมอบหมายให้นายวัชร วรรณเชษฐ์ ซึ่งมีสายสัมพันธ์แนบแน่นกับบริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด อดีตเคยดำรงตำแหน่ง รอง กรรมการผู้จัดการใหญ่ และธุรกิจครอบครัว ในกลุ่มบริษัทสิทธิผล ก่อนลาออกมาเล่นการเมืองเพื่อรับตำแหน่งผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวง อุตสาหกรรม ดูแลยุทธศาสตร์ยานยนต์ไทยและเป็นประธานนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ถือว่าเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์จึงเป็นที่คาดหมายว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ น่าจะประสบความสำเร็จได้โดยเร็ว โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ให้การสนับสนุนเต็มที่พร้อมยืนยันว่าทางบริษัท มีรถยนต์เตรียมพร้อมไว้แล้วและพร้อมเดินสายการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ เพื่อขายในประเทศและ ส่งออกไปขายในกลุ่มประเทศอาเซียนและยุโรป รวมถึงบริษัท ชูชูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ประสบความสำเร็จกับตลาดรถยนต์ขนาดเล็กให้ความสนใจร่วมลงทุน แต่ในอีกมุมมองหนึ่งอาจ ไม่ได้รับความไว้วางใจจากผู้ผลิตรถยนต์รายอื่น ๆ ที่ถือว่าเป็นคู่แข่งกันกันในทางธุรกิจ เห็นได้จาก ประเด็นคำถามต่าง ๆ จากผู้ผลิตรถยนต์เกี่ยวกับการกำหนดคุณสมบัติขนาดมิตริยนต์ ขนาดของ เครื่องยนต์ มาตรฐานด้านความปลอดภัย เป็นต้น โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของประเทศ ที่แสดงความคิดเห็นคัดค้านนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อย่างชัดเจนจนต้องหยุด การดำเนินการไประยะหนึ่งจนในปี พ.ศ. 2548 มีการปรับเปลี่ยนรัฐมนตรีว่าการกระทรวง อุตสาหกรรมเป็น นายวัฒนา เมืองสุข ซึ่งมาจากกลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ นโยบายส่งเสริมรถยนต์ อีโค คาร์ จึงได้กลับมาสานต่ออีกครั้งซึ่งมีผู้ผลิตรถยนต์ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด พร้อมให้การสนับสนุนนโยบายรวมทั้งวางแผนจะผลิตรถยนต์เพื่อทำเป็นรถแท็กซี่ราคา ประหยัดและหนุนให้หน่วยราชการต่าง ๆ ใช้รถยนต์ดังกล่าวด้วย แต่นโยบายดังกล่าวต้อง หยุดชะงักอีกครั้งเมื่อมีประเด็นคำถามจากผู้ผลิตรถยนต์เรื่องแนวทางให้สิทธิประโยชน์ และมาตรการทางด้านภาษีที่ยังไม่ชัดเจน (ย้อนเส้นทางวิบาก “อีโคคาร์”, 2550) โดยในช่วงเวลา ดังกล่าวกลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ได้นำเข้ารถยนต์ขนาดเล็กจากประเทศจีนเข้ามาจำหน่าย

ในประเทศเป็นรถยนต์ที่อยู่ในกลุ่มเดียวกับรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการผลิตอยู่ โดยนายชนากร เสรีบุรี ตำแหน่ง ประธานกรรมการและประธานคณะผู้บริหารกลุ่มธุรกิจยานยนต์และอุตสาหกรรมทั่วไปในเครือเจริญโภคภัณฑ์ กล่าวว่า บริษัทจะนำรถยนต์ตราสินค้า เซอร์รี่ เข้ามาจำหน่ายในรุ่น คิวคิว (Chery QQ) เป็นรถยนต์ประเภท 5 ประตู ขนาดเครื่องยนต์ 850 ถึง 1,100 ซีซี มีราคาขายราว 320,000 บาท ถึง 420,000 บาท ซึ่งกลยุทธ์ในการทำตลาดของบริษัท คือ การรับประกันซื้อคืน รถยนต์จากลูกค้าเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า เป็นต้น (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, 2557) จนเข้าสู่รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 2 ได้มีการเปลี่ยนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็น นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ในปี พ.ศ. 2549 ซึ่งมาจากกลุ่มไทยซัมมิท ที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์รายใหญ่ ของประเทศ และมีสายสัมพันธ์อันดี กับผู้ผลิตรถยนต์หลายรายโดยเฉพาะกับบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นลูกค้ารายใหญ่ของกลุ่มไทยซัมมิท และเป็นบริษัทเดียว ที่ไม่เห็นด้วยกับนโยบายดังกล่าวมาตั้งแต่เริ่มต้นซึ่งผลสรุปของนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ คือการยุตินโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อาจกล่าวได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ นั้นเริ่มต้น ที่รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 1 และสิ้นสุดที่รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 2 แต่นโยบายนี้ก็กลับได้รับการพิจารณาจากรัฐบาล พล.อ.สุรยุทธ์ จุลานนท์ รัฐบาลชั่วคราวที่เข้ามาเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของประเทศโดยมีนายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ซึ่งเคยดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการบริหารธนาคารกรุงเทพ มาเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2549 และได้อนุมัติผลนโยบายในปีถัดไป (ย้อนรอย “อีโคคาร์” สู่นาคตรถธงตัวใหม่ไทย, 2551) ซึ่งอาจสรุปได้ว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่ไม่สามารถผลักดันออกเป็นนโยบายได้สำเร็จ ปัญหาส่วนใหญ่มาจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามาแทรกแซงทั้งสิ้น โดยเฉพาะบุคคลที่เข้ามารับผิดชอบหากมีผลประโยชน์แอบแฝงหรือเกี่ยวเนื่องย่อมส่งผลให้เกิดปัญหาอุปสรรคและการบรรลุผลสำเร็จในการออกนโยบาย จะเห็นได้ว่าการเข้ามาสานต่อนโยบายดังกล่าวของนายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นบุคคล ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีผลประโยชน์ทับซ้อนในเชิงธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถยุติปัญหาต่าง ๆ และผลักดันจนออกนโยบายดังกล่าวได้เป็นผลสำเร็จ

4.3 ปัญหาอุปสรรคจากผู้เข้าร่วมลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ผลิตรถยนต์มีประเด็นสำคัญที่ผู้เข้าร่วมลงทุนหรือผู้ผลิตรถยนต์ไม่มั่นใจในการลงทุนว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของนโยบายได้หรือไม่ เนื่องจากนโยบายดังกล่าวเป็นนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐให้การส่งเสริมในการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กประเภทใหม่ ผู้ผลิตรถยนต์ไม่ทราบว่าคุณสมบัติหรือรถยนต์จะให้การตอบรับหรือไม่ เมื่อผลิตรถยนต์ออกมาแล้ว

จะสามารถขายได้มากขึ้นเพียงใดทั้งตลาดในประเทศและส่งออก หน่วยงานภาครัฐจึงควรมีการผ่อนปรนเงื่อนไขบางประการที่เข้มงวดเพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตรถยนต์เข้าร่วมลงทุนในนโยบายซึ่งมี 3 ประเด็นหลักคือ (1) ขนาดการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและเงินทุนหมุนเวียนของโครงการรวมทั้งของตนเองและผู้ผลิตชิ้นส่วนรวมกันไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท (2) ภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17 และ (3) จะต้องมีปริมาณการผลิตจริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป กรณีไม่สามารถผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ได้ตามเงื่อนไขจะถูกเพิกถอนสิทธิประโยชน์ที่ได้รับโดยคิดจากปริมาณการผลิตรวมทั้งตั้งแต่ปีที่ 5 ถึงปีที่ 8 (โพล์กลุ่ม 2.7 หมั่นล้าน อีโค คาร์ ย้ายฐานการผลิตเยอรมันมาไทย, 2551) ซึ่งนายเกียวกิจ ทานาคะ ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า จากวิกฤติเศรษฐกิจโลกส่งผลกระทบต่อส่งออกรถยนต์จากไทยมากอาจทำให้มีผลต่อนโยบาย อีโค คาร์ ซึ่งไม่มั่นใจจะสามารถดำเนินงานได้ตามเงื่อนไขของบีโอไอ หรือไม่ ชื่อกำหนดให้มียอดผลิต 1 แสนคัน เป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาในสถานการณ์ขณะนี้ว่าจะมีการปรับลดจำนวนการผลิตลงเท่าไรเพื่อให้เหมาะสมกับสถานะตลาดซึ่งอาจต้องมีการเจรจากับรัฐบาลเพื่อขอผ่อนผันเงื่อนไขลงบ้าง ส่วนนายพิทักษ์ พุทธิสาริก ตำแหน่ง กรรมการบริหาร บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า เห็นด้วยกับการให้ผ่อนคลายเป็นเงื่อนไขปริมาณการผลิตให้ได้ 100,000 คัน ในปีที่ 5 เนื่องจากตลาดส่งออกรถยนต์ของไทยช่วงที่ผ่านมาได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจโลก บริษัทอาจต้องปรับตัวเลขการลงทุนเพื่อให้สอดคล้องกับตัวเลขจำนวนการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ที่เหมาะสมกับตลาดทั้งในประเทศและส่งออกซึ่งการที่จะทำให้รถยนต์เล็กประหยัดพลังงานอย่างรถยนต์อีโค คาร์ ได้รับการยอมรับจากกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์จำเป็นต้องมีราคาที่จูงใจหรือประมาณราคา 350,000 บาท ถึง 400,000 บาท เพื่อให้แตกต่างจากรถยนต์นั่งที่มีขนาดใกล้เคียง เช่น ตราสินค้าของ โตโยต้า รุ่น วีโอส ตราสินค้า ฮอนด้า รุ่น ซิตี้ และรุ่น แจ๊ซ เป็นต้น หมายความว่า ภาษีสรรพสามิตควรเหลือเพียงประมาณร้อยละ 10 เท่านั้น ซึ่งเป็นอัตราที่ผู้ผลิตรถยนต์เรียกร้องเป็นอย่างมาก (คนซื้อเตรียมเฮ ราคา 3 แสนมาแล้ว!!, 2552) ส่วนนาย โนบุญกี มูราฮาชิ ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า หากรัฐบาลอยากให้รถยนต์นั่งขยายตัวควรมีการลดภาษีสรรพสามิตให้ต่ำกว่านี้เช่นเดียวกับรถยนต์บีอีพี ขนาด 1 ตัน ที่ให้เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราเพียงร้อยละ 3 หรืออย่างรถยนต์อีโค คาร์ ที่รัฐบาลต้องการผลักดันให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ในอนาคต หากจะให้ประสบความสำเร็จจำเป็นต้องลดภาษีสรรพสามิตลงมากกว่านี้ ซึ่งอัตราภาษีสรรพสามิตที่ให้ปัจจุบันร้อยละ 17 ยังไม่น่าจูงใจเท่าไร จึงมองว่าหากรัฐบาลจะสนับสนุนควรเริ่มที่อีโค คาร์ ก่อน การที่ลดภาษีสรรพสามิตลงผู้ผลิตรถยนต์ไม่ได้รับประโยชน์แต่อย่างใดเพราะราคารถยนต์ลดลงจากภาษีสรรพสามิตจะถูกส่งต่อไปให้แก่กลุ่มผู้ซื้อ

รถยนต์โดยตรง และนายวัลลภ เตียศิริ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ กล่าวว่า จากกระแสข่าวเรื่องค่ายรถยนต์บางรายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์อีโค คาร์ จะรวมตัวกันเข้าไปขอให้รัฐบาลพิจารณาปรับลดเงื่อนไขรถยนต์อีโค คาร์ ในเรื่องของการกำลังการผลิตจำนวน 1 แสนคันในปีที่ 5 ลงมาให้เหมาะสมกับสภาพตลาด ส่วนตัวไม่เห็นด้วยเพราะเป็นเงื่อนไขที่ระบุไว้ตั้งแต่แรก แต่สิ่งที่ผู้ผลิตรถยนต์โดยเฉพาะบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องการให้รัฐบาลทบทวนคือ การลดเป้าหมายการผลิต 1 แสนคันลงมาให้เหมาะสมกับภาวะตลาดเหลือ 75,000 คัน (มติชुบิชิรัฐศคภยัเก็ง กคราคาค่ำสร่งคีมานด์, 2552) ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมเห็นว่าข้อเรียกร้องดังกล่าวไม่น่าส่งผลดีแต่ประการใด ซึ่งหากมีการตัดสินใจปรับลดตามข้อเรียกร้องในภายหลังอาจทำให้ผู้ประกอบการที่ดำเนินการไปแล้วต้องสูญเสียโอกาส อีกทั้งเป็นเรื่องของนโยบายส่งเสริมการลงทุนรัฐบาลจำเป็นต้องรักษาคำมั่นในสิ่งที่อนุมัติและส่งเสริมการลงทุนไปแล้วไม่ควรเปลี่ยนแปลงไปเปลี่ยนมา (ฮอนด้า ยันเดินหน้าอีโค คาร์ตามแผน นิสสัน ต้นปีหน้าส่งรถบุกตลาด, 2552) ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นนายโทรุ ฮาเซกาวา ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการใหญ่บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด กล่าวว่า ไม่เห็นด้วยกับข้อเสนองของค่ายรถยนต์รายใหญ่ รายหนึ่งที่ต้องการปรับลดปริมาณการผลิตจาก 1 แสนคันในปีที่ 5 ลงมาแต่อย่างใด เนื่องจากข้อตกลงดังกล่าวเป็นข้อตกลงที่ผู้ผลิตรถยนต์และรัฐบาลไทยเห็นชอบร่วมกันไปเรียบร้อยแล้วไม่ควรที่จะมีการปรับเปลี่ยนอะไรอีกต่อไป อย่างไรก็ตามบริษัทไม่เข้าใจเกี่ยวกับเกณฑ์การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตของประเทศไทยที่กำหนดอัตราภาษีรถยนต์ไฮบริดในอัตราร้อยละ 10 ขณะที่หน่วยงานภาครัฐกลับกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับโครงการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ไว้สูงถึงร้อยละ 17 ซึ่งต่างกันถึงร้อยละ 7 ทั้ง ๆ ที่นโยบาย อีโค คาร์ เป็นโครงการของประเทศไทยสามารถกระตุ้นเศรษฐกิจของไทยให้เดินหน้าต่อไปและทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางผลิตรถยนต์ขนาดเล็กในโลกนี้แต่กลับได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐน้อยกว่ารถยนต์ไฮบริดที่ไม่มีการลงทุนอะไรในประเทศไทยมากนัก ชิ้นส่วนสำคัญ ๆ ทั้งหมดต้องนำเข้าจากญี่ปุ่นถือเป็นเรื่องที่ไม่ยุติธรรม (สนุคคอตคอม, 2552) สำหรับอุปสรรคที่ผู้ผลิตรถยนต์เรียกร้องทั้งประเด็นในเรื่องปริมาณการผลิตและภาษีสรรพสามิตรถยนต์ หน่วยงานภาครัฐได้ดำเนินการแก้ไขโดยมุ่งใช้มาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ เช่น ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบ และขึ้นส่วนสำหรับการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ โดยจะลดหย่อนสูงสุดในอัตราร้อยละ 90 เป็นเวลา 2 ปี เพื่อช่วยลดต้นทุนในการผลิตรถยนต์ เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2552 ข) และนโยบายกระตุ้นกำลังซื้อรถยนต์ภายในประเทศ เช่น นโยบายรถยนต์คันแรกที่เริ่มเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2554 และขยายระยะเวลาจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ซึ่งผู้ที่ซื้อรถยนต์จะได้เงินภาษีสรรพสามิตคืนจำนวนสูงสุดไม่เกินคันละ 100,000 บาท โดยมียอดจองรถยนต์คันแรก

กว่า 1.25 ล้านคัน (ไทยรัฐออนไลน์, 2557) ซึ่งรถยนต์อีโค คาร์ ที่เข้าร่วมในนโยบาย ได้แก่ ทรานสิค้า นิสสัน รูน มาร์ช และรูน อัลเมร่า ทรานสิค้า ฮอนด้า รูน บริโอ และรูน บริโอ อเมซ ทรานสิค้า ซูซูกิ รูน สวิฟท์ และทรานสิค้า มิตซูบิชิ รูน มิราจ เป็นต้น (กรมสรรพสามิต, 2557)

สรุปได้ว่า ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไขในการออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ 3 ประการคือ (1) ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานของรัฐที่ยังขาดการบูรณาการร่วมกันในการปฏิบัติงาน ได้แก่ กระทรวงพลังงาน ที่ยังไม่มี ความชัดเจนในเรื่องการใช้พลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ทั้งเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์เบนซิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ยังไม่มี ความชัดเจนในเรื่องการส่งเสริมให้เกษตรกรปลูกพืชเพื่อใช้บริโภคหรือใช้เพื่อผลิตเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ กระทรวงพาณิชย์ ที่ยังไม่มี ความชัดเจนในเรื่องการส่งเสริมผู้ผลิตพลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์และกระทรวงการคลัง ที่ควรมีการปรับโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันและโครงสร้างการนำเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อให้เอื้อต่อการลดต้นทุนของผู้ผลิตพลังงานทดแทน (2) ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมือง จะเห็นได้ว่าตั้งแต่เริ่มนโยบายจนยุตินโยบายผู้ที่รับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐมาจากฝ่ายการเมืองและมีผลประโยชน์ร่วมกันนโยบายที่รับผิดชอบทั้งสิ้นส่งผลให้มีปัญหาอุปสรรคต่อการออกนโยบายมาโดยตลอดจนกระทั่งนโยบายได้ยุติลงไปแล้วได้รับการแก้ไขจากผู้รับผิดชอบที่ไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องก่อนนโยบายจะนำไปสู่การอนุมัตินโยบายได้ในที่สุด และ (3) ปัญหาอุปสรรคจากผู้ร่วมลงทุนในนโยบาย ที่สำคัญคือ ไม่มั่นใจว่าจะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในนโยบายได้หรือไม่ จึงมีการเจรจาต่อรองกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการที่จะลดหย่อนเงื่อนไขบางประการลง เช่น ลดปริมาณการผลิตรถยนต์จริงลงให้เหลือ 75,000 คันต่อปีตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป การขอลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ลงเหลือร้อยละ 10 ซึ่งหน่วยงานภาครัฐแก้ไขโดยมุ่งใช้มาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ เข้าช่วยเหลือรวมถึงมาตรการกระตุ้นกำลังซื้อรถยนต์ เช่น นโยบายรถยนต์คันแรก เป็นต้น ซึ่งผลสรุปโดยรวมของปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไขจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นมีความเหมาะสมอยู่ในระดับน้อย

5. ผลกระทบของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งเป็นนโยบายหนึ่งที่หน่วยงานภาครัฐไม่ต้องใช้เงินงบประมาณแผ่นดินในการอุดหนุนแต่เป็นนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐใช้การส่งเสริมการลงทุนโดยมาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่สนใจเข้าร่วมลงทุนผลิตรถยนต์ภายในประเทศเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออก อย่างไรก็ตามนโยบายดังกล่าวเมื่อนำไปสู่อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นย่อมต้องมีผลกระทบเกิดขึ้นทั้งผลกระทบในเชิงบวกและผลกระทบในเชิงลบซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

ผลกระทบในเชิงบวกที่สำคัญ ได้แก่ (1) ผลกระทบต่อผู้ซื้อรถยนต์ มีทางเลือกมากขึ้น สำหรับผู้ที่ต้องการใช้รถยนต์นั่งขนาดเล็กไม่เกิน 1,300 ซีซี ถึง 1,400 ซีซี ยิ่งไปกว่านั้นจากการที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดเงื่อนไขคุณภาพมาตรฐานไว้สำหรับรถยนต์อีโค คาร์ ในระดับที่สูงมากจะทำให้กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ทุกระดับมีโอกาสใช้ยานยนต์ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนทั้งการประหยัดเชื้อเพลิงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสูงด้วยราคาที่ประหยัด (2) ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้มีการขยายกำลังการผลิตรถยนต์กำลังการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน (3) ผลกระทบต่อสังคมและส่วนรวม เป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐในการประหยัดพลังงาน การควบคุมมลพิษและดูแลสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยระดับสูงสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ อันจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมและสวัสดิภาพของประชาชนส่วนรวม (4) ผลกระทบในระยะยาว หน่วยงานภาครัฐและสังคมจะได้ประโยชน์คือ การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและการลดต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมซึ่งอาจตีมูลค่าในรูปเงินไม่ได้ทั้งหมดแต่เชื่อว่าจะคุ้มค่าเงินรายได้ที่รัฐสูญเสียไป

ผลกระทบในเชิงลบที่สำคัญ ได้แก่ (1) ผลกระทบต่อโครงสร้างตลาดและผู้ประกอบการ เนื่องจากเป็นผลิตภัณฑ์ประเภทใหม่ในตลาดรถยนต์ไทยรถยนต์อีโค คาร์ อาจจะเบียดเข้าไปแย่งส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์บางประเภทที่มีอยู่แล้วในตลาด โดยเฉพาะรถยนต์นั่งขนาดเล็กและกลาง เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์นั่งที่มีการผลิตในไทยส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดมีขนาดความจุของกระบอกลูกเครื่องยนต์เกิน 1,400 ซีซี หากผู้ผลิตใดไม่มีรถยนต์ในประเภทใหม่นี้อาจเสียเปรียบคู่แข่งกันได้ (2) ผลกระทบต่อรายได้ภาครัฐ ในส่วนของรายได้ภาษีอากรจากการกำหนดภาษีสรรพสามิตรยนต์อีโค คาร์ ไว้เพียงร้อยละ 17 เทียบกับอัตราภาษีรถยนต์นั่งทั่วไปขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 2,000 ซีซี ที่ปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 30 นั้นประเมินว่ารัฐเสียรายได้ภาษีสรรพสามิตประมาณ 70,000 บาทต่อคัน (3) ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ ที่มีรถยนต์อยู่แล้วอาจจูงใจให้ซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นคันที่ 2 ซึ่งก็อาจไม่ช่วยให้มีการประหยัดพลังงานได้เท่าที่คาดหวังไว้ (จับตาอีโคคาร์เชกเมนท์ใหม่ตลาดรถยนต์ไทย, 2550) (4) ผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ลงทุน ที่มีต่อนโยบายส่งเสริมการลงทุนของประเทศ จากกรณีที่ภาครัฐได้ออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ระยะ 2 โดยให้ผู้สนใจยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนภายใน วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 ซึ่งจะเริ่มให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในปี พ.ศ. 2559 และต้องเริ่มผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ไม่เกินจากปี พ.ศ. 2562 นั้น ผู้ผลิตรถยนต์ในระยะ 1 ไม่ได้รับรู้มาก่อนว่ารัฐบาลจะออกนโยบายในระยะ 2 ทำให้มีการลงทุนใหญ่ในระยะ 1

โดยไม่ได้สำรองการลงทุนสำหรับระยะ 2 ไว้ซึ่งทำให้เสียเปรียบรายใหม่ที่จะเข้าลงทุนค่อนข้างมาก (รัฐแจ้งอีโคคาร์เฟส 2 วันนี้ ค่าขรถดถึงถักถั่น, 2556) เห็นได้จากกรณีที่หน่วยงานภาครัฐอนุมัติให้ บริษัท มาสด้า เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด สามารถผลิตและจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ในปี พ.ศ. 2558 ได้โดยให้ใช้สิทธิประโยชน์แบบเดียวกับการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ระยะ 1 ก่อนที่จะเริ่ม สิทธิประโยชน์ของระยะ 2 ที่เสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 14 ซึ่งถ้าหากสามารถใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงแก๊สโซฮอล์ E 85 หรือไบโอดีเซล B 10 ได้จะเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 12 ในปี พ.ศ. 2559 นอกจากนี้ผู้ประกอบการรายเดิมทั้ง 5 ราย ให้ทรรศนะไปในทิศทางเดียวกันว่า ในแง่กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ได้ประโยชน์แน่เพราะมีทางเลือกมากขึ้นแต่ในเชิงธุรกิจอาจไม่เป็นธรรม เนื่องจากการตัดสินใจเข้าร่วมนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ระยะ 1 นั้นไม่ได้นำเงื่อนไขดังกล่าว มาพิจารณาด้วย เป็นต้น (อีโคคาร์เฟส 2 เค็ด 5 ยักษ์มีน “มาสด้า” ชิงตัดหน้า, 2557)

สรุปได้ว่า ผลกระทบของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีทั้งผลกระทบในเชิงบวก และผลกระทบในเชิงลบ ซึ่งนโยบายดังกล่าวน่าจะให้ผลในเชิงบวกมากกว่าในเชิงลบ เพราะเป็น นโยบายที่หน่วยงานภาครัฐให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ผลิตรถยนต์ในการผลิตรถยนต์ให้ตรงตาม คุณสมบัติและเงื่อนไขที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดไว้ โดยผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้ลงทุนในนโยบาย จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านยกเว้นภาษีอากรในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น โดยหน่วยงานภาครัฐ ไม่จำเป็นต้องใช้เงินอุดหนุนนโยบายแต่อย่างใด ผลสรุปโดยรวมมีความเหมาะสมอยู่ในระดับ ค่อนข้างมาก

การวิเคราะห์ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นการศึกษา ถึงประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ตามกรอบแนวความคิด ในการวิจัย เพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1. คือ การวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์ อีโค คาร์ ในขั้นการประเมินผลนโยบาย ได้แก่ ปัจจัย 5 ด้าน คือ (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตาม ช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย (2) คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัย (3) การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศ และต่างประเทศ รูปลักษณะของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และความพึงพอใจของ ผู้ซื้อรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข และ (5) ผลกระทบของนโยบาย และเพื่อ ตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 3 คือ การศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์ อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งเป็นการศึกษาที่เน้น ใช้ข้อมูลทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ผลการศึกษาดังตารางที่ 37

ตารางที่ 37 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ข้อ	รายการ	\bar{X}	SD	ระดับ
1	จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนด ในนโยบาย	4.20	-	ค่อนข้างมาก
2	คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัด พลังงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย	3.80	0.61	ค่อนข้างมาก
3	การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศ และต่างประเทศรูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษาความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์	3.64	0.48	ค่อนข้างมาก
4	ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข	2.60	-	น้อย
5	ผลกระทบของนโยบาย	4.20	-	ค่อนข้างมาก
	ขั้นการประเมินผลนโยบาย	3.69	0.45	ค่อนข้างมาก
	ประสิทธิผลของนโยบายโดยภาพรวม	3.69	0.45	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 37 การศึกษาค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ทั้ง 5 ด้าน ผลการศึกษา พบว่า

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ข้อ 1 การวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการประเมินผลนโยบาย และข้อ 3 คือ การศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้อย่อยพบว่า มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.60 ถึง 4.20 เรียงลำดับคะแนนจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูลได้ดังนี้

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ได้แก่ ข้อ 1 จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ($\bar{X} = 4.20$) และข้อ 5 ผลกระทบของนโยบาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ($\bar{X} = 4.20$) รองลงมา ได้แก่ ข้อ 2. คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน

ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 ($\bar{X} = 3.80$) และข้อ 3 การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศ และต่างประเทศ รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษา และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 ($\bar{X} = 3.64$) ตามลำดับ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ และบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ อยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ข้อ 4 ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.60 ($\bar{X} = 2.60$)

ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์อีโค कार์ ต่างมีความคิดเห็นและความพึงพอใจในขั้นการประเมินผลนโยบายและประสิทธิผลของนโยบาย โดยภาพรวมของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับค่อนข้างมาก

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่เป็นตัวแปรอิสระในขั้นการกำหนดนโยบายและขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ที่เป็นตัวแปรตาม เพื่อหาความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ตามกรอบแนวคิดในการวิจัย การศึกษาตามตารางที่ 38

ตารางที่ 38 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์

รายการ	B	Beta	t	Sig.
ขั้นการกำหนดนโยบาย	.449	.642	11.190	.000*
ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ	-.061	-.101	-1.767	.078*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

Multiple R = .576

R Square = .332

Sig. = .000

r = .571

จากตารางที่ 38 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่เป็นตัวแปรอิสระในขั้นการกำหนดนโยบายและขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติกับประสิทธิผลของนโยบาย

ส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่เป็นตัวแปรตาม ตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล ผลการศึกษา พบว่า

ตัวแปรอิสระในขั้นการกำหนดนโยบายมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามคือ ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .000) โดยมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง (Multiple R = .576) ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำได้ร้อยละ 33.20 (R Square = .332) และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลางไปในทิศทางเดียวกันมีค่าอยู่ในระดับ .571 ($r = .571$) อาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่มีผลต่อประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มากที่สุดคือ ขั้นการกำหนดนโยบาย ที่มาจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ ที่ร่วมกันกำหนดนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งมีความสัมพันธ์กันไปในทิศทางเดียวกัน เป็นไปตามกรอบแนวคิดในการวิจัย และขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม คือ ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig. = .078) อาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่มีผลต่อประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งไม่เป็นไปตามกรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีบทสรุปผลการศึกษา แบ่งการนำเสนอเป็น 3 ส่วน คือ สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการวิจัยในครั้งต่อไป โดยมีรายละเอียดแต่ละประเด็นดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ในการศึกษาประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงขอสรุปผลจากการศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ การสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย ซึ่งการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) จากการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ จากกลุ่มตัวอย่าง 7 พื้นที่ทั่วประเทศ ประกอบด้วย (1) กรุงเทพมหานคร (2) ภาคกลาง (3) ภาคตะวันออก (4) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (5) ภาคเหนือ (6) ภาคตะวันตก และ (7) ภาคใต้ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 400 ราย ส่วนการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ เป็นการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้เคยตอบแบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มาก่อนแล้ว เพื่อทวนสอบความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ที่มีต่อความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ กับตัวแปรตาม โดยใช้แบบสอบถามเดิมเป็นเครื่องมือ จากกลุ่มตัวอย่าง 1 กลุ่ม ประกอบด้วย สมาชิก 20 ราย ในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัด สงขลา และการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และผู้ผลิตรถยนต์ จำนวน 6 ราย กลุ่มตัวอย่าง คือ (1) ผู้บริหารกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง (2) ผู้บริหารบีโอไอ กระทรวงอุตสาหกรรม (3) ผู้บริหารสถาบันยานยนต์ (4) ผู้บริหารบริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (5) ผู้บริหารบริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และ (6) ผู้บริหารกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผลการศึกษาสามารถสรุป ได้ดังนี้

ปัจจัยเหตุของประสิทธิภาพ เป็นการศึกษาตามกรอบแนวคิดในการวิจัย ประกอบด้วย ปัจจัย 5 ด้าน ในขั้นการกำหนดนโยบาย ได้แก่ (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด (2) การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง ในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่

(3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (4) ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติและ (5) ปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม ผลสรุปการศึกษาปรากฏดังนี้

1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด เป็นการศึกษาถึงความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบายมีความเข้าใจในความชัดเจนของวัตถุประสงค์ ที่ต้องการสร้างผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ โดยเป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็ก ประเภทใหม่ที่ประหยัดพลังงานในกลุ่ม A Segment ที่มีคุณภาพสูง ตามมาตรฐานสากลโลก ซึ่งเห็นสอดคล้องกันว่ารถยนต์อีโค คาร์ มีโอกาสที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ สามารถเป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศได้ในอนาคต ขณะที่ความชัดเจนของเป้าหมายในการหาผู้ประกอบการที่สนใจจะเข้าร่วมลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ของหน่วยงานภาครัฐซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จเกินเป้าหมายจากเดิมที่คาดการณ์ไว้ว่าจะมีผู้ประกอบการเข้าร่วมลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จำนวน 3 รายจากจำนวนผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศและผู้นำเข้ารถยนต์ 12 ราย โดยมีผู้ประกอบการสนใจยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน จำนวน 7 ราย ได้รับการอนุมัติ จำนวน 6 ราย ได้แก่ (1) บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด (2) บริษัท ชูชุกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (3) บริษัท สยามนิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (4) บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด (5) บริษัท โดโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ (6) บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และไม่ได้รับการอนุมัติ จำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท โพลีกลอสวาเกน กรู๊ป โดยภายหลังบริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด แจ้งยกเลิกแผนการลงทุน เป็นต้น และความชัดเจนของตัวชี้วัดที่สำคัญคือ เรื่องปริมาณการผลิตรถยนต์และระยะเวลา ซึ่งเป็นเงื่อนไขหนึ่งในนโยบายที่เป็นประเด็นปัญหาระหว่างหน่วยงานภาครัฐจากแนวความคิดที่ต้องการให้มีการผลิตรถยนต์จำนวนมากเพื่อก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดการผลิตจนเกิดความคุ้มค่าต่อการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งจะทำให้รถยนต์อีโค คาร์ มีราคาจำหน่ายที่ไม่สูงมาก อีกทั้งยังช่วยขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจให้มีความแข็งแกร่งจากการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ในการผลิตรถยนต์และเพื่อให้บรรลุตามแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ที่ตั้งเป้าหมายการผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 3 ล้านคันต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2560 จึงได้กำหนดเงื่อนไขว่าต้องมีปริมาณการผลิตจริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่วันที่ 5 เป็นต้นไป จากอายุ นโยบาย 8 ปี ซึ่งหากผู้ผลิตรถยนต์มีปริมาณการผลิตจริงไม่ถึงตามเงื่อนไขจะถูกเพิกถอนสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากการส่งเสริมการลงทุน โดยเริ่มนับปริมาณการผลิตจริงตั้งแต่วันที่ 5 ถึง ปีที่ 8 โดยให้สิทธิประโยชน์ตามสัดส่วน ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ต้องการให้ลด

ปริมาณการผลิตรถยนต์จริงลงเหลือ 75,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป เนื่องจากเป็นรถยนต์ประเภทใหม่จึงกังวลในเรื่องของตลาดที่รองรับรถยนต์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามหน่วยงานภาครัฐไม่ยินยอมลดปริมาณการผลิตรถยนต์จริง แต่ใช้มาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ ในการช่วยเหลือผู้ผลิตรถยนต์แทน เช่น ลดหย่อนอากรขาเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนสำหรับการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ รวมถึงการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อีโค คาร์ โดยลดหย่อนสูงสุดในอัตรา 90% เป็นเวลา 2 ปี เป็นต้น สำหรับความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจในวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายชื่อ ได้แก่ ด้านการเห็นด้วยกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ซื้อรถยนต์อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ด้านการยอมรับรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ซื้อรถยนต์โดยรวม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยผู้ซื้อรถยนต์ให้การยอมรับ ด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านความปลอดภัย และด้านการให้ความสำคัญของรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ซื้อรถยนต์โดยรวม อยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยผู้ซื้อรถยนต์ให้ความสำคัญ ด้านราคาขายอยู่ในเกณฑ์ต่ำราคาไม่แพง มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ และน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ และการสัมผัสกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ พบว่า สมาชิกในกลุ่มต่างยังคงมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการตอบแบบสอบถามครั้งที่แล้ว

เมื่อพิจารณาตัวแปรความชัดเจนของวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้รถยนต์อีโค คาร์ เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ รวมถึงความชัดเจนของเป้าหมายในการหาผู้ประกอบการที่สนใจร่วมลงทุนในนโยบายซึ่งประสบความสำเร็จเกินจากเป้าหมายที่ตั้งไว้จากจำนวน 3 ราย เป็น 5 ราย และความชัดเจนของตัวชี้วัดในเรื่องปริมาณการผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปีตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป สามารถสรุปโดยภาพรวมเห็นว่า มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมากและเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดประสิทธิผลของนโยบายได้

2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง เป็นการศึกษาถึงการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบายสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนผู้ที่กำหนดนโยบาย ซึ่งคือคณะรัฐมนตรีที่ได้อนุมัตินโยบายและมอบหมายให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ประกอบด้วย กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นผู้รับผิดชอบหลักในนโยบายโดยมีสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ทำหน้าที่ในการกำหนดคุณสมบัติทางเทคนิคของรถยนต์อีโค คาร์ พร้อมทั้งเป็นหน่วยงานที่ควบคุม ตรวจสอบและอนุมัติผลในการผลิตรถยนต์ และบีโอไอ ทำหน้าที่ในการให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่สนใจ

เข้าร่วมนโยบายเพื่อทำการผลิตรถยนต์อีโค คาร์ โดยให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี เครื่องจักร อุปกรณ์ต่าง ๆ ส่วนกระทรวงการคลัง มีกรมสรรพสามิต ทำหน้าที่ในการกำหนดโครงสร้างภาษี สรรพสามิตรถยนต์และจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ และสุดท้ายสถาบันยานยนต์ ทำหน้าที่ในการสนับสนุน ส่งเสริมและประสานงานกับทุก ๆ หน่วยงาน เพื่อให้การนำนโยบายไปปฏิบัติได้บรรลุผลสำเร็จและส่วนผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อนโยบาย ซึ่งก็คือกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติและกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบายโดยรวมแล้ว มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก สำหรับการศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง พบว่า องค์การที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย มิให้การสนับสนุนส่งเสริมและความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อให้นโยบายบรรลุผลสำเร็จโดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายชื่อ ได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์ให้การสนับสนุนมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ สถาบันยานยนต์ และน้อยที่สุด ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ พบว่า สมาชิกในกลุ่มต่างยังคงมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการตอบแบบสอบถามครั้งที่แล้ว

เมื่อพิจารณาตัวแปรการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในนโยบายซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย สามารถสรุปโดยภาพรวมเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อนโยบาย ควรมีการบูรณาการหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมประกอบด้วย กระทรวงพลังงาน เพื่อกำหนดนโยบายการใช้พลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อกำหนดนโยบายการปลูกพืชเพื่อผลิตเป็นพลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ และกระทรวงพาณิชย์ เพื่อกำหนดนโยบายส่งเสริมผู้ผลิตพลังงานทดแทน และเกษตรกรที่ปลูกพืชเพื่อผลิตเป็นพลังงานทดแทน เป็นต้น

3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาถึงการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 หน่วยงาน คือ (1) หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและบีโอไอ กระทรวงการคลัง ประกอบด้วย กรมสรรพสามิต และสถาบันยานยนต์ ซึ่งในแต่ละหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่และภารกิจรับผิดชอบแตกต่างกัน ในการทำงานจึงต้องมีการประสานกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงสถาบันยานยนต์ ทำให้แต่ละหน่วยงาน

อาจตีความหมายของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดของนโยบายที่ไม่ชัดเจน เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีมุมมองในการทำงานที่แตกต่างกันซึ่งอาจส่งผลให้การทำงานไม่ไปในทิศทางเดียวกันขาดเอกภาพ รวมถึงผู้มีอำนาจในการตัดสินใจในการดำเนินงานต่าง ๆ ซึ่งผลดังกล่าวทำให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการตามนโยบายดังกล่าวให้มีเอกภาพและมีทิศทางในการทำงานไปในทิศทางเดียวกันโดยคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์มาจากหัวหน้าของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบายมาเป็นบอร์ด โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ (2) ผู้ผลิตรถยนต์ ที่ได้รับการอนุมัติจำนวน 6 ราย ซึ่งถือได้ว่าเป็นคู่แข่งกันทั้งในทางธุรกิจซึ่งในแต่ละผู้ผลิตรถยนต์จะมีขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับหลาย ๆ ปัจจัย เพราะส่งผลถึงความได้เปรียบหรือเสียเปรียบในการแข่งขันกันในตลาดจากการลงทุนในนโยบายทำให้ในการติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นจะมีการกระทำผ่านการประชุมในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นการรวมกลุ่มกันของผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้นำเข้ารถยนต์และผู้ผลิตที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการประสานนโยบายรวมถึงการดำเนินงานระหว่างสมาชิกกลุ่มกับหน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ เข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่มีต่อนโยบายเพื่อหาข้อยุติร่วมกันของทุกฝ่าย ทำให้หน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ จึงมีการปฏิบัติงานผ่านคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์และกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อให้การทำงานของนโยบายมีเอกภาพและเป็นไปในทิศทางเดียวกันและ (3) ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ เป็นกลุ่มที่ได้รับข้อมูล ข่าวสารรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับนโยบายเป็นลำดับสุดท้าย จากความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายในการประชาสัมพันธ์นโยบายดังกล่าวผ่านหลาย ๆ ช่องทางการสื่อสาร เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร สื่ออิเล็กทรอนิกส์ วิทยุ เป็นต้น ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมแล้วมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย สำหรับการศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยภาพรวม พบว่าการสื่อสาร ข่าวสาร ข้อมูลต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายโดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย เมื่อพิจารณาในรายข้อ ได้แก่ ผู้ผลิตรถยนต์มีการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ สถาบันยานยนต์ และน้อยที่สุด ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ อีโค คาร์ พบว่า สมาชิกในกลุ่มต่าง

ยังคงมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็น และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการตอบแบบสอบถามครั้งที่แล้ว โดยมีความเห็นเพิ่มเติมว่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในนโยบายควรให้ข้อมูล ข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาตัดสินใจของผู้ซื้อรถยนต์

เมื่อพิจารณาตัวแปรการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ สามารถสรุปโดยภาพรวมเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ควรต้องมีการปรับปรุงในเรื่องการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์

4. ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาถึงความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณพบว่า องค์กรที่มีความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติตั้งแต่ริเริ่มนโยบายจนนำไปสู่การอนุมัตินโยบายที่สำคัญ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย ซึ่งหน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์มีความพร้อมมากกว่าผู้ผลิตรถยนต์ เนื่องจากเป็นอำนาจหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานลักษณะของนโยบายเป็นการนำเสนอ ชักชวน เชิญชวนให้ผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ ที่สนใจเข้ามาร่วมลงทุนในนโยบายตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่หน่วยงานภาครัฐนำเสนอโดยใช้มาตรการทางด้านยกเว้นภาษี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรอุปกรณ์และอื่น ๆ จึงมีความพร้อมในโครงสร้างองค์กร บุคลากร เทคโนโลยีงบประมาณ ทรัพยากรสนับสนุนต่าง ๆ ที่รองรับการปฏิบัติงานตามนโยบายดังกล่าว โดยไม่ต้องมีการตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมารองรับเป็นการเฉพาะซึ่งหน่วยงานของภาครัฐที่มีความพร้อมในการนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติมี กระทรวงอุตสาหกรรมประกอบด้วย 2 หน่วยงาน ที่รับผิดชอบโดยตรงคือ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ที่มีสำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำหนดคุณสมบัติรถยนต์อีโค คาร์ พร้อมการอนุมัติผล และบีไอไอ ที่มีสำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านให้การส่งเสริมผู้ประกอบการในการลงทุนโดยใช้มาตรการทางด้านยกเว้นภาษี ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรอุปกรณ์และอื่น ๆ เป็นเครื่องมือ สถาบันยานยนต์ ที่มีฝ่ายพัฒนาธุรกิจ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ผลิตรถยนต์ เพื่อให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดประสิทธิผลตามแผนที่กำหนดไว้และกระทรวงการคลัง มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงคือ กรมสรรพสามิต ที่มีสำนักแผนภาษี เป็นหน่วยงาน

ที่รับผิดชอบด้านการจัดเก็บภาษีในนโยบายดังกล่าว ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า ความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมแล้วมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ในส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบาย ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สำคัญมี 4 ด้าน ได้แก่ (1) ความพร้อมผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบาย (2) ความพร้อมของเงินลงทุนตามเงื่อนไขของนโยบาย (3) ความพร้อมของกำลังการผลิตรถยนต์คันต่อปีและ (4) ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ในการเปิดจำหน่ายรถยนต์ ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์คือ โคคาร์ ในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมแล้วมีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก สำหรับในการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์คือ โคคาร์ ต่อความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยภาพรวม พบว่าผู้ผลิตรถยนต์คือ โคคาร์ มีความพร้อมในการดำเนินการตามนโยบายโดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายชื่อ ได้แก่ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีความพร้อมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และน้อยที่สุด ได้แก่ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัดตามลำดับ ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์คือ โคคาร์ พบว่า สมาชิกในกลุ่มต่างยังคงมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์คือ โคคาร์ จากการตอบแบบสอบถามครั้งที่แล้ว

เมื่อพิจารณาตัวแปรความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ สามารถสรุปโดยภาพรวมเห็นว่า มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก

5. ปัจจัยอื่น ๆ เป็นการศึกษาถึงปัจจัย ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม ที่ส่งผลกระทบต่อในการนำนโยบายส่งเสริมรถยนต์คือ โคคาร์ ไปปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์คือ โคคาร์ จะเกิดประสิทธิผลของนโยบายได้ปัจจัยด้านระบบเศรษฐกิจของประเทศจะต้องมีความแข็งแกร่งบนพื้นฐานของอุตสาหกรรมที่ดี โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะก่อให้เกิดการลงทุนอย่างมากมาย ในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมแม่พิมพ์ อุตสาหกรรมไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง และการว่าจ้างแรงงานเป็นจำนวนมาก เป็นต้น ผลดังกล่าวย่อมส่งผลดีต่อสังคม โดยรวมก่อให้เกิดการประหยัดในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ ช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมของสังคมโดยรวม ผู้ใช้รถยนต์ได้มีทางเลือกเพิ่มมากขึ้นและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยรวมให้ดีขึ้นอีกด้วย ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูล

สำคัญและกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ เห็นว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจเป็นปัจจัยที่ส่งผลถึงปัจจัยด้านสังคมซึ่งมีความสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบายอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ส่วนปัจจัยด้านการเมือง เป็นปัจจัยที่มีปัญหาอุปสรรคที่สำคัญเนื่องจากถ้านโยบายที่ออกโดยนักการเมืองหรือมีนักการเมืองเป็นผู้ควบคุมหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบายซึ่งมีผลประโยชน์แอบแฝงทับซ้อนกับนโยบายย่อมนำไปสู่ปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลได้และเห็นว่ามีความเหมาะสมอยู่ในระดับน้อย

เมื่อพิจารณาตัวแปร ปัจจัยอื่น ๆ ทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม สามารถสรุปโดยภาพรวมเห็นว่า มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก

สรุปปัจจัยเหตุของประสิทธิผล เป็นการศึกษาถึงปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1. คือการวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ขึ้นการกำหนดนโยบาย ผลการศึกษาโดยรวมมีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียด ปัจจัยทั้ง 2 ด้าน เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผล พบว่า ข้อ 1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ข้อ 2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ส่วนขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาโดยรวมมีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียดปัจจัยทั้ง 3 ด้าน เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผล พบว่า ข้อ 5. ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ข้อ 4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติและน้อยที่สุด ได้แก่ ข้อ 3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ และเมื่อพิจารณาผลวิเคราะห์ค่าคะแนนเฉลี่ยของขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวมและขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวม พบว่า ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวม มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวม แสดงให้เห็นว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่างมีความคิดเห็นและความพึงพอใจในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวมมากกว่าขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวมในปัจจัยเหตุของประสิทธิผลโดยภาพรวม

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 2. คือการศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาโดยภาพรวมมีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียดปัจจัยทั้ง 5 ด้าน เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผล พบว่า ข้อ 5. ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่

ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ข้อ 1. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด ข้อ 4. ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ข้อ 2. การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง และน้อยที่สุด ได้แก่ ข้อ 3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตามลำดับ

แสดงให้เห็นว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ต่างมีความคิดเห็นและความพึงพอใจต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายโดยภาพรวมทั้ง 5 ด้าน มีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ผลสรุปการศึกษาดังตารางที่ 39

ตารางที่ 39 สรุปปัจจัยเหตุของประสิทธิผล

ข้อ	รายการ	ระดับ
1	ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด	ค่อนข้างมาก
2	การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวม	ค่อนข้างมาก ค่อนข้างมาก
3	การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ	ค่อนข้างน้อย
4	ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ	ค่อนข้างมาก
5	ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวม ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลโดยภาพรวม	ค่อนข้างมาก ค่อนข้างมาก ค่อนข้างมาก

ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นการศึกษาตามกรอบแนวคิดในการวิจัย ประกอบด้วยปัจจัย 5 ด้าน ในขั้นการประเมินผลนโยบาย ได้แก่ (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามเวลาที่กำหนดในนโยบาย (2) คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ (2.1) ด้านการประหยัดพลังงาน (2.2) ด้านสิ่งแวดล้อมและ (2.3) ด้านความปลอดภัย (3) การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ (3.1) ตลาดในประเทศและต่างประเทศ (3.2) รูปลักษณ์ของรถยนต์ (3.3) ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา (3.4) ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข และ (5) ผลกระทบของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ผลสรุปการศึกษาดังนี้

1. จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย เป็นการศึกษาถึงจำนวนของรถยนต์อีโค คาร์ ที่ผลิตได้จริงตามช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในนโยบายจากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับ การอนุมัติ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้เกี่ยวข้อง ในนโยบายเห็นสอดคล้องกันในเงื่อนไขข้อกำหนดจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตั้งแต่ 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไปโดยมีอายุ นโยบาย 8 ปี ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จในนโยบายแล้ว 2 ราย รายแรก ได้แก่ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และรายที่สอง ได้แก่ บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ส่วนที่เหลืออีก 3 ราย ได้แก่ บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด คาดว่าจะประสบความสำเร็จตามเงื่อนไขของนโยบาย

เมื่อพิจารณาตัวแปร ด้านเงื่อนไขนโยบายในเรื่องจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย สามารถสรุปโดยภาพรวมเห็นว่า มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากนโยบายดังกล่าว ไม่ได้จำกัดแต่เพียงการจำหน่ายภายในประเทศเท่านั้น สามารถที่จะส่งออกจำหน่ายยังต่างประเทศได้

2. คุณภาพของรถยนต์ เป็นการศึกษาถึงคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ที่มีคุณสมบัติ ใน 3 ด้าน คือ (1) ด้านการประหยัดพลังงาน (2) ด้านสิ่งแวดล้อมและ (3) ด้านความปลอดภัย ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบายเห็นสอดคล้องกันในคุณสมบัติของรถยนต์อีโค คาร์ ที่สำคัญ 3 ด้าน คือ (1) ด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ น้ำมัน ไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร (2) ด้านสิ่งแวดล้อมที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร และ (3) ด้านความปลอดภัยของรถยนต์อีโค คาร์ จากการชนทางด้านหน้าและด้านข้าง โดยรถยนต์ ที่ทำการผลิตจะต้องผ่านการตรวจสอบและรับรองคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของนโยบายและเห็นว่าคุณสมบัติทั้ง 3 ด้าน ของรถยนต์อีโค คาร์ โดยรวมแล้ว มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก สำหรับการศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ พบว่า ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ โดยรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายชื่อ ได้แก่ ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ให้ความสำคัญด้านประหยัดพลังงานมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านความปลอดภัย และน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ พบว่า สมาชิกในกลุ่มต่างยังคงมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการตอบแบบสอบถามครั้งที่แล้ว

เมื่อพิจารณาตัวแปร ด้านคุณสมบัติของรถยนต์อีโค คาร์ ทั้ง 3 ด้าน โดยภาพรวม เห็นว่ามีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากคุณสมบัติดังกล่าวมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ในทางเทคนิคของการผลิตรถยนต์

3. การตลาดของรถยนต์ เป็นการศึกษาถึงการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ จากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบาย ผลการศึกษาที่เน้น ใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ให้ความเห็นว่ามีตัวแปรที่สำคัญ 4 ด้าน คือ (1) ด้านตลาดในประเทศและต่างประเทศ พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์มีการวางแผนการจำหน่ายรถยนต์เบื้องต้นตามสัดส่วนในประเทศและต่างประเทศที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับฐานของลูกค้านักของผู้ผลิตรถยนต์ในแต่ละราย ซึ่งโดยส่วนมากให้ความสำคัญกับตลาดต่างประเทศมากกว่าตลาดในประเทศ มีจำนวน 3 ราย ดังนี้ บริษัท มิทซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด มีสัดส่วนการจำหน่ายรถยนต์มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และน้อยที่สุด ได้แก่ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ส่วนอีก 2 ราย ให้ความสำคัญในการจำหน่ายรถยนต์ในสัดส่วนที่เท่ากัน ได้แก่ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (2) ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์มีแนวความคิดในการออกแบบรถยนต์ที่มีขนาดเล็กกะทัดรัดมีความสะดวกและคล่องตัวในการใช้งานซึ่งมีการผลิตรถยนต์ออกเป็น 2 ประเภทคือ ประเภทรถยนต์ 5 ประตู มีสีให้เลือกทั้งหมด 11 สี และประเภทรถยนต์ 4 ประตู มีสีให้เลือกทั้งหมด 8 สี ยกเว้น ผู้ผลิตรถยนต์ ทรานสินค้ำ โตโยต้า เท่านั้นที่ผลิตเฉพาะประเภทรถยนต์ 5 ประตู (3) ด้านราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา พบว่า ประเภทรถยนต์ 5 ประตู ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายสูงที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ โตโยต้า รุ่น ออนิ ยาริส และผู้ผลิตรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายต่ำสุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ รุ่น เซลริโอ ส่วนประเภทรถยนต์ 4 ประตู ผู้ผลิตรถยนต์ที่มีราคาจำหน่ายสูงที่สุดและต่ำที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ นิสสัน รุ่น อัลเมร่า สำหรับการบำรุงรักษารถยนต์สะสมที่ระยะทางใช้งานตั้งแต่ 10,000 ถึง 100,000 กิโลเมตรทุกตราสินค้า พบว่า ทรานสินค้ำที่มีการบำรุงรักษารถยนต์โดยเสียค่าใช้จ่ายมากที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ โตโยต้า รองลงมา ได้แก่ ทรานสินค้ำ ซูซูกิ ทรานสินค้ำ มิทซูบิชิ ทรานสินค้ำ นิสสัน และน้อยที่สุด ได้แก่ ทรานสินค้ำ ฮอนด้า ตามลำดับและ (4) ด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ พบว่า ผู้ผลิตรถยนต์ตอบสนองความต้องการใช้งานของผู้ซื้อรถยนต์ไว้ใน 2 ลักษณะ คือ ลักษณะรถยนต์แบบ 5 ประตู ที่เหมาะสำหรับกลุ่มผู้ซื้อในวัยที่เพิ่งเริ่มทำงานใหม่ ๆ นักศึกษา วัยรุ่น เป็นรถยนต์คันแรก รูปลักษณะของรถยนต์จะออกแบบให้ดูโฉบเฉี่ยว ทันสมัย น่ารัก เน้นรูปแบบรถยนต์สปอร์ตและลักษณะรถยนต์แบบ 4 ประตู ที่เหมาะสำหรับกลุ่มผู้ซื้อที่มีครอบครัวต้องการพื้นที่ในการบรรจุสัมภาระและผู้โดยสาร รูปลักษณะของรถยนต์จะออกแบบให้ดูหรูหราภูมิฐาน

ส่วนการศึกษาความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ต่อการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ ในด้านรูปลักษณะของรถยนต์ ด้านราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษา และด้านความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ พบว่า ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความเข้าใจต่อการตลาดของรถยนต์อีโค คาร์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายข้อ ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ให้ความสำคัญด้านรูปลักษณะของรถยนต์มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษาและน้อยที่สุด ได้แก่ ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ พบว่า สมาชิกในกลุ่มต่างยังคงมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ จากการตอบแบบสอบถามครั้งที่แล้ว

เมื่อพิจารณาตัวแปรที่สำคัญ 4 ด้าน โดยภาพรวม เห็นว่า มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นตัวแปรที่ผู้ผลิตรถยนต์ใช้พิจารณาการผลิตรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์ใช้พิจารณาในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ไว้เพื่อใช้งาน

4. ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข เป็นการศึกษาอุปสรรคที่พบ และการแก้ไขของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ให้ความเห็นว่ามีประเด็นปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ 3 ด้าน คือ (1) ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานภาครัฐ ที่ยังขาดการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิผล เช่น กระทรวงพลังงาน ในเรื่องนโยบายการใช้พลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในเรื่องนโยบายการปลูกพืชเพื่อผลิตเป็นพลังงานทดแทนต่าง ๆ และกระทรวงพาณิชย์ ในเรื่องส่งเสริมผู้ผลิตพลังงานทดแทนในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น (2) ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมือง อันเนื่องมาจากถ้าผู้รับผิดชอบนโยบายมีส่วนได้ส่วนเสียหรือมีผลประโยชน์แอบแฝงในนโยบายที่ตนเองรับผิดชอบอาจส่งผลทำให้นโยบายมีปัญหาอุปสรรคต่อประสิทธิผลของนโยบายได้ จะเห็นได้ว่าตั้งแต่เริ่มนโยบายจนยุตินโยบายผู้รับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐมาจากฝ่ายการเมือง และมีผลประโยชน์ร่วมกับนโยบายที่รับผิดชอบทั้งสิ้นส่งผลให้มีปัญหาอุปสรรคต่อการออกนโยบายมาโดยตลอดจนกระทั่งนโยบายได้ยุติลงและได้รับการแก้ไขจากผู้รับผิดชอบที่ไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องก่อนนโยบายจะนำไปสู่การอนุมัตินโยบายได้ในที่สุดและ (3) ปัญหาอุปสรรคจากผู้ร่วมลงทุนในนโยบาย เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายไม่มั่นใจว่าจะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขของนโยบายได้หรือไม่ โดยเฉพาะจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริง 100,000 คันตามช่วงเวลาที่กำหนด จึงมีการเจรจาต่อรองให้ลดปริมาณการผลิตรถยนต์จริงเหลือ 75,000 คัน ตามช่วงเวลาที่กำหนด ซึ่งหน่วยงานภาครัฐใช้มาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ เข้าแก้ไขเพื่อช่วยเหลือผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าวแทน เป็นต้น

เมื่อพิจารณาตัวแปรปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไขที่สำคัญ 3 ด้านของหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายโดยภาพรวม เห็นว่า ต้องมีการปรับปรุงมีความเหมาะสมในระดับน้อย ในเรื่องความชัดเจนของนโยบายที่หน่วยงานภาครัฐได้ออกมาขาดการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น

5. ผลกระทบของนโยบาย เป็นการศึกษาผลกระทบของนโยบายส่งเสริมรถยนต์

อีโค คาร์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญและผู้ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ให้ความเห็นว่าการส่งเสริมรถยนต์ในเชิงบวก เช่น ผู้ซื้อรถยนต์มีทางเลือกเพิ่มขึ้น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน สังคมโดยรวมได้ประโยชน์จากการประหยัดพลังงาน เชื้อเพลิง มลภาวะเป็นพิษลดน้อยลง ผู้ใช้รถยนต์มีความปลอดภัยจากมาตรฐานการผลิตของรถยนต์ และในระยะยาวหน่วยงานภาครัฐ สังคมจะได้รับประโยชน์คือ การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และการลดต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมซึ่งอาจตีมูลค่าในรูปเงิน ไม่ได้ทั้งหมดแต่เชื่อว่าจะคุ้มค่าเงินรายได้ที่รัฐสูญเสียไป และผลกระทบในเชิงลบ เช่น ผลกระทบต่อโครงสร้างตลาดและผู้ประกอบการในการแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดของตราสินค้าคู่แข่งและตราสินค้าของตนเอง ผลกระทบต่อรายได้รัฐ จากการลดอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรยนต์ลง ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ นโยบายดังกล่าวอาจจูงใจให้ผู้ซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นอันดับที่ 2 อาจไม่ช่วยให้เกิดการประหยัดพลังงาน และผลกระทบต่อผู้ลงทุนในระยะ 1 จากกรณีที่ได้มีการออกนโยบายดังกล่าวในระยะ 2 เป็นต้น

เมื่อพิจารณาผลกระทบดังกล่าว เห็นว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ให้ผลกระทบโดยรวมเป็นไปในเชิงบวกมากกว่าผลกระทบในเชิงลบในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากนโยบายดังกล่าวก่อให้เกิดการลงทุน การว่าจ้างแรงงานและอุตสาหกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ มากมาย ตั้งแต่วัตถุดิบขั้นพื้นฐานไปสู่การแปรรูปวัตถุดิบจนกระทั่งเป็นสินค้าสำเร็จรูป

สรุปประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ เป็นการศึกษาถึงประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า

ผลการพิจารณาเพื่อตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1. คือการวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการประเมินผลนโยบายโดยรวมและข้อที่ 3. คือ การศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์ ผลการศึกษาทั้ง 2 ข้อ โดยภาพรวมมีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียดปัจจัยทั้ง 5 ด้าน พบว่า มีปัจจัย 4 ด้าน มีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เรียงลำดับคะแนนเฉลี่ยจากมากไปน้อยตามเกณฑ์

ในการวิเคราะห์และแปลผลได้ดังนี้ ข้อ 1. จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนด ในนโยบายและข้อ 5. ผลกระทบของนโยบาย มีค่ามากที่สุด รองลงมาคือ ข้อ 2. คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย ข้อ 3. การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศและต่างประเทศ รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษาและความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ และปัจจัย 1 ด้าน มีค่าอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ข้อ 4. ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ตามลำดับ

แสดงให้เห็นว่า บุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ต่างมีความคิดเห็นและความพึงพอใจในขั้นการประเมินผลนโยบายโดยรวมและประสิทธิผลของนโยบายโดยภาพรวมของปัจจัยทั้ง 5 ด้าน มีค่าอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ผลสรุปการศึกษา ดังตารางที่ 40

ตารางที่ 40 สรุปประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์

ข้อ	รายการ	ระดับ
1	จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย	ค่อนข้างมาก
2	คุณภาพของรถยนต์ ได้แก่ ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย	ค่อนข้างมาก
3	การตลาดของรถยนต์ ได้แก่ ตลาดในประเทศและต่างประเทศ รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์	ค่อนข้างมาก
4	ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข	น้อย
5	ผลกระทบของนโยบาย	ค่อนข้างมาก
	ขั้นการประเมินผลนโยบายโดยรวม	ค่อนข้างมาก
	ประสิทธิผลของนโยบายโดยภาพรวม	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 40 สรุปความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่เป็นตัวแปรอิสระในขั้นการกำหนดนโยบายและขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่เป็นตัวแปรตาม เพื่อหาความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันตามกรอบแนวคิดในการวิจัย ผลการศึกษาที่เน้นใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ

และข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่า

ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในขั้นการกำหนดนโยบาย มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันเป็นไปตามกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ได้ตั้งเอาไว้ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในการที่จะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายมากที่สุดคือ ขั้นการกำหนดนโยบาย ที่มาจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ที่ร่วมกันกำหนดนโยบายและมีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกัน

ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ไม่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลที่มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในการที่จะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายไม่ได้ขึ้นอยู่กับขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งไม่เป็นไปตามกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ตั้งไว้

อภิปรายผล

จากการศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีประเด็นที่น่าสนใจที่ผู้วิจัยจะเสนออภิปรายผลดังต่อไปนี้

ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมที่มีผลต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยสอดคล้องกับทิศทางภาพรวมของการพัฒนาอุตสาหกรรมของโลกซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์เป็น 1 ใน 8 อุตสาหกรรมนำร่องของประเทศโดยประเทศไทยประสบความสำเร็จเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกรถกระบะปีกอ๊พ ขนาด 1 ตัน ในลำดับต้น ๆ ของโลก เนื่องมาจากการสนับสนุนของหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ โดยเฉพาะมาตรการทางด้านภาษีสรรพสามิตจากเดิมที่เก็บในอัตราร้อยละ 50 เหลือในอัตราร้อยละ 3 และการให้สิทธิพิเศษทางด้านกฎหมายในการบรรทุกสิ่งของต่าง ๆ ได้ ส่งผลให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 1 ของประเทศ หน่วยงานภาครัฐจึงใช้เป็นแนวทางในการออกนโยบายเพื่อสร้างรถยนต์ประเภทใหม่ให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ โดยได้รับการสนับสนุนและผลักดันจากรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 1

ที่ต้องการให้มีการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กกะทัดรัดและราคาที่ประชาชนสามารถรับภาระได้เพื่อให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยได้มีรถยนต์ไว้ใช้ภายในครอบครัว โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในการออกนโยบาย ซึ่งสอดคล้องกับกระบวนการนโยบายสาธารณะในขั้นการก่อตัวของนโยบาย ที่เริ่มมีการวิเคราะห์สภาพของปัญหาที่เกิดขึ้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากนโยบาย แนวทางการแก้ไขปัญหของนโยบาย ใครจะเป็นผู้ได้ประโยชน์หรือใครจะเป็นผู้เสียประโยชน์จากนโยบาย กลุ่มต่อต้าน กลุ่มสนับสนุนนโยบายมีจำนวนมากน้อยเท่าไร เป็นต้น (มยุรี อนุমানราชชน, 2548, หน้า 19) ซึ่งในการก่อตัวของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ นั้นมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของนโยบายที่จะบรรลุผลสำเร็จมาก่อน โดยมีการประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ ผู้ประกอบการที่สนใจจะเข้าร่วมลงทุนในนโยบาย รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบายจนสามารถยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนดในนโยบายต่าง ๆ จนกระทั่งนำไปสู่ขั้นการกำหนดนโยบายในปัจจุบัน 2 ด้านที่สำคัญคือ (1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ของนโยบายคือ การสร้างผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศซึ่งเป็นรถยนต์นั่ง (เก๋ง) ประเภทประหยัดพลังงานประเภทใหม่ในกลุ่ม A Segment โดยมีเป้าหมายคือ มีผู้ประกอบการสนใจเข้าร่วมลงทุน ในนโยบายจำนวน 3 รายจากผู้ผลิตรถยนต์และผู้นำเข้ารถยนต์จำนวน 12 ราย และตัวชี้วัดที่สำคัญได้แก่ การผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปีตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป โดยอายุของนโยบาย 8 ปี ซึ่งหน่วยงานภาครัฐใช้แนวคิดการจัดการสมัยใหม่และเครื่องมือการจัดการสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการกำหนดตัวชี้วัดและ (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลังรวมถึงสถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบายซึ่งสอดคล้องกับ Brevier and Deleon (1983, pp. 265-274 อ้างถึงใน สมบัติ ชำรงธัญวงศ์, 2553, หน้า 432-446) ให้ความเห็นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญ 6 ประการ คือ (1) แหล่งที่มาของนโยบายชัดเจน เช่น มติคณะรัฐมนตรี (2) ความชัดเจนของนโยบาย ที่ผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจ (3) นโยบายได้รับการสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (4) ความซับซ้อนในการบริหารงานมีน้อย (5) นโยบายได้รับผลประโยชน์ทุก ๆ ฝ่าย และ (6) มีทรัพยากรอย่างเพียงพอ เช่น เงินทุน เวลา เป็นต้น แม้นนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ จะยุติในรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 2 ก็ตาม แต่ก็ได้รับการทบทวนและพิจารณา นโยบายใหม่อีกครั้งจนมีการอนุมัติในรัฐบาล พลเอก.สุรยุทธ์ จุลานนท์ เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 (กระทรวงการคลัง, 2551) ทั้งนี้เนื่องมาจากการที่ได้มีการศึกษาปัญหา ความต้องการของประชาชน รวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ของนโยบายก่อนการดำเนินงานและการมีส่วนร่วมจากหลายฝ่าย ในการกำหนดนโยบายทั้งหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องผู้ประกอบการที่สนใจเข้าร่วมลงทุน

ในนโยบายรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบาย มาอย่างรอบคอบแล้วนั่นเอง กล่าวโดยสรุป เมื่อพิจารณาจากปัจจัยความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด รวมถึงการสนับสนุน จากองค์การที่เกี่ยวข้อง อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยทั้ง 2 ด้านนี้มีความเหมาะสมโดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมากในการกำหนดนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เนื่องจากมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ที่นโยบายจะประสบความสำเร็จและก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยรวม ในอนาคต สำหรับในขั้นการนำนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลของนโยบายได้นั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในนโยบายต้องมีความรับผิดชอบในการขับเคลื่อนและกระตุ้นให้กลไกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานได้ ตามภาระหน้าที่รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้ให้นโยบายประสบความสำเร็จตามเจตนารมณ์มีปัจจัย 3 ด้านที่สำคัญคือ (1) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในนโยบาย ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลังและสถาบันยานยนต์ ควรต้องมีการปรับปรุงเนื่องจากขาดการบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่ต้องเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบาย ประกอบด้วย กระทรวงพลังงาน ในเรื่องนโยบายการใช้พลังงานเชื้อเพลิงทดแทนสำหรับรถยนต์ ขาดความชัดเจนในการติดต่อสื่อสารและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น นโยบายการใช้แก๊สโซฮอล์ E 20 และแก๊สโซฮอล์ E 85 สำหรับรถยนต์เครื่องยนต์เบนซิน และนโยบายการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B 5 ถึง B 10 สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล เป็นต้น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในเรื่องนโยบายการปลูกพืชเพื่อผลิตเป็นพลังงานทดแทน และกระทรวงพาณิชย์ ในเรื่องนโยบายส่งเสริมผู้ผลิตพลังงานทดแทนต่าง ๆ เป็นต้น สอดคล้องกับ มยุรี อนุমানราชชน (2548, หน้า 211-217) ให้ความเห็นว่า การบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญบางประการ การติดต่อสื่อสาร และการประสานงานอย่างเต็มที่ระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหาร โครงการเป็นสิ่งจำเป็น การติดต่อสื่อสารเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการประสานงานในการนำนโยบายไปปฏิบัติและ Van Meter and Van Horn (1975, p. 460) กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องอาศัยการสื่อสารของมาตรฐาน และวัตถุประสงค์ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุก ๆ ฝ่ายในองค์การ ได้เข้าใจถึงเป้าหมายและการบรรลุผลสำเร็จของนโยบาย ดังนั้นจึงมีความสำคัญที่ผู้สื่อสารต้องสื่อความหมายให้มีความชัดเจนสม่ำเสมอ ในกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ แต่เนื่องจากกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในนโยบายดังกล่าว ไม่สามารถบูรณาการหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ดังที่ได้กล่าวมา ที่เกี่ยวข้องในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ได้ ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติ มีการบูรณาการในการติดต่อสื่อสารและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยผ่านกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นหลักทำให้มีเอกภาพ

ในการติดต่อสื่อสารและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติและผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ในนโยบาย เป็นส่วนที่รับรู้ข้อมูล ข่าวสารและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของนโยบาย เป็นส่วนสุดท้าย อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยภาพรวม มีความเหมาะสมอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย หน่วยงานภาครัฐและสถาบันยานยนต์ ควรต้อง มีการปรับปรุง (2) ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงการคลังรวมถึงสถาบันยานยนต์ ซึ่งในการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะมีความพร้อมมากกว่าผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบาย เนื่องจากว่านโยบายดังกล่าว เป็นนโยบายทางการส่งเสริมการลงทุนมุ่งเน้นให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่สนใจเข้ามาลงทุน ในประเทศโดยที่หน่วยงานภาครัฐใช้มาตรการทางด้านนโยบาย ยกเว้นภาษี ยกเว้นอากรขาเข้า เครื่องจักร อุปกรณ์ และอื่น ๆ จึงไม่จำเป็นต้องตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมารองรับนโยบายที่ออกมา ส่วนผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สำคัญ 4 ด้าน คือ (1) ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติในนโยบายทางด้านเอกสาร การยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ (2) ความพร้อมของเงิน ลงทุนตามเงื่อนไขของนโยบายซึ่งต้องมีเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 5,000 พันล้านบาท (3) ความพร้อม ของกำลังการผลิตรถยนต์คันต่อปีเพื่อให้ได้รับสิทธิการส่งเสริมการลงทุนครบถ้วนต้องมีปริมาณ การผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปีตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้น ไปอายุนโยบาย 8 ปี และ(4) ความพร้อมของผู้ผลิตรถยนต์ในการเปิดจำหน่ายรถยนต์ภายหลังจากที่ได้รับการอนุมัติจาก นโยบายภายในไม่เกิน 3 ปี ซึ่งขึ้นอยู่กับการอนุมัติผลของหน่วยงานภาครัฐเป็นสำคัญ สอดคล้อง กับ Sabatier and Mazmanian (1980, pp. 540-556) ที่ได้ศึกษาพบว่า ปัจจัยที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ ให้สำเร็จได้ต้องมีงบประมาณอย่างเพียงพอและต้องมีความเหมาะสมกับหน่วยงาน และแผนงาน ส่วน Van Meter and Van Horn (1975, p. 463) ให้ความเห็นเช่นเดียวกันว่า ทรัพยากรจะต้อง มีการจัดสรรให้เพียงพอ อาทิ วัสดุ งบประมาณ อุปกรณ์ สิ่งจูงใจต่าง ๆ และการสนับสนุนจาก หน่วยงานของรัฐ นอกจากนี้ วรเดช จันทรส (2554, หน้า 135-154) เห็นว่า องค์กรต้องมีความพร้อมทั้งด้านวัสดุ อุปกรณ์สถานที่ เครื่องมือเครื่องใช้และงบประมาณจึงจะทำให้การนำ นโยบายไปปฏิบัติประสบผลสำเร็จ นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นนโยบายที่หน่วยงาน ภาครัฐไม่ต้องใช้เงินอุดหนุนในนโยบายแต่ประการใด การลงทุนทั้งหมดเป็นผู้ประกอบการ ที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในนโยบายซึ่งจะได้รับสิทธิส่งเสริมการลงทุนจากหน่วยงานของภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องในนโยบายเมื่อปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในนโยบายได้ครบถ้วน อาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยด้านความพร้อมขององค์กร ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์โดยภาพรวมมีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจาก

ว่านโยบายดังกล่าวสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ และ (3) ปัจจัยอื่น ๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เนื่องจากว่าหากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการออกนโยบายนั้น ขาดความรู้ ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหา ทางด้านนโยบายโดยเฉพาะด้านระบบเศรษฐกิจของประเทศย่อมส่งผลเสียหายนต่อส่วนร่วมและ ไม่อาจจะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายได้ นโยบายนี้เป็นนโยบายหนึ่งที่มีมุ่งให้เกิดการขับเคลื่อน ของระบบเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากว่าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มีผลต่อ การเติบโตของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมากมาย ซึ่งนโยบายนี้ มีการศึกษาวิเคราะห์ถึงผลสำเร็จ ไว้ก่อนเริ่มนโยบาย โดยใช้แนวทางต้นแบบมาจากความสำเร็จของนโยบายส่งเสริมรถกระบะ ปิกอัพ ขนาด 1 ตัน เป็นแนวทางในการดำเนินนโยบาย สอดคล้องกับมยุรี อนุমানราชชน (2548, หน้า 211-217) ให้ความเห็นว่า การบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นนโยบาย ที่มีพื้นฐานอยู่บนทฤษฎีอยู่บนหลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้ นโยบายประสบความสำเร็จ เนื่องมาจากผู้กำหนดนโยบายไม่เข้าใจปัญหาที่นโยบายต้องแก้ไขอย่างเพียงพอว่า อะไรเป็นสาเหตุ อะไรเป็นปัญหา ปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติอาจแก้ไขได้ถ้าทำการวิเคราะห์เห็นนโยบายอย่างดี ตั้งแต่ขั้นนิยามประเด็นปัญหาและวิเคราะห์ทางเลือกนโยบาย ส่วน Van Meter and Van Horn (1975, p. 463) ให้ความเห็นเช่นเดียวกันว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกระบวนการนำนโยบายไป ปฏิบัติมีผลโดยทางตรงและโดยทางอ้อมคือ เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง การออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ จึงเป็นผลดีต่อ ระบบเศรษฐกิจของประเทศ ผลดีต่อสังคมโดยรวม ประชาชนได้มีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น เกิดความประหยัดและลดปัญหาสิ่งแวดล้อมของสังคมโดยรวม เป็นต้น อาจกล่าวได้ว่าปัจจัย ด้าน ปัจจัยอื่น ๆ ทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม โดยภาพรวม มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากนโยบายดังกล่าวส่งผลดีโดยรวมต่อระบบ เศรษฐกิจและสังคมส่วนใหญ่ ยกเว้น ด้านการเมืองที่ส่งผลกระทบในเชิงลบ เนื่องจากว่า ผู้รับผิดชอบในนโยบายโดยส่วนใหญ่มีผลประโยชน์แอบแฝงหรือมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

สรุปได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ที่สำคัญประกอบด้วย 2 ชั้น คือ ชั้นการกำหนด นโยบาย ที่มีปัจจัยสำคัญ 2 ด้านคือ (1) ด้านความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด และ (2) การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง และชั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่มีปัจจัยสำคัญ 3 ด้านคือ (1) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ (2) ความพร้อม ขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ (3) ปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและ ด้านสังคม ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ มีความคิดเห็น และความพึงพอใจสอดคล้องกันในปัจจัยเหตุของประสิทธิผลทั้ง 5 ด้าน โดยภาพรวม

มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก โดยขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยรวม มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ขั้นการกำหนดนโยบายโดยรวม และเมื่อพิจารณาปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ทั้ง 5 ด้าน พบว่า ในขั้นการกำหนดนโยบาย ปัจจัยด้านความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ปัจจัยด้านการสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง ส่วนขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัจจัยด้านปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมือง และด้านสังคม มีค่ามากที่สุดรองลงมา ได้แก่ ปัจจัยด้านความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และน้อยที่สุด ได้แก่ ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ และอาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลทั้ง 5 ด้านมีผลต่อประสิทธิผลของนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ อยู่ในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากนโยบายดังกล่าวก่อนที่จะมีการออกนโยบายมาบังคับใช้นั้นหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในนโยบายได้มีการประชุมหารือเกี่ยวกับเงื่อนไขต่าง ๆ จนเป็นที่ยุติและยอมรับแล้ว

ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค कार์ ในการที่จะบรรลุผลของนโยบายได้ การประเมินผลของนโยบายจึงเป็นสิ่งสำคัญของกระบวนการทางนโยบายเพื่อพิจารณาว่านโยบายดังกล่าวควรจะต้องยุติหรือสืบต่อนโยบายต่อไปซึ่งในขั้นการประเมินผลนโยบาย มีปัจจัย 5 ด้านที่สำคัญคือ (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายเป็นผู้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของนโยบายที่สำคัญคือ ต้องมีปริมาณการผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป โดยมีอายุนโยบาย 8 ปี ถึงจะได้รับสิทธิในการส่งเสริมการลงทุนที่กำหนดไว้ในนโยบาย หากผลิตรถยนต์จริงไม่ถึงจำนวนดังกล่าว ในระยะเวลาที่กำหนดในนโยบาย ผู้ผลิตรถยนต์จะได้รับสิทธิตามสัดส่วนที่จำหน่ายรถยนต์ได้ โดยนับระยะเวลาตั้งแต่ปีที่ 5 ถึง ปีที่ 8 ในเรื่องนี้ Ripley and Franklin (1976, pp. 199-200 อ้างถึงใน จุมพล หนิมพานิช, 2552, หน้า 200-201) ได้เสนอเครื่องวัดหรือแนวทางที่จะวัดการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติว่า ลักษณะเช่นไรที่ถือว่าการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติประสบความสำเร็จ ลักษณะเช่นไรที่ถือว่าการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติประสบความสำเร็จล้มเหลวโดยได้เสนอแนวทางไว้ 3 แนวทาง คือ (1) ความสำเร็จของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถวัดได้จากระดับของความร่วมมือที่ผู้นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีต่อผู้ออกคำสั่งหรือมีต่อผู้กำหนดนโยบาย ถ้าระดับของความร่วมมือมีสูงระดับของความสำเร็จในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติก็จะสูงตามไปด้วยและในทางกลับกัน ถ้าระดับของความร่วมมือมีต่ำ ระดับของความล้มเหลวในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติก็จะสูง (2) ความสำเร็จของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถพิจารณาได้จากเงื่อนไขที่ว่า ได้มีการบรรลุผลการปฏิบัติตามนโยบายนั้นตามภาระหน้าที่ขององค์กรที่รับผิดชอบด้วยความราบรื่น และปราศจากปัญหา ถ้าการปฏิบัติตามนโยบายใดเต็มไปด้วยความขัดแย้งหรือมีอุปสรรคเกิดขึ้น

มากเท่าใดระดับของความล้มเหลวก็น่าจะมีสูงขึ้นเท่านั้นและ (3) ความสำเร็จของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถพิจารณาได้จากการที่นโยบายนั้นได้ก่อให้เกิดผลการปฏิบัติในระยะสั้นและเกิดผลกระทบตามที่พึงปรารถนาหรือไม่ ซึ่งผลการประเมินของนโยบายในเบื้องต้นนั้นมีผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จก่อนครบกำหนดตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบายแล้วจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ส่วนที่เหลืออีก 3 ราย ได้แก่ บริษัท ชูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งคาดว่าจะประสบความสำเร็จตามเงื่อนไขของนโยบายได้ซึ่งผลสำเร็จดังกล่าวส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาในการสืบต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในระยะที่ 2 ในเวลาต่อมา สอดคล้องกับพิทยา บวรวัฒนา (2542, หน้า 176, 180) กล่าวว่า องค์การที่มีประสิทธิผลคือ องค์การที่ดำเนินการบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ประสิทธิภาพจึงเป็นเรื่องของความสำเร็จขององค์การในการกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ สำหรับ สุภชัย ยาวะประภาส (2550) ได้ให้ความเห็นที่คล้ายกันว่า ประสิทธิภาพคือ ความสามารถในการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของนโยบายและ Robbins (1987, pp. 24-41 อ้างถึงใน พิทยา บวรวัฒนา, 2542, หน้า 184-191) กล่าวว่า การวัดประสิทธิผลเป็นการตรวจสอบว่านโยบายได้ก่อให้เกิดผลลัพธ์ตรงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้หรือไม่ เกิดผลข้างเคียงหรือผลกระทบที่ไม่ตั้งใจหรือไม่ อย่างไร อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยด้านจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบายโดยภาพรวมมีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากนโยบายดังกล่าวไม่ได้จำกัดแต่เพียงการจำหน่ายภายในประเทศเท่านั้นสามารถที่จะส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ (2) คุณภาพของรถยนต์ ประกอบด้วย ตัวแปรย่อย 3 ตัวแปรคือ (2.1) ด้านการประหยัดพลังงานที่ใช้ น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร (2.2) ด้านสิ่งแวดล้อมที่ปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร และ (2.3) ด้านความปลอดภัยของรถยนต์ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันการชนทางด้านหน้าและด้านข้างของรถยนต์ ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายจะต้องผลิตรถยนต์ให้ได้ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานตามเงื่อนไขที่กำหนดดังกล่าว โดยต้องผ่านการตรวจคุณสมบัติและผลการรับรองจากสถาบันตามมาตรฐานยุโรปและส่งผล การตรวจรับรองดังกล่าวให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอนุมัติก่อนจึงจะทำการผลิตรถยนต์ได้ ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติทั้ง 5 ราย ผ่านการตรวจการรับรองคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานทั้งหมดแล้วและจากการเปิดจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ ของผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายยังไม่พบปัญหาในการเรียกรถยนต์คืนจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย เพื่อปรับปรุงหรือแก้ไขด้านคุณภาพอื่น ๆ ของรถยนต์ โดยผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ยังคงให้ความสำคัญในการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านความปลอดภัยและด้านสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยด้านคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ทั้ง 3 ตัวแปร ย่อยดังกล่าวโดยภาพรวมมีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ดังกล่าวเป็นความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

ในทางเทคนิคของการผลิตรถยนต์ (3) การตลาดของรถยนต์ ประกอบด้วยตัวแปรย่อย 4 ตัวแปร คือ (3.1) ตลาดในประเทศและต่างประเทศ ผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายมีแผนการจำหน่ายรถยนต์ตามสัดส่วนในประเทศและต่างประเทศที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับฐานของลูกค้านักของผู้ผลิตรถยนต์

ในแต่ละรายที่ได้มีการทำตลาดไว้แล้ว ซึ่งโดยส่วนมากให้ความสำคัญกับตลาดต่างประเทศมากกว่าตลาดในประเทศ โดยผู้ซื้อรถยนต์ อีโค คาร์ ยังคงให้ความสำคัญในด้าน (3.2) รูปลักษณะของรถยนต์ ที่มีทั้งประเภทรถยนต์ 5 ประตูและ 4 ประตู มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ (3.3) ราคาจำหน่าย และการบำรุงรักษา ซึ่งประเภทรถยนต์ 5 ประตู ที่มีราคาจำหน่ายสูงสุด ได้แก่ ทรานสิทต้า โตโยต้า รุ่น ออเนียว ยาริส และที่มีราคาจำหน่ายต่ำสุด ได้แก่ ทรานสิทต้า ซูซูกิ รุ่น เซเลริโอ ส่วนประเภทรถยนต์ 4 ประตู ที่มีราคาจำหน่ายสูงสุดและต่ำสุด ได้แก่ ทรานสิทต้า นิสสัน รุ่น อัลเมร่า สำหรับการบำรุงรักษารถยนต์สะสมที่ระยะทางใช้งานตั้งแต่ 10,000 ถึง 100,000 กิโลเมตร ทรานสิทต้า ที่เสียค่าบำรุงรักษารถยนต์ มากที่สุด ได้แก่ ทรานสิทต้า โตโยต้า รองลงมา ได้แก่ ทรานสิทต้า ซูซูกิ ทรานสิทต้า มิตรูบิชิ ทรานสิทต้า นิสสัน และน้อยที่สุด ได้แก่ ทรานสิทต้า ฮอนด้า ตามลำดับ

และตัวแปรที่ผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ให้ความสำคัญน้อยที่สุด ได้แก่ (3.4) ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ซึ่งขึ้นอยู่กับ การตอบสนองความต้องการใช้งานของผู้ซื้อรถยนต์ซึ่งมี 2 ลักษณะ คือ รถยนต์แบบ 5 ประตู ที่เหมาะสำหรับกลุ่มผู้ซื้อในวัยที่เพิ่งเริ่มทำงาน นักศึกษา วัยรุ่น เป็นรถยนต์คันแรก รูปลักษณะของรถยนต์จะออกแบบให้ดูโฉบเฉี่ยว ทันสมัย น่ารัก เน้นรูปแบบรถยนต์สปอร์ต และรถยนต์แบบ 4 ประตู ที่เหมาะสำหรับกลุ่มผู้ซื้อที่มีครอบครัวแล้วต้องการพื้นที่ในการบรรจุกิจกรรมและผู้โดยสาร รูปลักษณะของรถยนต์จะออกแบบให้ดูหรูหราภูมิฐาน อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยด้านการตลาดของรถยนต์ทั้ง 4 ตัวแปรย่อยดังกล่าวโดยภาพรวมมีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นตัวแปรที่ผู้ผลิตรถยนต์ใช้พิจารณาการผลิตรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์ ใช้พิจารณาในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ไว้เพื่อใช้งาน (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข

มีประเด็นปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ 3 ประการ คือ (4.1) ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานภาครัฐ ที่ยังขาดการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกันบน โยบายในการปฏิบัติงานให้เกิด ประสิทธิภาพ เช่น กระทรวงพลังงาน ที่ขาดความชัดเจนในเรื่องนโยบายการใช้พลังงานเชื้อเพลิง สำหรับรถยนต์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ขาดความชัดเจนในเรื่องนโยบายการปลูกพืช

เพื่อผลิตเป็นพลังงานทดแทนต่าง ๆ และกระทรวงพาณิชย์ ที่ขาดความชัดเจนในเรื่องการส่งเสริมผู้ผลิตพลังงานทดแทนในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น (4.2) ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมือง เนื่องจากหากผู้รับผิดชอบนโยบายมีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบายที่ตนเองรับผิดชอบ หรือมีผลประโยชน์แอบแฝงย่อมทำให้มีผลต่อประสิทธิภาพของนโยบาย จะเห็นได้ว่าตั้งแต่เริ่มนโยบายจนกระทั่งยุตินโยบายผู้ที่รับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐมาจากฝ่ายการเมือง และมีผลประโยชน์ร่วมกับนโยบายที่รับผิดชอบทั้งสิ้นส่งผลให้มีปัญหาอุปสรรคต่อการออกนโยบายมาโดยตลอดจนกระทั่งนโยบายได้ยุติลงและได้รับการทบทวน การพิจารณาใหม่จากผู้รับผิดชอบที่ไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องก่อนนโยบายจะนำไปสู่การอนุมัตินโยบายได้ในที่สุด และ (4.3) ปัญหาอุปสรรคจากผู้ร่วมลงทุนในนโยบาย เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ที่ได้รับการอนุมัติจากนโยบายมีความไม่มั่นใจว่าจะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขของนโยบายได้หรือไม่ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐใช้มาตรการทางด้านภาษีต่าง ๆ เข้าแก้ไขเพื่อช่วยเหลือผู้ผลิตรถยนต์ อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยด้านปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไขโดยภาพรวม มีความเหมาะสมในระดับน้อย เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐยังขาดการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกันนโยบายและผู้รับผิดชอบในนโยบายจะต้องไม่มีผลประโยชน์ร่วมกับนโยบาย หรือมีผลประโยชน์แอบแฝงกับนโยบายที่ตนเองรับผิดชอบอยู่ และ (5) ผลกระทบของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่เกิดขึ้น ซึ่งมีทั้งผลกระทบในเชิงบวกและกระทบในเชิงลบ เมื่อพิจารณาผลกระทบดังกล่าวเห็นว่า นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ให้ผลกระทบโดยรวมเป็นไป ในเชิงบวกมากกว่าผลกระทบในเชิงลบ เนื่องจากนโยบายดังกล่าวก่อให้เกิดการลงทุน การขยายกิจการเป็นจำนวนมาก การว่าจ้างแรงงาน และอุตสาหกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ มากมาย ตั้งแต่วัตถุดิบขั้นพื้นฐานไปสู่การแปรรูปวัตถุดิบจนกระทั่งเป็นสินค้าสำเร็จรูป อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยด้านผลกระทบของนโยบายโดยภาพรวม มีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก

สรุปได้ว่า ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่สำคัญประกอบด้วย ขั้นตอนการประเมินผลนโยบาย ที่มีปัจจัยสำคัญ 5 ด้านคือ (1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามเวลาที่กำหนดในนโยบาย (2) คุณภาพของรถยนต์ ประกอบด้วย 3 ตัวแปรย่อยคือ (2.1) ด้านการประหยัดพลังงาน (2.2) ด้านสิ่งแวดล้อม (2.3) ด้านความปลอดภัย (3) การตลาดของรถยนต์ ประกอบด้วย 4 ตัวแปรย่อยคือ (3.1) ตลาดในประเทศและต่างประเทศ (3.2) รูปลักษณ์ของรถยนต์ (3.3) ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา (3.4) ความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ (4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ที่สำคัญ 3 ประการ คือ (4.1) ปัญหาอุปสรรคจากภายในหน่วยงานภาครัฐ (4.2) ปัญหาอุปสรรคจากการแทรกแซงทางการเมืองและ (4.3) ปัญหาอุปสรรคจากผู้ร่วมลงทุนในนโยบาย และ (5) ผลกระทบของนโยบาย ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ และผู้ซื้อ

รถยนต์อีโค คาร์ มีความคิดเห็นและความพึงพอใจสอดคล้องกันในประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ในขั้นการประเมินผลนโยบายทั้ง 5 ด้าน โดยภาพรวมมีความเหมาะสมในระดับค่อนข้างมาก และเมื่อพิจารณาปัจจัย ทั้ง 5 ด้าน พบว่า จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบายและ ผลกระทบของนโยบาย มีค่ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ คุณภาพของรถยนต์ การตลาดของรถยนต์และน้อยที่สุด ได้แก่ ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไขตามลำดับ และอาจกล่าวได้ว่าประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการประเมินผลนโยบาย ทั้ง 5 ด้าน มีผลต่อปัจจัยเหตุของประสิทธิผล อยู่ในระดับค่อนข้างมาก เนื่องจากทุกปัจจัยมีผลต่อการพิจารณาถึงความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อให้ผู้ควบคุมนโยบายได้พิจารณาในขั้นการสืบต่อนโยบายหรือการยุตินโยบาย หรือต้องมีการปรับปรุงนโยบายดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ด้านปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในตัวแปรการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องในการออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่หลักในการรับผิดชอบนโยบาย ควรมีการบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติงานและมีประสิทธิผลในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ จะเห็นได้ว่านโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ยังมีหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกันบนนโยบายอยู่ 3 หน่วยงาน ได้แก่ (1) กระทรวงพลังงาน ที่ยังขาดความชัดเจนในการออกนโยบายพลังงานทดแทนสำหรับใช้ในรถยนต์ เช่น แนวทางนโยบายในการใช้น้ำมันไบโอดีเซล สำหรับรถยนต์ดีเซล และแนวทางนโยบายในการใช้แก๊สโซฮอล์ สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน เป็นต้น (2) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ยังขาดความชัดเจนในเรื่องการปลูกพืชเพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ เป็นต้น และ (3) กระทรวงพาณิชย์ ที่ยังไม่ชัดเจนในการส่งเสริมให้ผู้ผลิตพลังงานทดแทนมีความสามารถในการแข่งขันกับพลังงานจากฟอสซิล โดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรให้การส่งเสริมสนับสนุนรถยนต์ประหยัดพลังงานประเภทอื่น ๆ ด้วยที่ไม่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากฟอสซิลในการขับเคลื่อน เช่น รถยนต์พลังงานทดแทนต่าง ๆ อาทิเช่น รถยนต์พลังงานไฟฟ้า รถยนต์พลังงานนิวเคลียร์ รถยนต์พลังงานแม่เหล็ก รถยนต์พลังงานเซลล์เชื้อเพลิง เป็นต้น

2. ด้านปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในตัวแปรการสื่อสารระหว่างองค์การและกิจการการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในนโยบายและสถาบันยานยนต์

ควรปรับปรุงในเรื่องของการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในการให้ข้อมูล ข่าวสารต่าง ๆ ผ่านช่องทางสื่อสารที่หลากหลายอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เป็นข้อมูล ในการพิจารณาตัดสินใจของผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์ประหยัดพลังงานไว้ใช้งาน

3. ด้านปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในตัวแปรการเมือง ควรปรับปรุงในเรื่องของผู้ควบคุม นโยบายหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบายไม่ควรมีผลประโยชน์แอบแฝงหรือทับซ้อนกับนโยบาย เพราะเป็นปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในการทำให้นโยบายไม่เกิดประสิทธิผล

4. ด้านประสิทธิผลของนโยบายในตัวแปรคุณภาพของรถยนต์อีโค คาร์ ด้านความปลอดภัยจากการทดสอบการชนกับหน่วยงานอิสระ เช่น หน่วยงาน Euro NCAP หรือ หน่วยงาน Asean NCAP เป็นต้น เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือในผลการทดสอบการชนของรถยนต์ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่อการอนุมัติผลควรเข้มงวดต่อเงื่อนไขดังกล่าว จะเห็นได้ว่า มีผู้ผลิตรถยนต์ ตรายีนต้า ฮอนด้า รูน บริโอ และบริโอ อเมซ ใช้หน่วยงานภายในบริษัท ทำการทดสอบการชนของรถยนต์ในรุ่นดังกล่าว เป็นต้น

5. ด้านประสิทธิผลของนโยบายในตัวแปรราคาจำหน่าย จากแนวคิดดั้งเดิมของนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่ต้องการให้ผู้ผลิตรถยนต์ภายในประเทศผลิตรถยนต์ที่มีราคาประหยัด และไม่แพงโดยมีราคาจำหน่ายต่ำสุดและสูงสุดที่ 280,000 ถึง 350,000 บาทต่อคัน ซึ่งพบว่าการผลิต รถยนต์ทั้งหมด 9 รุ่นจากผู้ผลิตรถยนต์ 5 ราย มีราคาจำหน่ายต่ำสุดและสูงสุดที่ 359,000 ถึง 629,000 บาทต่อคัน ซึ่งไม่ได้เป็นไปตามแนวคิดดั้งเดิมที่หน่วยงานภาครัฐต้องการ ประเด็นปัญหาดังกล่าวมาจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีมุมมองเฉพาะผลประโยชน์ของหน่วยงานตนเองในการจัดเก็บ รายได้จากภาษีสรรพสามิตซึ่งยังคงอยู่ในอัตราสูงที่ร้อยละ 17 รวมถึงผู้ผลิตรถยนต์ ต้องมีการลงทุน ในด้านต่าง ๆ อีกไม่ต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท หากเทียบกับการส่งเสริมรถยนต์ไฮบริด ที่จัดเก็บภาษี สรรพสามิตเพียงอัตราร้อยละ 10 โดยมีการลงทุนที่ไม่มากนัก หรือหากเทียบกับการส่งเสริมรถยนต์ ปิกอัพ ขนาด 1 ตัน ที่เก็บภาษีสรรพสามิตอัตราร้อยละ 3 เท่านั้น ทำให้ไม่จูงใจในการลงทุนของ ผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ และราคาจำหน่ายที่สูงยังส่งผลกระทบต่อการแข่งขันในตลาดโลกด้วย อีกทั้ง นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เป็นนโยบายของประเทศไทย ที่ต้องการผลักดันให้เป็นผลิตภัณฑ์ หลักตัวที่ 2 ของประเทศ สามารถกระตุ้นระบบเศรษฐกิจและทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ในการผลิตรถยนต์เล็กของโลก จึงควรปรับลดภาษีสรรพสามิตลงให้อยู่ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 จึงจะเกิดประสิทธิผลโดยรวม

ข้อเสนอแนะเชิงประสานนโยบาย

1. ควรมีการกำหนดคนนโยบายการใช้พลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ไว้อย่างชัดเจน โดยบูรณาการกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย เช่น หน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์

และอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย เพื่อร่วมกันในการวางแผนการทำงาน และการกำหนดทิศทางการใช้พลังงานเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ในอนาคตโดยเฉพาะ

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการปลูกพืชชนิดต่าง ๆ เพื่อนำมาผลิตเป็นพลังงานทดแทน สำหรับรถยนต์ทั้งเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์เบนซิน ที่เหมาะสมต่อการใช้งานของประเทศไทย
2. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ได้รับจากนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในเชิงปริมาณ เช่น ด้านการประหยัดพลังงาน สามารถลดการใช้เชื้อเพลิงลงไปได้มีปริมาณเท่าใด ด้านสิ่งแวดล้อม สามารถลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงไปได้มีปริมาณเท่าใด ด้านความปลอดภัย สามารถลดอุบัติเหตุลงไปได้มีจำนวนเท่าใด และด้านสังคม ได้รับประโยชน์อะไรบ้างจากนโยบาย รวมถึงผลกระทบในเชิงลบที่เกิดขึ้นจากนโยบายดังกล่าว เป็นต้น

บรรณานุกรม

กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2556). *กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน*. เข้าถึงได้จาก

http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html

กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2557). *กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน*. เข้าถึงได้จาก

http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2555). *ประชาคมเศรษฐกิจเอเชีย*. เข้าถึงได้จาก

http://www.dtn.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=6776%3A2011-07-21-18-56-58&catid=304%3Aaaccasean&Itemid=792&lang=th

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ. (2555 ก). *การกําหนดปีโตรเลียม*. เข้าถึงได้จาก

http://www.dmf.go.th/dmfweb/images/stories/origin_of_petroleum.pdf

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ. (2555 ข). *เชื้อเพลิงธรรมชาติอื่น ๆ*. เข้าถึงได้จาก

http://www.dmf.go.th/dmfweb/index.php?option=com_content&view=article&id=192&Itemid=71&lang=th

กรมธุรกิจพลังงาน. (2556). *บริการกรมธุรกิจพลังงาน สถิติ การจัดหาและจัด จำหน่าย*.

เข้าถึงได้จาก http://www.doed.go.th/info/value_oil.php

กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2555). *คลังความรู้*

พลังงานทดแทน. เข้าถึงได้จาก http://www.dede.go.th/dede/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=68&Itemid=106&lang=th

กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2556). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเครื่องยนต์เบนซิน (แก๊สโซลีน) และการใช้แก๊สโซฮอล์ E10*. เข้าถึงได้จาก

<http://water-pacific.com/index.php/-e10>

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. (2557). *จับตาราคาประหยัดนามขอกอกอีโคคาร์*. เข้าถึงได้จาก

<http://library.dip.go.th/Industrial%20Innovation/wwwinnonew1-01-det025.html>

กรมสรรพสามิต. (2555). *โครงสร้างองค์กร*. เข้าถึงได้จาก <http://www.excise.go.th/>

[ABOUT_US/ORG_CHART/index.htm](http://www.excise.go.th/ABOUT_US/ORG_CHART/index.htm)

กรมสรรพสามิต. (2556 ก). *ข่าวแจกและแถลงข่าว (ฉบับที่ 9/ 2556)*. เข้าถึงได้จาก

[http://www.excise.go.th/index.php?id152&tx_ttnews\[tt_news\]=1842&tx_ttnews\[backPid\]=27&cHash=fd6ba837a1](http://www.excise.go.th/index.php?id152&tx_ttnews[tt_news]=1842&tx_ttnews[backPid]=27&cHash=fd6ba837a1)

- กรมสรรพสามิต. (2556 ข). *รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสาร รถยนต์เฉพาะ*. เข้าถึงได้จาก <http://yasothon.excise.go.th/car.html>
- กรมสรรพสามิต. (2557). *ข้อมูลยอดเงินสนับสนุนสำหรับรถยนต์คันแรก รถยนต์นั่ง*. เข้าถึงได้จาก http://firstcar.excise.go.th/fc_internet/form/sitcar_14122555.pdf
- กระทรวงการคลัง. (2534, 30 ธันวาคม). *เรื่องลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27)*. ประกาศกระทรวงการคลัง.
- กระทรวงการคลัง. (2550, 9 พฤศจิกายน). *เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 80)*. ประกาศกระทรวงการคลัง.
- กระทรวงการคลัง. (2551, 11 กุมภาพันธ์). *เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 81)*. ประกาศกระทรวงการคลัง.
- กระทรวงการคลัง. (2554, 12 มกราคม). *เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 87)*. ประกาศกระทรวงการคลัง.
- กระทรวงพลังงาน. (2554). *การปรับกระบวนการทัศนคติการเรียนการสอนด้านพลังงาน. Energy Plus, 32, 2-3.*
- กระทรวงพลังงาน. (2555). *พลังงานทางเลือก*. เข้าถึงได้จาก <http://www.energy.go.th/?q=th/alternative>
- กระทรวงอุตสาหกรรม. (2550 ก, 4 มิถุนายน). *เรื่องนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล*. เลขที่ ออก 0905/1613.
- กระทรวงอุตสาหกรรม. (2550 ข, 21 ธันวาคม). *เรื่องคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล*. ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม.
- การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงภาครัฐเน้นดูแลไม่ให้ กระทบราคาขายปลีกหรือต้นทุน. (2557, 18 ธันวาคม). *ประชาชาติธุรกิจออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1418882573
- การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย. (2544). *พลังงานไฟฟ้า*. เข้าถึงได้จาก <http://www.stjohn.ac.th/Department/school/www.egat.or.th/thai/misc/file1.html>
- เกรียงไกร เศษกานนท์. (2553). *เครือข่ายการผลิตระดับโลกและการถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อยกระดับความสามารถทางเทคโนโลยีของผู้ผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

- ขับเคลื่อนดีเซล B7 ต้นปีหน้า จับตาปริมาณปาล์ม-ความชัดเจนของภาครัฐ. (2556, 17 กันยายน)
 นิตยสาร *อีเนอร์ยี เซฟวิ่ง*. เข้าถึงได้จาก <http://www.energysavingmedia.com/news/page.php?a=10&n=16&cno=4755>
- คนซื้อเตรียมเฮ รดราคา 3 แสนมาแล้ว!! (2552, 23 กรกฎาคม). *ผู้จัดการ 360 องศา รายสัปดาห์*.
 เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/iBizchannel/ViewNews.aspx?NewsID=9520000083146&TabID=2&>
- คลังปัญญาไทย. (2555 ก). *น้ำมันเบนซิน (Gasoline)*. เข้าถึงได้จาก <http://www.panyathai.or.th/wiki/index.php/น้ำมันเบนซิน>
- คลังปัญญาไทย. (2555 ข). *พลังงานทดแทน*. เข้าถึงได้จาก <http://www.panyathai.or.th/wiki/index.php/พลังงานทดแทน>
- ค่ายรถเร่งคลอดอีโก คาร์ ตลาดแรงเกินคาด โตโยต้า-ฮอนด้าปรับแผน. (2553, 2 เมษายน).
ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/view_news.php?newsid=02p0101290353&ionid=0201&day=2010-03-29
- จับตามองปัจจัยการพัฒนารถยนต์อีโคคาร์ในตลาดโลก. (2557, 2 เมษายน). *ไทยพีอาร์ดอทเน็ต*.
 เข้าถึงได้จาก <http://www.thaipr.net/auto/537592>
- จับตารถราคาประหยัดหนามยอกออีโคคาร์. (2550, 19 กรกฎาคม). *ผู้จัดการออนไลน์*.
 เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9500000084353>
- จับตาลีโคคาร์เซกเมนต์ใหม่ตลาดรถยนต์ไทย. (2550, 20 มิถุนายน). *ผู้จัดการรายวัน*.
 เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9500000071422>
- จุมพล หนิมพานิช. (2547). *การวิเคราะห์นโยบาย*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช.
- จุมพล หนิมพานิช. (2550). *การวิจัยเชิงคุณภาพ ในทางรัฐศาสตร์ และรัฐประศาสนศาสตร์*.
 กรุงเทพฯ: แอคทีฟ พรินท์.
- จุมพล หนิมพานิช. (2552). *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*
 (พิมพ์ครั้งที่ 4). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช.
- จุมพล หนิมพานิช. (2553). *การบริหารจัดการภาครัฐใหม่: หลักการ แนวคิด และกรณีตัวอย่าง*
 ของไทย (พิมพ์ครั้งที่ 3). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช.
- ฉัตรศิริ ปิยะพิมลสิทธิ์. (2548). *การใช้ SPSS เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล*.
 เข้าถึงได้จาก <http://www.watpon.com/spss>

- ชูศรี วงศ์รัตนะ. (2550). *เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: ไทเนรมิตกิจ
อินเตอร์ โพรเกรสซิฟ.
- ชูชุกิบุราราคา “เซเลริโอ” จับลูกค้าจยบ.มันใจตลาดอีโคคาร์ยังฉิวไวปีหน้าขึ้นเบอร์หนึ่ง.
(2557, 27 พฤษภาคม). *ประชาชาติธุรกิจออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก
http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1401092356
- เซ็กเมนต์ใหม่อีโคคาร์. (2550, 23 มิถุนายน). *สยามธุรกิจออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก
http://www.siamturakij.com/home/news/print_news.php?news_id=4301
- ดิน ปรัชญพฤทธิ. (2552). *ศัพท์รัฐประศาสนศาสตร์*. (พิมพ์ครั้งที่ 10 ฉบับพิมพ์เพิ่มเติม). กรุงเทพฯ:
วีพริ้นท์.
- โตโยต้าปรับแผนอีโคคาร์-ครองแชมป์เก่ง. (2556, 4 กรกฎาคม). *ประชาชาติธุรกิจออนไลน์*.
เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1372913017
- โตโยต้าเผยยอดขายอีโคคาร์เกินเป้า. (2556, 15 พฤศจิกายน). *กรุงเทพธุรกิจออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก
[http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/auto-mobile/auto-mobile/
20131115/543397/โตโยต้าเผยยอดขายอีโคคาร์เกินเป้า.html](http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/auto-mobile/auto-mobile/20131115/543397/โตโยต้าเผยยอดขายอีโคคาร์เกินเป้า.html)
- ถวัลย์ วรเทพพูนพิงษ์. (2536). *การประเมินผลนโยบาย: ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและความเป็น
ธรรมของนโยบาย*. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ถวัลย์ วรเทพพูนพิงษ์. (2537). *เอกสารประกอบการสอนวิชา รศ. 740. การนำนโยบายไปปฏิบัติ*.
กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ถวัลย์ วรเทพพูนพิงษ์. (2540). *การกำหนดและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ: ทฤษฎีและ
การประยุกต์ใช้*. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- ทดลองขับ Honda BRIO 1.2 CVT & 5 MT: เรามี “อคติ” กันเกินไปหรือเปล่า?. (2554)
ได้จาก [http://www.headlightmag.com/main/index.php?option
=com_content&view=article&id=2789](http://www.headlightmag.com/main/index.php?option=com_content&view=article&id=2789)
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2539). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2543). *การบริหารผลการดำเนินงาน*. กรุงเทพฯ: ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2549). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการบริหารราชการแนวใหม่* (พิมพ์ครั้งที่ 2).
กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ.

ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2551). ทิศทางและแนวโน้มของรัฐประศาสนศาสตร์. ใน *ประมวลสาระชุดวิชาแนวคิด ทฤษฎีและหลักการแนวคิด ทฤษฎีและหลักการรัฐประศาสนศาสตร์* หน่วยที่ 15 (หน้า 439-476). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ทิชากร เกสรบัว. (2543). *การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์*. กรุงเทพฯ: สำนักงานข้าราชการพลเรือน.

ทิชากร เกสรบัว. (2553). ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งออกในอุตสาหกรรมรถยนต์และการพยากรณ์. *วารสารศรีนครินทรวิโรฒวิจัยและพัฒนา (สาขาวิชามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์)*, 4(8), 53-66.

ไทยสพบช่องวิกฤตน้ำมัน เชียร์คนทั่วโลกซื้ออีโคคาร์! รถไทยมาตรฐานยุโรป. (2551, 24 พฤษภาคม). ผู้จัดการ 360 องศา รายสัปดาห์. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/iBizchannel/ViewNews.aspx?NewsID=9510000059382>

ธงชัย สันติวงษ์. (2533). *องค์การและการบริหาร*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.

ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2557). *การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS* (พิมพ์ครั้งที่ 15 ปรับปรุง). กรุงเทพฯ: บิสซิเนสฮาร์เอนด์ดี.

นิคม โรจนะน้ำแห่งสนิท ฮอนด้าเตรียมเดินเครื่องเต็มสูบ ปลายมีนาคม (2555, 31 มกราคม). *ไทยรัฐออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก <http://www.thairath.co.th/content/234952>

เนตร์พัฒนา ยาวีราช. (2553). *การจัดการสมัยใหม่* (พิมพ์ครั้งที่ 7 ปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: ทริปเพิ้ล กรุ๊ป.

บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ก). *Product features swift*. เข้าถึงได้จาก <http://www.suzuki.co.th/webpage/swift/>

บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ข). *Product features celerio*. เข้าถึงได้จาก <http://www.suzuki.co.th/webpage/celerio/>

บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ค). *ตารางตรวจเช็คระยะปกติ*. เข้าถึงได้จาก <http://www.suzuki.co.th/webpage/afet-sale-services/periodic-maintenance.html>

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2554). *เทคโนโลยีไฮบริด*. เข้าถึงได้จาก http://www.toyota.co.th/technology-toyota-detail.php?cont_id=391

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ก). *รถยนต์ส่วนบุคคล YARIS*. เข้าถึงได้จาก <http://www.toyota.co.th/lite/product.php?model=yaris>

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ข). *Maintenance Lookup*. เข้าถึงได้จาก http://www.toyota.co.th/customer-service/index.php?app=product&fnc=maintenance_lookup&series_group_id=9&km=100000&car_year=2012

บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ก). *ชีวิตคุณง่ายขึ้นได้อีก MARCH* ราคาเริ่มต้น
ที่ 388,000 บาท. เข้าถึงได้จาก <http://www.nissan.co.th/th/vehicles/march.aspx>

บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ข). *ความสุขที่กว้างกว่าใคร ALMERA* ราคา
เริ่มต้นที่ 433,000 THB. เข้าถึงได้จาก <http://www.nissan.co.th/th/vehicles/Almera.aspx>

บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ค). *ค่าบำรุงรักษา*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.nissan.co.th/th/Owning/Maintenance-costs/March.aspx>

บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ง). *ค่าบำรุงรักษา*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.nissan.co.th/th/Owning/Maintenance-costs/Almera.aspx>

บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ก). *หน้าแรก*. เข้าถึงได้จาก
<http://mitsubishimotors-mirage.com/mirage/home.html>

บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ข). *New Attrage BE BEYOND*. เข้าถึงได้จาก
<http://mitsubishimotors-attrage.com/web/index.php>

บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ค). *ตารางแสดงรายการอะไหล่ที่ต้องเปลี่ยน
พร้อมค่าบริการตามระยะทาง*. เข้าถึงได้จาก [http://Mitsubishi-motors.co.th/th/
Periodical-Maintenance](http://Mitsubishi-motors.co.th/th/Periodical-Maintenance)

บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด. (2555). *เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย*.
เข้าถึงได้จาก http://www.honda.co.th/th/company/Technology_environment

บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ก). *Brio*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.honda.co.th/th/brio>

บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ข). *Brio Amaze*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.honda.co.th/th/brioamaze>

บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด. (2557 ค). *ตารางรายการอะไหล่*. เข้าถึงได้จาก
<http://www.honda.co.th/owner/periodical/result>

บีบีซีแก๊สโซฮอลล์เกรดเดียว 4 กระทรวง ตั้งทีมรื้อแผนใช้น้ำมันครั้งใหญ่/ คลังรับลูกปรับฐานภาษี
รถยนต์ใหม่. (2557, 8 ตุลาคม). *ฐานเศรษฐกิจออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก
[http://www.thannews.th.com/index.php?option=com_content&view=article&
amp;id=249555:4-&catid=89:2009-02-08-11-24-05&Itemid=417#VJkq-P8As](http://www.thannews.th.com/index.php?option=com_content&view=article&id=249555:4-&catid=89:2009-02-08-11-24-05&Itemid=417#VJkq-P8As)

ประพัฒน์ เขยชม “อีโกลาร์นิสสันเฟสแรกทะลุ 2 แสนคัน”. (2557, 31 มกราคม).
ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. เข้าถึงได้จาก [http://www.prachachat.net/
news_detail.php?newsid=1391157610](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1391157610)

ปิดฉากประชานิยมรถยนต์คันแรก. (2557, 11 กุมภาพันธ์). *ไทยรัฐออนไลน์*.

เข้าถึงได้จาก <http://www.thairath.co.th/content/402742>

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2526). *การวิจัยประเมินผล*. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ผลวิจัยพบคนไทยซื้อเพราะรูปโฉม. (2555, 25 ธันวาคม). *ฐานเศรษฐกิจออนไลน์*.

เข้าถึงได้จาก http://www.thannews.th.com/index.php?option=com_content&view=article&id=160992:2012-12-25-08-08-08&catid=134:than-auto-&Itemid=452%20-%20.VFX432c4TIo#VlRrXFHsn7dw

http://www.thannews.th.com/index.php?option=com_content&view=article&id=160992:2012-12-25-08-08-08&catid=134:than-auto-&Itemid=452%20-%20.VFX432c4TIo#VlRrXFHsn7dw

http://www.thannews.th.com/index.php?option=com_content&view=article&id=160992:2012-12-25-08-08-08&catid=134:than-auto-&Itemid=452%20-%20.VFX432c4TIo#VlRrXFHsn7dw

เผยรัฐบาลขาดทุน “รถคันแรก” สูงถึง 2.8 หมื่นล้าน ซึ่งเป็นโครงการส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้. (2557, 10 พฤษภาคม). *ผู้จัดการออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9570000052005&html=1&TabID=2&>

พรหมมินทร์ งามจันทร์. (2548). *เอสส์ คาร์ โอกาสและความหวังของดีทรอยท์แห่งเอเชีย*.

กรุงเทพธุรกิจ Bizweek. เข้าถึงได้จาก library.dip.go.th/multim5/News/N01737.doc

พรหมมินทร์ งามจันทร์ และสินธุ์ชัย ภมรพล. (2551). *อีโคคาร์ แรงงานตัวแปรยานยนต์ 52*

แนะใช้หลักพอเพียง. *กรุงเทพธุรกิจออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/auto-mobile/auto-mobile/20081229/>

[3148/อีโคคาร์-แรงงาน-ตัวแปรยานยนต์-52-แนะใช้หลักพอเพียง.html](http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/auto-mobile/auto-mobile/20081229/3148/อีโคคาร์-แรงงาน-ตัวแปรยานยนต์-52-แนะใช้หลักพอเพียง.html)

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2534. (2534, 21 พฤศจิกายน).

ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 1-4.

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 3) พุทธศักราช 2544. (2544, 30 พฤศจิกายน).

ราชกิจจานุเบกษา. หน้า 1-4.

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พุทธศักราช 2520. (2520, 4 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*.

หน้า 1-21.

พิทยา บวรวัฒนา. (2542). *ทฤษฎีองค์การสาธารณะ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

โพลล์ ฯ โซว์นวัตกรรมใหม่รถยนต์ลอยฟ้า. (2555, 9 พฤษภาคม). *คมชัดลึก*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.komchadluek.net/detail/20120509/129872/โพลล์โซว์>

[นวัตกรรมใหม่รถยนต์ลอยฟ้า.html#Uc_8t9g5CHw](http://www.komchadluek.net/detail/20120509/129872/โพลล์โซว์นวัตกรรมใหม่รถยนต์ลอยฟ้า.html#Uc_8t9g5CHw)

โพลล์ท่ม 2.7 หมื่นล้าน อีโคคาร์ ย้ายฐานการผลิตเยอรมันมาไทย. (2551, 3 มกราคม).

ประชาชาติธุรกิจ, หน้า 31.

ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล. (ม.ป.ป. ก). *ความหมาย*

ของแรงม้าและแรงบิด. เข้าถึงได้จาก <http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/howstuff1/engine/enginethai21.htm>

ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล. (ม.ป.ป. ข). *เครื่องยนต์*.

เข้าถึงได้จาก <http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/howstuff1/engine/enginethai.htm>

ภาควิชาฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล. (ม.ป.ป. ค). *รถไฮบริด*

คืออะไร. เข้าถึงได้จาก <http://www.rmutphysics.com/charud/howstuffwork/hybrid-car/2-hybrid-car1thai.htm>

มยุรี อนุมานราชชน. (2548). *นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด กระบวนการและการวิเคราะห์*

(พิมพ์ครั้งที่ 2). เชียงใหม่: คณีนิจการพิมพ์.

มติชนวิชิรัฐลดภาษีแก๊ง กดราคาต่ำสร้างดีมานด์. (2552, 21 กรกฎาคม). *กรุงเทพธุรกิจออนไลน์*.

เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/auto-mobile/auto-mobile/20090721/61558/มติชนวิชิรัฐลดภาษีแก๊ง-กดราคาต่ำสร้างดีมานด์.html>

มติชนวิชิผลผลิต “มิราจ” ทะลุ 2 แสนคัน. (2557, 31 มกราคม). *ผู้จัดการออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9570000019777>

ย้อนรอย “อีโคคาร์” สู่นาครรถขงตัวใหม่ไทย. (2551, 6 มกราคม). *ผู้จัดการออนไลน์*.

เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewID=9500000154697>

ย้อนเส้นทางวิบาก “อีโคคาร์”. (2550, 17 พฤษภาคม). *ประชาชาติธุรกิจ*, หน้า 8.

Euro NCAP คืออะไร?. (2550, 14 เมษายน). *ผู้จัดการออนไลน์*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.ads.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewID=9500000041124>

รัฐแจงอีโคคาร์เฟส 2 วันนี้ ค่าขรถดงดักถัน. (2556, 28 ตุลาคม). *กรุงเทพธุรกิจออนไลน์*.

เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/auto-mobile/auto-mobile/20131028/539084/รัฐแจงอีโคคาร์เฟส2วันนี้-ค่าขรถดงดักถัน.html>

ราชบัณฑิตยสถาน. (2531). *ศัพท์บัญญัติคำอธิบาย*. กรุงเทพฯ: ธรรมมถการพิมพ์.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2555). *พจนานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542*.

เข้าถึงได้จาก <http://rirs3.royin.go.th/new-search/word-28-search.asp>

วรเดช จันทรศร. (2543). *การนำนโยบายไปปฏิบัติ* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: สหขบถลอก

และการพิมพ์.

วรงค์ จันทรรต. (2554). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ:
พริกหวานกราฟฟิค.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2555 ก). *พลังงาน*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/พลังงาน>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2555 ข). *รถยนต์*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/รถยนต์>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ก). *การวิเคราะห์สวอต*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/การวิเคราะห์สวอต> 87

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ข). *คาร์ล เบนซ์*. เข้าถึงได้จาก http://th.wikipedia.org/wiki/คาร์ล_เบนซ์

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ค). *เชื้อเพลิงไฮโดรเจน*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/เชื้อเพลิงไฮโดรเจน>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 จ). *เซลล์เชื้อเพลิง*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/เซลล์เชื้อเพลิง>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ฉ). *ปิโตรเลียม*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/ปิโตรเลียม>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ช). *รูคอล์ฟ ดีเซล*. เข้าถึงได้จาก [http://th.wikipedia.org/wiki/รูคอล์ฟ ดีเซล](http://th.wikipedia.org/wiki/รูคอล์ฟ_ดีเซล)

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ซ). *ลานีญา*. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/ลานีญา>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2556 ฉ). *อิเล็กทรอนิกส์กำลัง*. เข้าถึงได้จาก
<http://th.wikipedia.org/wiki/อิเล็กทรอนิกส์กำลัง>

ศิริเดช สุชีวะ และเพชรรา พิพัฒน์สันติกุล. (2544). *การประเมินและการจัดการโครงการประเมิน*.
นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

สุภชัย ยาวะประภาส. (2550). *นโยบายสาธารณะ* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2553 ก). รถ “อีโคคาร์” (Eco Car) กับมาตรฐานอัตราการสิ้นเปลือง
น้ำมันเชื้อเพลิง. เข้าถึงได้จาก http://data.thaiauto.or.th/iu3/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=24:2010-11-11-10-56-23&id=262:-eco-car-&Itemid=11

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2553 ข). รถ “อีโคคาร์” (Eco Car) กับมาตรฐานด้านความปลอดภัย.

เข้าถึงได้จาก http://data.thaiauto.or.th/iu3/index.php?view=items&cid=22%3A2010-11-11-10-54-14&id=658%3A-eco-car-&pop=1&tmpl=component&print=1&option=com_flexicontent&Itemid=9

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2553 ค). เทคโนโลยียานยนต์ประหยัดน้ำมัน 2. เข้าถึงได้จาก

http://data.thaiauto.or.th/iu3/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=24:2010-11-11-10-56-23&id=578:-2&Itemid=11

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2555 ก). เรื่องอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยภายใต้ประชาคม

เศรษฐกิจเอเซีย. เข้าถึงได้จาก http://thaiauto.or.th/industry_movement/industry_movement_content1.asp?id=287

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2555 ข). อุตสาหกรรมยานยนต์ต่างประเทศ. เข้าถึงได้จาก

http://data.thaiauto.or.th/iu3/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=94

ศูนย์สารสนเทศยานยนต์. (2557). ตารางสถิติยานยนต์ไทย. เข้าถึงได้จาก

http://data.thaiauto.or.th/iu3/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=75:2010-11-11-10-57-01&id=727:2010-11-22-01-24-56&Itemid=82

สถาบันนวัตกรรมและพัฒนาระบบการเรียนรู้ มหาวิทยาลัยมหิดล. (2550). พลังงานทางเลือก.

เข้าถึงได้จาก http://www3.ipst.ac.th/research/assets/web/mahidol/earth_science%284%29/chapter5_4.html=article&Id=539323111&Ntype=1

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. (2537). เอกสารประกอบการสอนวิชา รศ. 740 การนำนโยบาย

ไปปฏิบัติ (ฉบับที่ 1). กรุงเทพฯ: โครงการเอกสารและตำรา คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สถาบันยานยนต์. (2545). รายงานสรุปผู้บริหาร โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรม

ยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.

สถาบันยานยนต์. (2553 ก). การศึกษาแบบจำลองอุปสงค์รถยนต์ในประเทศไทย. กรุงเทพฯ:

สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.

สถาบันยานยนต์. (2553 ข). โครงการจัดทำแผนที่นำทางการพัฒนาเทคโนโลยีด้านอุตสาหกรรม

ยานยนต์. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.

สถาบันยานยนต์. (2554 ก). ศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจเอเซีย.

กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.

- สถาบันยานยนต์. (2554 ข). *การศึกษาผลกระทบด้านภัยสึนามิและแผ่นดินไหวในญี่ปุ่น ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.
- สถาบันยานยนต์. (2555 ก). *แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2555-2559*. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.
- สถาบันยานยนต์. (2555 ข). สารจากผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์. *ยานยนต์สาร*, 11(98), 1-12.
- สถาบันยานยนต์. (2557 ก). สถิติ *Global Automobile Production Ranking 2012*. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiauto.or.th/2012/th/#.UIAgEFObHal>
- สถาบันยานยนต์. (2557 ข). *โครงสร้างสถาบัน*. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiauto.or.th/2012/th/about-us/the-institution.asp>
- สถาบันวิจัยและพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (2555). *เชื้อเพลิงซากดึกดำบรรพ์ (Fossil fuels)*. เข้าถึงได้จาก <http://teenet.cmu.ac.th/sci/fossil01.php>
- สถาบันวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอุตสาหกรรมการผลิต. (2555, 19 กันยายน). *คู่มือถนนสู่ AEC เพื่อ SMEs ไทย*. เข้าถึงได้จาก <http://www.smi.or.th/index.php/sample-sites-7/category/19-aec-smes-smi>
- สนุกคอทคอม. (2552). *นิสสันอ่อนคั่งเคาะภาษีอีโคคาร์ต่ำกว่า 17%*. เข้าถึงได้จาก <http://news.sanook.com/824652/>
- สมบัติ ชำรงฉวีวงศ์. (2539). การเมืองกับการบริหาร. *วารสารพัฒนบริหารศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*, 36(1), 1-19.
- สมบัติ ชำรงฉวีวงศ์. (2553). *นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ* (พิมพ์ครั้งที่ 21). กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- สมพงษ์ เกษมสิน. (2526). *การบริหารงานบุคคลแผนใหม่*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สมพร เพ็ญจันทร์. (2552). *นโยบายสาธารณะ: ทฤษฎีและการปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมาคมนิเวศลิษฐ์แห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *พลังงานนิวเคลียร์อาจจะเป็นแหล่งไฮโดรเจนที่สะอาด*. เข้าถึงได้จาก <http://nst.or.th/article/article94/Article49415.htm>
- สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. (2555). *ข้อมูลสถิติ สถิติรถยนต์*. เข้าถึงได้จาก <http://www.taia.or.th/thai/statisticdetail.aspx?id=2>
- สร้อยตระกูล อรรถมานะ. (2543). *สาธิตการบริหารศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- สรียา ชัยรัตนานนท์. (2551). *การศึกษาเชิงเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจและการค้า
ของประเทศไทยและเวียดนาม: อุตสาหกรรมยานยนต์*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุน
สนับสนุนการวิจัย.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2543, 1 สิงหาคม). *เรื่องนโยบายและหลักเกณฑ์
การส่งเสริมการลงทุน*. ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 1/2543.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2546, 24 มกราคม). *เรื่องการให้การส่งเสริมกิจการ
รถยนต์*. ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ส. 2/2546.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2548, 5 ตุลาคม). *เรื่องการแก้ไขประเภทกิจการ
4.23 กิจการรถยนต์* ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ส.3/2548.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2550 ก, 15 มิถุนายน). *บอร์ดบีโอไอส่งเสริมโครงการ
รถยนต์ประหยัดพลังงานแบบ Package*. ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม
การลงทุน ฉบับที่ 89/2550 อ.43.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2550 ข, 1 ตุลาคม). *บอร์ดบีโอไอให้ส่งเสริม
8 โครงการรวมมูลค่าเงินลงทุน 2.7 หมื่นล้าน ฮอนด้าประเดิมได้ส่งเสริมอีโคคาร์
รายแรก*. ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ฉบับที่ 151/2550 อ.72.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2550 ค, 13 พฤศจิกายน). *เรื่องการส่งเสริมกิจการ
การประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล*. ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ฉบับที่ ส. 8/2550.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2550 ง, 7 ธันวาคม). *เรื่องบอร์ดบีโอไอให้ส่งเสริม
9 โครงการมูลค่าเงินลงทุน 4.5 หมื่นล้านบาท บริษัท ซูซูกิและนิสสันผลิตอีโคคาร์
ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ฉบับที่ 187/1/2550 อ.83/1.*
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2551, 2 เมษายน). *บีโอไออนุมัติ 7 โครงการ มิตซูบิชิ
โตโยต้า ทาทา ร่วมผลิตอีโคคาร์*. ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ฉบับที่ 38/2551 อ.20.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2552 ก, 15 กรกฎาคม). *เรื่องการส่งเสริมกิจการ
ประกอบรถยนต์แบบใหม่*. ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ฉบับที่ ส. 5/2552.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2552 ข, 15 กรกฎาคม). *ไฟเขียวลดอากรขาเข้าวัตถุดิบ
และชิ้นส่วนอีโคคาร์ร้อยละ 90*. ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ฉบับที่ 108/2552 อ.70.

สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2553, 25 มกราคม). *บอร์ดบีโอไอประจำปีเสื่ออนุมัติ 8 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนเฉียด 2 หมื่นล้านบาท*. ประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ฉบับที่ 16/2553 อ.8.

สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2554). *คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 2554*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.

สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2555). *โอกาสในอุตสาหกรรมต่าง ๆ อุตสาหกรรมยานยนต์*. เข้าถึงได้จาก http://www.boi.go.th/index.php?page=opp_automotive

สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2556). *รายงานประจำปี 2556*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.

สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2557). *ผังองค์กร*. เข้าถึงได้จาก

http://www.boi.go.th/index.php?page=organization_chart&language=th

สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ. (2555). *อนามัยโลกระบุไอเสียดีเซล “ก่อมะเร็ง”*.

เข้าถึงได้จาก <http://suchons.wordpress.com/2012/06/14/อนามัยโลกระบุไอเสียดีเซล/>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2555). *ทิศทางพลังงานโลก*

ใน 2 ทศวรรษหน้า. เข้าถึงได้จาก <http://www.eppo.go.th/doc/index.html#policy>

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2557). *ราคาน้ำมันวันนี้*. เข้าถึงได้จาก

http://www.eppo.go.th/retail_prices.html

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2553). *รายงานประจำปี 2553*. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2554 ก). *แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย*

พ.ศ. 2555-2574. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2554 ข). *เรื่องศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้*

ประชาคมเศรษฐกิจเอเซีย. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2555). *เอกสารเผยแพร่อุตสาหกรรมนำรู้ความรู้อื่นที่เกี่ยวกับ*

อุตสาหกรรมยานยนต์. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2557). *โครงสร้าง สศอ*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.oie.go.th/about/structure>

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2550, 5 มิถุนายน). *เรื่องนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัด*

พลังงานมาตรฐานสากล. มติคณะรัฐมนตรี.

- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2550 ก, 7 มิถุนายน). *เรื่องนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เลขที่ นร 0506/ว(ล)9199.*
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2550 ข, 7 มิถุนายน). *เรื่องนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เลขที่ นร 0506/ว(ล)9200.*
- สำนักวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2554). *1 แผนส่งเสริมอีโคคาร์คืบหน้าีสสัน-ฮอนด้า-มิตซูบิชิเริ่มผลิต.* กรุงเทพฯ: สำนักวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.
- สิน พันธุ์พินิจ. (2554). *เทคนิคการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 2 ปรับปรุง).* กรุงเทพฯ: จูนพับลิชชิง.
- 10 ปี อีโคคาร์ รถประหยัด. (2551, 19 เมษายน). *สยามธุรกิจออนไลน์.* เข้าถึงได้จาก http://www.siamturakij.com/home/news/print_news.php?news_id=413310
- 10 ปี อีโคคาร์ รถประหยัด 3.5 แส่นบาทฝันของคนไทย. (2551, 20 เมษายน). *สยามธุรกิจออนไลน์.* เข้าถึงได้จาก http://www.siamturakij.com/home/news/print_news.php?news_id=4133198
- สุนทรตรา จันทบุรี. (2543). *อุตสาหกรรมรถยนต์การพัฒนายาวนาน. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 20(2), 6-20.*
- เสนาะ ดีเยาว์. (2546). *การบริหารกลยุทธ์.* กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อัจฉรา จันทรฉาย. (2549). *สู่ความเป็นเลิศทางธุรกิจ คู่มือการวางแผนและการจัดทำ BSC (Balanced scorecard) (พิมพ์ครั้งที่ 7 ฉบับปรับปรุง).* กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อีโคคาร์ อีกหนึ่งความหวังของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยยุคน้ำมันแพง. (2550, 30 พฤษภาคม). *ผู้จัดการออนไลน์.* เข้าถึงได้จาก <http://www.ads.manager.co.th/iBiz Channel/ViewNwes.aspx?NewsID=9500000061123>
- อีโคคาร์เฟส 2 เดือด 5 ยักษ์มีน “มาสด้า” ชิงตัดหน้า. (2557, 1 พฤศจิกายน). *ประชาชาติธุรกิจออนไลน์.* เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1414757677
- อุทัย หิรัญโต. (2526). *สารานุกรมศัพท์รัฐประศาสนศาสตร์/ การบริหารรัฐกิจ.* กรุงเทพฯ: โอเคียนสโตร์.
- ฮอนด้าชิง อีโคคาร์ 2 มั่นใจ ตอบทุกโจทย์. (2557). *ประชาชาติธุรกิจออนไลน์.* เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1411031871

ฮอนด้า ลั่น ปี 56 แชมป์ อีโคคาร์. (2555, 10 ธันวาคม). *โพสต์ทูเดย์*. เข้าถึงได้จาก

<http://www.posttoday.com/ยานยนต์/192609/ฮอนด้าลั่นปี56แชมป์อีโคคาร์>

ฮอนด้า ยันเดินหน้า อีโคคาร์ ตามแผน นิสสัน ลั่นปีหน้าส่งรถบุกตลาด. (2552, 1 กันยายน).

ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1251773486

Ackoff, R. L. (1981). *Creating the corporate future plan or be planned*. New York: Wiley.

Alexander, E. R. (1985). From idea to action notes for a contingency theory of the policy implementation process. *Administration & Society*, 16(4), 79-91.

Anderson, J. E. (1975). *Public policy-making*. Great Britain: Thomas Nelson and Sons.

Arnold, H. J., & Feldman, D. C. (1986). *Organization behavior*. New York: McGraw Hill.

Arrow, K. J. (1963). *Social choice and individual values*. New York: Wiley.

Asean Automotive Federation. (2012). *Statistic*. Retrieved from <http://www.asean-autofed.com/statistics.html>

Asean NCAP. (2013 a). *About us*. Retrieved from <http://www.aseancap.org/about/about-us/>

Asean NCAP. (2013 b). *Result*. Retrieved from <http://www.aseancap.org/nissan-march-3/>

Asean NCAP. (2013 c). *Result*. Retrieved from <http://www.aseancap.org/nissan-almira/>

Asean NCAP. (2013 d). *Result*. Retrieved from <http://www.aseancap.org/suzuki-swift/>

Asean NCAP. (2013 e). *Result*. Retrieved from <http://www.aseancap.org/mitsubishi-mirage/>

Association of Indonesia Automotive Industries. (2012). *Statistic data*. Retrieved from

http://gaikindo.or.id/index.php?option=com_content&task=view&id=372&Itemid=145

Bailey, S. K., & Mosher, E. K. (1968). *The office of education administrators*. Syracuse: Syracuse University.

Bardach, E. (1980). *The implementation game: What happens after a bill become a law* (3rd ed.). Cambridge: MIT Press.

Berman, P. (1978). The study of macro and micro implementation. *Public Policy*, 26(2), 157-184.

Berman, P., & Milbrey, W. M. (1977). *Federal programs supporting educational change Vol. VII: Factors affecting implementation and continuation*. Santa Monica, CA: Rand Corporation.

Boston, J., Martin, J., Pallot, J., & Walsh, P. (1996). *Public management: The New Zealand*. Auckland: Oxford University Press.

- Breuer, G. D., & DeLeon, P. (1983). *The foundation of policy analysis*. Homewood, IL: Dorsey Press.
- Bryson, J. M. (1988). *Strategic planning for public and non-profit organizations*. San Francisco, CA: Jossey Bass.
- Certo, S. C. (2000). *Modern management: Diversity, quality ethics, and the global environment*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Derthick, M. (1972). *New towns in town*. Washington, D.C.: Urban Institute.
- Dunn, W. N. (1981). *Public policy analysis-an introduction*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Dunn, W. N. (1994). *Public policy analysis-an introduction* (2nd ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Dye, T. R. (1966). *Politics, economics and the public*. Chicago: Rand McNally.
- Dye, T. R. (1984). *Understanding public policy* (5th ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Easton, D. (1965). *A framework for political analysis*. Chicago: University of Chicago Press.
- Easton, D. (1979). *A systems analysis of political life*. Chicago: University of Chicago Press.
- Etzioni, A. (1964). *Modern organizations*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Euro NCAP. (2013 a). *About us, history*. Retrieved from <http://www.euroncap.com/Content-Web-Page/ee0e0c41-f8e8-4cdc-90fe-414ae5883db6/history.aspx>
- Euro NCAP. (2013 b). *Results*. Retrieved from <http://www.euroncap.com/results/suzuki/celerio.aspx>
- Euro NCAP. (2013 c). *Results*. Retrieved from <http://www.euroncap.com/results/toyota/yaris.aspx>
- Global NCAP. (2014). *Global NCAP*. Retrieved from <http://www.globalncap.org/global-ncap/>
- Henry, N. (1995). *Public administration and public affairs* (6th ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Hinkle, D. E., William W., & Stephen G. J. (1998). *Applied statistics for the behavior sciences* (4th ed.). New York: Houghton Mifflin.
- Hogwood, B. W., & Lewis, A. G. (1984). *Policy analysis for the real world*. New York: Oxford University Press.
- Hood, C. (1991). A public management for all seasons. *Public Administration*, 69(1). 3-19.

- How safe is your car. (2014). Retrieved from <http://www.howsafeisyourcar.com.au/ Rating-Process/What-is-ANCAP/>
- Hughes, O. E. (1994). *Public management & administration*. London: Macmillan Press.
- International Programme on Chemical Safety. (2012). *International chemical safety card 0612*. Retrieved from <http://www.inchem.org/documents/icsc/icsc/eics0612.htm>
- James E. S. (1991). *Public management system: Monitoring and managing government performance*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Kaplan, R. S., & Norton D. P. (1996). *The balanced scorecard: Translating strategy into action*. United States of America: President and Fellows of Harvard College.
- Kaufman, H. (1971). *The limits of organizational change*. Alabama: University of Alabama Press.
- Lineburry, R. L., & Sharkansky, I. (1974). *Urban politics and public policy*. New York: Harper & Row.
- Lipsky, M. (1980). *Street level bureaucracy: Dilemmas of the individual in public services*. New York: Russell Sage Foundation.
- Malaysian Automotive Association. (2012). *Summary of sales & production data*. Retrieved from http://www.maa.org.my/info_summary.htm
- Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1989). *Implementation and publicpolicy: With a new postscript*. Latham, MD: University Press of America.
- Muller, D. C. (1989). *Public choice II: A revised edition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nagel, S. S. (1984). *Contemporary public policy analysis*. New York: University of Alabama Press.
- OECD. (1991). *Public management developments*. Paris: OECD.
- Organisation Internationale des Constructeurs d' Automobiles. (2012). *Production statistics*. Retrieved from <http://oica.net/category/production-statistics/>
Tuscaloosa: University of Alabama Press.
- Ostrom, V. (1971). Public choices: A different approach to the study of public administration. *Public Administration Review*, 31(2), 203-216
- Ostrom, V. (1974). *The intellectual crisis in american public administration* (Revised ed.). n.p.

- Pollitt, C., & Bouckaert, G. (2000). *Public management reform: A comparative analysis*. Oxford: Oxford University Press.
- Porter, M. E. (1980). *Competitive strategy: Techniques for analyzing industries and competitors*. New York: Free Press.
- Porter, M. E. (1985). *Competitive strategy*. New York: Free Press.
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. (1973). *Implementation*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. (1984). *Implementation* (3rd ed.). Berkeley, CA: University of California Press.
- Quade, E. S. (1982). *Analysis for public decision* (2nd ed.). New York: Elsevier Science Publishing.
- Ripley, R. B., & Franklin G. A. (1976). *Congress, the bureaucracy and public policy*. Homewood, IL: Dorsey.
- Robbins, S. P. (1987). *Organization theory: Structure, design and application*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Sabatier, P. A., & Mazmanian, D. A. (1980). The implementation of public policy: A framework of analysis. *Policy Studies Journal*, 8(4), 538-560.
- Sabatier, P. A., & Mazmanian, D. A. (1983). Policy implementation. In S. S. Nagel (Ed.), *Encyclopedia of policy studies* (pp. 163-180). New York: Marcel Dekker.
- Sabatier, P. A., & Mazmanian, D. A. (1989). *Implementation public policy*. Latham, MD: University Press.
- Sharkansky, I. (1970). *Policy analysis in political science*. Chicago: Markham.
- Sharkansky, I., & Van Meter, D. (1975). *Policy and politics in american governments*. New York: McGraw-Hill.
- Stokey, E., & Zeckhauser, R. (1978). *A primer for policy analysis*. New York: Norton.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration and Society*, 6(4), 445-488.

- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1976). The implementation of intergovernmental policy. In C. O. Jones & R. D. Thomas (Eds.), *Public policy making in a federal system*. California: Sage.
- Vicker, J., & Yallow, G. (1988). *Privatisation: an economic analysis*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Vietnam Automobile Manufacturer's Association. (2013). *Report & statistics*. Retrieved from <http://www.vama.ort.vn/pressroom.php?groupID=1>
- Wikipedia the Free Encyclopedia. (2013 a). *Flexible-fuel vehicle*. Retrieved from http://en.wikipedia.org/wiki/Flexible-fuel_vehicle
- Wikipedia the Free Encyclopedia. (2013 b). *Liquid fluoride thorium reactor*. Retrieved from http://en.wikipedia.org/wiki/Liquid_fluoride_thorium_reactor
- Wikipedia the Free Encyclopedia. (2014). *Albert S. Humphrey*. Retrieved from http://en.wikipedia.org/wiki/Albert_S._Humphrey
- Wildavsky, A. (1979). *Speaking truth to power*. Boston, MA: Little, Brown.
- Williams, W. (1971). *Social policy research and analysis: The experience in the federal social agencies*. New York: Elsevier.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An introductory analysis*. Singapore: Time Printers.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัยในหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและขั้นการประเมินผลนโยบาย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์
3. เพื่อศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์

ในฐานะที่ท่านเป็นหน่วยงานหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้จึงมีความสำคัญในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก ซึ่งผลการศึกษาวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถยนต์ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต่อการพัฒนา นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสัมภาษณ์ให้ครบทุกข้อ ตามความเป็นจริงเพราะข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริงจะทำให้ผลการวิจัยเป็นไปอย่างถูกต้อง ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้ผู้วิจัยจะทำการแปลผลตามข้อมูลที่ได้รับเท่านั้น

แบบสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ตอนที่ 2 ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ตอนที่ 3 ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล

ประเด็นการสัมภาษณ์

การวิจัยเรื่อง: ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

หน่วยงาน.....

ชื่อผู้ให้ข้อมูล วันที่..... เวลา..... ถึง.....

ระยะเวลาที่ทำงานในตำแหน่งนี้..... ปี

ชื่อผู้ตรวจ..... วันที่ตรวจ.....

ตอนที่ 2 ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

1. ท่านทราบเกี่ยวกับความเป็นมาของนโยบายนี้ มาก-น้อย เพียงใด
2. ท่านคิดว่า นโยบายนี้ในเรื่องการกำหนดจำนวนผลิตรถยนต์ มีความเหมาะสมหรือไม่ ถ้ากำหนดสูงเกินไปควรจะเป็นเท่าใด ถ้ากำหนดต่ำเกินไปควรจะเป็นเท่าใด เพราะอะไร
3. ท่านคิดว่า นโยบายนี้ในเรื่องการกำหนดระยะเวลาของโครงการ มีความเหมาะสมหรือไม่ ถ้ากำหนดสูงเกินไปควรจะเป็นเท่าใด ถ้ากำหนดต่ำเกินไปควรจะเป็นเท่าใด เพราะอะไร
4. ท่านคิดว่า เกณฑ์คุณภาพของรถยนต์ในด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ น้ำมัน ไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตรนั้นมีความเหมาะสมหรือไม่ ถ้ากำหนดสูงเกินไปควรจะเป็นเท่าใด ถ้ากำหนดต่ำเกินไปควรจะเป็นเท่าใด เพราะอะไร
5. ท่านคิดว่า เกณฑ์คุณภาพของรถยนต์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัม ต่อ 1 กิโลเมตรนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ ถ้ากำหนดสูงเกินไปควรจะเป็นเท่าใด ถ้ากำหนดต่ำเกินไปควรจะเป็นเท่าใด เพราะอะไร
6. ท่านคิดว่า เกณฑ์คุณภาพของรถยนต์ในด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันที่มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนทางด้านหน้าของรถยนต์แบบเยื้องศูนย์ (40% Offset impact) นั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ ถ้ากำหนดสูงเกินไปควรจะเป็นเท่าใด ถ้ากำหนดต่ำเกินไปควรจะเป็นเท่าใด เพราะอะไร
7. ท่านคิดว่า เกณฑ์คุณภาพของรถยนต์ในด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันที่มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ ถ้ากำหนดสูงเกินไปควรจะเป็นเท่าใด ถ้ากำหนดต่ำเกินไปควรจะเป็นเท่าใด เพราะอะไร
8. นโยบายนี้ กำหนดเกณฑ์คุณภาพของรถยนต์ไว้ 3 ด้าน ท่านเห็นว่าเกณฑ์คุณภาพของรถยนต์

ด้านไหนมีความสำคัญมากที่สุด โปรดเรียงลำดับความสำคัญจากมากที่สุดไปหาน้อยที่สุดระหว่าง
ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย เพราะเหตุใด

9. ท่านคิดว่า หลักเกณฑ์คุณภาพของรถยนต์ ในด้านอื่น ๆ ควรมีอะไรบ้าง เพราะเหตุใด

10. ท่านคิดว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะตอบสนองความต้องการของตลาดในประเทศ
มาก-น้อย อย่างไร เพราะเหตุใด

11. ท่านคิดว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะตอบสนองความต้องการของตลาดต่างประเทศ
มาก-น้อย อย่างไร เพราะเหตุใด

12. ท่านคิดว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะตอบสนองความต้องการของสาธารณะหรือประเทศ มาก-น้อย
อย่างไร เพราะเหตุใด

13. ท่านคิดว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าในประเทศ
มาก-น้อย อย่างไร เพราะเหตุใด

14. ท่านคิดว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าต่างประเทศ
มาก-น้อย อย่างไร เพราะเหตุใด

15. ท่านคิดว่า รถยนต์อีโค คาร์ จะตอบสนองความต้องการของผู้ผลิต มาก-น้อย
อย่างไร เพราะเหตุใด

16. ท่านคิดว่า ผู้ผลิตรถยนต์อีโค คาร์ จะให้ความสำคัญกับด้านใดมากกว่ากันระหว่าง สาธารณะ
ประโยชน์กับลูกค้า เพราะเหตุใด

17. ท่านคิดว่า ลูกค้าในประเทศมีความต้องการหรือความพึงพอใจกับรถยนต์อีโค คาร์ ในเรื่องใด
มากที่สุด โปรดเรียงลำดับจากมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด เพราะเหตุใด

_____ ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัยและมีขนาดที่เหมาะสม

_____ ด้านราคาจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่สูงมากสามารถเข้าถึงสินค้าได้

_____ ด้านการบำรุงรักษารถยนต์ที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ

_____ ด้านคุณภาพของรถยนต์โดยรวม

18. ท่านคิดว่า ลูกค้าต่างประเทศมีความต้องการหรือความพึงพอใจกับรถยนต์อีโค คาร์ ในเรื่องใด
มากที่สุด โปรดเรียงลำดับจากมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด เพราะเหตุใด

_____ ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัยและมีขนาดที่เหมาะสม

_____ ด้านราคาจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่สูงมากสามารถเข้าถึงสินค้าได้

_____ ด้านการบำรุงรักษารถยนต์ที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ

_____ ด้านคุณภาพของรถยนต์โดยรวม

19. ท่านคิดว่า ลูกค้าในประเทศมีความต้องการหรือความพึงพอใจคุณภาพรถยนต์
อีโต คาร์ ใน 3 ด้าน ท่านเห็นว่าด้านไหนมีความสำคัญที่มากที่สุด โปรดเรียงลำดับจากมากที่สุด
ไปหาน้อยที่สุด ระหว่าง ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย
เพราะเหตุใด
20. ท่านคิดว่า ลูกค้าต่างประเทศมีความต้องการหรือความพึงพอใจคุณภาพรถยนต์
อีโต คาร์ ใน 3 ด้าน ท่านเห็นว่าด้านไหนมีความสำคัญที่มากที่สุด โปรดเรียงลำดับจากมากที่สุด
ไปหาน้อยที่สุด ระหว่าง ด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย
เพราะเหตุใด
21. ท่านคิดว่า นโยบายนี้มีปัญหาอุปสรรคต่อหน่วยงานของท่านในการนำนโยบายไปปฏิบัติ
ให้บรรลุผลสำเร็จ ท่านคิดว่าปัญหาที่สำคัญมีอะไรบ้าง ท่านมีแนวทางในการแก้ไขปัญหา
อุปสรรคดังกล่าวอย่างไรบ้าง ปัญหาอุปสรรคดังกล่าวมีเรื่องใดที่ท่านแก้ไขแล้วสำเร็จ เพราะอะไร
และที่แก้ไขไม่สำเร็จ เพราะอะไร
22. ท่านคิดว่า สิ่งทีนโยบายนี้ได้ดำเนินการตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปัจจุบันผลลัพธ์ที่ส่งผลกระทบต่อ
ก่อนนโยบายทั้งในเชิงบวกและลบ ต่อการบรรลุเป้าหมายของนโยบายนี้ ที่สำคัญ ๆ มีอะไรบ้าง

ตอนที่ 3 ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล

23. ท่านคิดว่า การบรรลุเป้าหมายของนโยบายนี้โดยภาพรวมแล้วมาจากปัจจัยใดต่อไปนี้ โปรดให้
ระดับความสำคัญคือ มากที่สุด มาก น้อย และน้อยที่สุด เพราะเหตุใด
- ความชัดเจนของวัตถุประสงค์เป้าหมายของนโยบาย
 - ความชัดเจนของตัวชี้วัดของนโยบาย
24. ท่านคิดว่า การบรรลุเป้าหมายของนโยบายนี้โดยภาพรวมแล้วมาจากปัจจัยใดต่อไปนี้ โปรดให้
ระดับความสำคัญคือ มากที่สุด มาก น้อย และน้อยที่สุด เพราะเหตุใด
- การสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย และท่านพอจะประเมินได้หรือไม่
ว่าหน่วยงานอื่น ๆ ในภาพรวมให้การสนับสนุนอย่างไร
25. ท่านคิดว่า การบรรลุเป้าหมายของนโยบายนี้โดยภาพรวมแล้วมาจากปัจจัยใดต่อไปนี้ โปรดให้
ระดับความสำคัญคือ มากที่สุด มาก น้อย และน้อยที่สุด เพราะเหตุใด
- การประสานแผนของนโยบายระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและกิจกรรมการนำ
นโยบายไปปฏิบัติ

26. ท่านคิดว่า การบรรลุเป้าหมายของนโยบายนี้โดยภาพรวมแล้วมาจากปัจจัยใดต่อไปนี้ โปรดให้ระดับความสำคัญคือ มากที่สุด มาก น้อย และน้อยที่สุด เพราะเหตุใด

- การแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติของหน่วยงานท่านทำได้สะดวกราบรื่นเพียงใด เช่น แผนงาน โครงการ การของงบประมาณ เป็นต้น

27. ในเรื่องการค้ากับ ติดตาม ประเมินผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติมีกระบวนการอย่างไรบ้าง เช่น ผู้ออกนโยบายใช้ระบบตรวจสอบ ประเมินผลอย่างไร เป็นต้น ขอทราบประเด็นในเรื่องวิธีการประเมินผลดังกล่าว

28. ท่านคิดว่า ในเรื่องการค้ากับ ติดตาม ประเมินผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติกระบวนการประเมินผลมีสิ่งที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขมีอะไรบ้าง เพราะสาเหตุใด

29. ท่านคิดว่า นอกเหนือจากปัจจัยเหตุที่เป็นตัวชี้ความสำเร็จของนโยบายตามที่กล่าวข้างต้น ท่านคิดว่ามีปัจจัยอื่น ๆ อีกหรือไม่ อย่างไร

30. ท่านคิดว่า มีปัจจัยอื่น ๆ ที่จะส่งผลต่อความสำเร็จของนโยบายในด้านต่อไปนี้หรือไม่เพียงใด ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม

31. ในฐานะที่ท่านดูแลและมีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายนี้อย่างไรที่จะทำให้ประสบความสำเร็จ อย่างไร

ภาคผนวก ข
แบบสัมภาษณ์แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

เรื่อง ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัยในหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและขั้นการประเมินผลนโยบาย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์
3. เพื่อศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในผู้ผลิตรถยนต์

ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ซื้อรถยนต์ อีโค คาร์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้จึงมีความสำคัญในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก ซึ่งผลการศึกษาวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ซื้อรถยนต์ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต่อการพัฒนานโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ต่อไป

ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริงเพราะข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริงจะทำให้ผลการวิจัยเป็นไปอย่างถูกต้อง ทั้งนี้ข้อมูลที่ผู้วิจัยจะทำการแปลผลตามข้อมูลที่ได้รับเท่านั้น

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ตอนที่ 2 ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล

ตอนที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดตอบคำถามและขีดเครื่องหมาย “ถูก” ในช่อง ที่ท่านคิดว่าตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงช่องเดียวเท่านั้น

ตอนที่ 1 ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

1. ท่านซื้อรถยนต์อีโค คาร์ ยี่ห้อและรุ่นอะไร

ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด รุ่น บริโอ รุ่น บริโอ อเมซ

ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด รุ่น สวิฟท์

นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด รุ่น มาร์ช รุ่น อัลเมร่า

มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด รุ่น มิราจ รุ่น แอททราจ

2. ระยะเวลาที่ท่านซื้อรถยนต์อีโค คาร์ นี้มาใช้งาน ปี เดือน

ตอนที่ 1 ประสิทธิภาพของนโยบาย	ความคิดเห็น				
	ไม่ทราบ	น้อย	ค่อนข้างน้อย	ค่อนข้างมาก	มาก
ประเด็นคำถาม					
3. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตร/ 100 ก.ม.					
4. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำไม่เกิน 120 กรัม/ ก.ม.					
5. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะให้ความสำคัญกับคุณภาพด้านความปลอดภัยของรถยนต์จากระบบป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการชนทางด้านหน้าและการชนทางด้านข้างของรถยนต์					
6. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะรูปลักษณ์ของรถยนต์ที่สวยงามทันสมัย มีขนาดที่กะทัดรัดเหมาะสมต่อการใช้งาน					
7. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะราคาขายอยู่ในระดับไม่แพงมากเกินไป					

ตอนที่ 1 ประสิทธิภาพของนโยบาย	ความคิดเห็น				
	ไม่ทราบ	น้อย	ค่อนข้าง น้อย	ค่อนข้าง มาก	มาก
ประเด็นคำถาม					
8. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ต่ำ					
9. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจต้องการสนับสนุนนโยบายรถยนต์อีโค คาร์ของรัฐบาลโดยตรง					
10. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจในการส่งเสริมการขายของผู้ผลิตรยนต์					
<p>สิ่งที่ท่านได้รับการส่งเสริมการขายคืออะไรบ้าง โปรดระบุ</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>					
11. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะความพึงพอใจส่วนตัว เช่น รู้จักกับพนักงานขายรถยนต์ ฯลฯ เป็นต้น					
<p>สิ่งที่มีความพึงพอใจส่วนตัวของท่านคืออะไร โปรดระบุ</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>					
12. ท่านซื้อรถยนต์คันนี้เพราะพึงพอใจในบริการหลังการขายที่ดี เช่น ศูนย์บริการมาก มีการหลังการขายที่ดี เช่น ศูนย์บริการมาก มีอะไหล่ราคาต่ำ มีการประกันรถยนต์ เป็นต้น					

ตอนที่ 2 ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล	ความคิดเห็น				
	ไม่ทราบ	น้อย	ค่อนข้าง น้อย	ค่อนข้าง มาก	มาก
ประเด็นคำถาม					
13. ท่านเห็นด้วยกับนโยบายผลิตรถยนต์อีโค คาร์ ของรัฐบาล					
14. ท่านรับทราบหรือไม่ว่ารถยนต์อีโค คาร์เป็น รถยนต์ที่ได้รับการยอมรับในแต่ละด้านเพียงใด					
- ด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง					
- ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม					
- ด้านความปลอดภัย					
15. ท่านคิดว่าผู้ซื้อรถยนต์อีโค คาร์ให้ความสำคัญ กับประเด็นต่อไปนี้เพียงใด					
- ด้านรูปลักษณะของรถยนต์ ที่สวยงามทันสมัย					
- ด้านราคาขาย อยู่ในเกณฑ์ต่ำ ราคาไม่แพงมาก					
- ด้านการบำรุงรักษา อยู่ในเกณฑ์ต่ำ					
16. ท่านคิดว่าองค์กรที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้ มีการสนับสนุนส่งเสริม และความร่วมมือ ในการดำเนินงานเพื่อให้นโยบายนี้บรรลุผลสำเร็จ					
- หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ BOI, กรมสรรพสามิต และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม					
- สถาบันยานยนต์					
- ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า, นิสสัน, มิตซูบิชิ, ซูซูกิ)					
17. ท่านคิดว่าได้รับการสื่อสารข่าวสาร ข้อมูล ต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ดังต่อไปนี้					
- หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ BOI, กรมสรรพสามิต และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม					
- สถาบันยานยนต์					
- ผู้ผลิตรถยนต์ (ฮอนด้า, นิสสัน, มิตซูบิชิ, ซูซูกิ)					

ตอนที่ 2 ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล	ความคิดเห็น				
	ไม่ทราบ	น้อย	ค่อนข้างน้อย	ค่อนข้างมาก	มาก
ประเด็นคำถาม					
18. ท่านคิดว่าผู้ผลิตรถยนต์อีโต คาร์ ดังต่อไปนี้ มีความพร้อมในการดำเนินการตามนโยบายนี้					
- บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด					
- บริษัท ซูซูกิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด					
- บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด					
- บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด					

ตอนที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

- เพศ ชาย หญิง
- อายุปัจจุบัน (ระบุ)ปี
- สถานภาพ โสด สมรส
 หย่าร้าง
- การศึกษา มัธยมศึกษา อนุปริญญา
ปริญญาตรี กว่าปริญญาตรี
- อาชีพ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
 พนักงานบริษัท อาชีพอิสระ
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่า 15,000 บาท 15,000 ถึง 20,000 บาท
 20,001 ถึง 25,000 บาท 25,001 บาทขึ้นไป

ภาคผนวก ค

เอกสารของกระทรวงอุตสาหกรรม

ด่วนที่สุด

ที่ อก ๐๙๐๕/ ๑๖๑๓



กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๕ มิถุนายน ๒๕๕๐

เรื่อง นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สถานภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
 ๒. คุณสมบัติข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล
 ๓. หลักเกณฑ์เบื้องต้นของการลงทุนผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

ด้วยกระทรวงอุตสาหกรรม ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีเป้าหมายหลักในการผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย “ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ไปสู่การเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วน ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับตลาดอนาคต” โดยประกอบไปด้วยกลยุทธ์สำคัญ คือ “การชี้ทิศทางและสร้างโอกาส การพัฒนามาตรฐานและงานวิจัย และการยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการ”

“กลยุทธ์การชี้ทิศทางและสร้างโอกาส” มีวัตถุประสงค์เพื่อวางทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ชัดเจน เพื่อรองรับพัฒนาการของเศรษฐกิจสังคมและวิถีชีวิตยุคใหม่ และสอดคล้องกับโลกในยุคปัจจุบัน รวมทั้งเพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการไทย โดยสามารถจำแนกกลยุทธ์ออกได้เป็น ๓ ส่วน โดยใน ๒ ส่วนแรกคือ อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ และอุตสาหกรรมรถยนต์ปิกอัพ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินงานไปแล้ว สำหรับในส่วนที่ ๓ คือ อุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน ในการสนับสนุนให้ก้าวไปสู่การเป็นฐานการผลิตอย่างครบวงจร เช่นเดียวกับในกรณีความสำเร็จของฐานการผลิตรถยนต์ปิกอัพของไทยในปัจจุบัน รวมทั้งเพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันพึ่งพารถยนต์ปิกอัพเพียงผลิตภัณฑ์เดียว ทั้งนี้ให้อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งจะ เป็นพื้นฐานของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมเครื่องจักรและโลหการ ต่อไปในอนาคต

/ จากการศึกษา...

จากการศึกษากรณีความสำเร็จของฐานการผลิตรถยนต์ปิกอัพของไทย เปรียบเทียบกับสถานภาพอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งของไทยพบว่า ในหลายทศวรรษที่ผ่านมา ภาครัฐได้มีการดำเนินมาตรการพัฒนาอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกันสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ทั้งสองประเภทนี้ แต่ระดับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์ปิกอัพกลับแตกต่างจากระดับการพัฒนาของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งโดยสิ้นเชิง จากการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้การพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ปิกอัพประสบความสำเร็จอย่างมากนั้น มาจากการที่ประเทศไทยมีตลาดรถยนต์ปิกอัพที่มีขนาดใหญ่เมื่อเปรียบเทียบกับตลาดในต่างประเทศ ปรากฏการณ์นี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากมาตรการที่นำและสนับสนุนระยะยาวของภาครัฐหลายประการ อาทิเช่น การวางข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์ปิกอัพเป็นการเฉพาะ อันส่งผลให้รถยนต์ปิกอัพของไทยเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะเฉพาะในตลาดโลก (Global Niche Product) การกำหนดให้รถยนต์ปิกอัพมีสิทธิในการจรรยาที่เหนือกว่ารถยนต์บรรทุกประเภทอื่น อันส่งผลต่อความนิยมของการใช้รถยนต์ปิกอัพเพื่อการขนสินค้า การผ่อนผันให้รถยนต์ปิกอัพสามารถใช้บรรทุกผู้โดยสาร อันส่งผลต่อความนิยมของการใช้รถยนต์ปิกอัพในลักษณะอเนกประสงค์ ตลอดจนมาตรการอุดหนุนราคาน้ำมันดีเซลเป็นระยะเวลานาน

อย่างไรก็ดี มาตรการที่นำของภาครัฐประการสำคัญที่มีผลต่อการขยายตลาดรถยนต์ปิกอัพในประเทศไทย ก็คือ การกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตพิเศษสำหรับรถยนต์ปิกอัพที่ต่ำกว่าอัตราภาษีสรรพสามิตรถยนต์นั่งกว่า ๑๐ เท่าตัว (ปัจจุบันรถยนต์ปิกอัพเสียภาษีสรรพสามิตที่อัตราร้อยละ ๓ เท่ากับรถจักรยานยนต์ ในขณะที่ อัตราภาษีสรรพสามิตต่ำที่สุดของรถยนต์นั่งคือ ร้อยละ ๓๐) ผลจากการที่นำด้านราคาและการตลาดนี้เอง ที่ส่งผลให้เกิดปริมาณการจำหน่าย และปริมาณการผลิตรถยนต์ปิกอัพ ที่มากพอต่อการสร้างอุตสาหกรรมการผลิตที่มีประสิทธิภาพได้ (สถานภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

การสร้างฐานการผลิตอย่างครบวงจรในอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศ จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการสร้างปริมาณการผลิตของรถยนต์แต่ละประเภทที่มีจำนวนมากพอ ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณการผลิตต่อ ๑ ประเภทจะส่งผลโดยตรงต่อการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economy of Scale) อันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพิจารณาการลงทุนสร้างฐานการประกอบรถยนต์นั่ง ฐานการผลิตเครื่องยนต์ และฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งการพิจารณาใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ นอกจากนี้ การประหยัดเนื่องจากขนาด ยังมีส่วนสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของรถยนต์นั่งสำเร็จรูป และชิ้นส่วนยานยนต์ในตลาดส่งออก และส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีในประเทศไทย ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอย่างยั่งยืน จึงมีความจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องออกมาตราการสร้างแรงจูงใจ เพื่อให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติพิจารณาสร้างฐานการลงทุนรถยนต์นั่งประเภทใดประเภทหนึ่งที่มีปริมาณการผลิตที่มากพอในประเทศไทย

ประเภทของรถยนต์ที่ควรส่งเสริม

ในส่วนของประเภทของรถยนต์นั่งที่ควรให้การส่งเสริม นั้น กระทรวงอุตสาหกรรมเห็นว่าควรเป็นรถยนต์นั่งประเภทใหม่ที่ (ก) สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก (ข) เกื้อหนุนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทยในภาพรวม และที่สำคัญคือ (ค) สามารถรองรับความจำเป็นพื้นฐานด้านการใช้รถยนต์นั่งของสังคมไทยยุคใหม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจากความต้องการในการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในประเทศไทยกำลังมีปริมาณที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง จากการเติบโตของเศรษฐกิจและรายได้ต่อหัวของประชาชน พัฒนาการของสังคมไทยจากสังคมชนบทไปสู่สังคมเมืองและความต้องการของประชาชนในด้านการคมนาคมที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว และแม้ว่าจะมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขึ้นในอนาคต แต่ประชาชนก็ยังคงมีความต้องการและความจำเป็นที่ต้องมีรถยนต์ของตนเองดังเช่นประเทศในยุโรปและญี่ปุ่น รถยนต์นั่งประเภทใหม่นี้จะช่วยชะลอผลกระทบต่อประชาชนในประเทศทั้งผู้ใช้รถยนต์และไม่ใช้รถยนต์ จากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมูลค่ามหาศาล

การดำเนินงานที่ย่นย่อ

จากเหตุผลดังกล่าว กระทรวงอุตสาหกรรมจึงพิจารณาเห็นว่า ควรส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์นั่งประเภทใหม่ขึ้นในประเทศไทย โดยรถยนต์ประเภทใหม่นี้ จะต้องมีประสิทธิภาพด้านการประหยัดพลังงานที่โดดเด่น รวมทั้งมีคุณสมบัติด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากล หรือเรียกว่า "รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล" ซึ่งการส่งเสริมฯ นี้ จำเป็นต้องอาศัยมาตรการของภาครัฐใน การเปิดการส่งเสริมการลงทุน และการกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสมควบคู่กัน ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในฐานการผลิตขนาดใหญ่ การสร้างตลาดรถยนต์ประหยัดพลังงานในประเทศ และการขยายการส่งออกไปพร้อมกัน

กระทรวงอุตสาหกรรมได้เคยนำข้อคิดเห็นข้างต้นหารือกับหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้ง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้ทำการศึกษา และให้ความเห็นว่า การพัฒนารถยนต์ตามแนวทางที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ จะส่งผลดีด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม จึงเห็นควรให้การส่งเสริมและสนับสนุน และต่อมา คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เห็นชอบในหลักการให้การส่งเสริมการลงทุนโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่มีคุณสมบัติรถยนต์เป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ รวมทั้งได้กำหนดหลักเกณฑ์เบื้องต้นของการลงทุนผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ เพื่อเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าในประเทศและการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภาพรวม

/ นอกจากนี้...

นอกจากนี้ ยังได้มีการแต่งตั้ง คณะทำงานร่วมระหว่างกระทรวงการคลังและกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่เจรจาและพิจารณามาตรการสนับสนุนโครงการรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ให้เกิดการลงทุนและการขยายตลาดรถยนต์ดังกล่าวในประเทศไทย ซึ่งหลังจากนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้จัดการประชุมหารือร่วมระหว่างคณะทำงานฯ และกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาประเด็นการกำหนด อัตราภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสม สำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เพื่อเป็นกลไกส่งเสริมใน ส่วนของตลาดในประเทศ โดยภายหลังการหารือ กระทรวงการคลังจะพิจารณานำเสนออัตราภาษี สรรพสามิตสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลนี้ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความ เห็นชอบต่อไป

ข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้เกิดการลงทุนสร้างฐานอุตสาหกรรมการผลิตและส่งออกรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล อันจะส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศในระยะยาว พร้อมทั้งเป็น การวางรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ทั้งในด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ สำหรับอนาคต ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมภายใต้กรอบการค้าเสรี ตลอดจนเป็นการสร้างโอกาสให้กับ ประชาชนในการเลือกใช้รถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กระทรวงอุตสาหกรรมจึงมีข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบนโยบาย ส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๑) ให้กระทรวงอุตสาหกรรม ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑) ออกประกาศกำหนดคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่ครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๑.๒) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ ว่ารถยนต์รุ่นใด มีคุณสมบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ในข้อ ๑.๑)

๒) ให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ออกประกาศส่งเสริมการลงทุน พร้อมทั้ง กำหนดสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน แก่กิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่ มีคุณสมบัติรถยนต์ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ในข้อ ๑.๑)

๓) ให้กระทรวงการคลัง ออกประกาศกำหนดให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิต รดยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล อยู่ในประเภทที่ ๐๕.๐๑ และ ๐๕.๐๒ รายการ (๒) รดยนต์ นิ่งหรือรดยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน ๑๐ คน ประเภทประหยัดพลังงาน โดยกำหนดให้มีอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสม ซึ่งอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรดยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากลนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒ เป็นต้นไป ทั้งนี้ รดยนต์ที่จะได้รับ สิทธิการเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราสำหรับรดยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลนี้ จะต้องเป็นรดยนต์ รุ่นที่ได้รับการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรม ตามข้อ ๑.๒)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ นโยบาย ส่งเสริมรดยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และกระทรวงการคลัง ดำเนินการตามข้อ ๑) ๒) และ ๓) ตามลำดับ

ขอแสดงความนับถือ



(นายโนสิต ปันเปี่ยมราษฎร์)

รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

กองบริหารงานสิทธิและประโยชน์ ๒

โทร. ๐ ๒๕๓๗ ๘๑๑๑ ต่อ ๑๐๕๑-๑๐๕๖

โทรสาร ๐ ๒๕๓๗ ๘๑๐๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

ข้อกำหนดทางเทคนิค
รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ซึ่งหมายรวมถึงรถยนต์แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) และรถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงทดแทนด้วย) จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิค ดังต่อไปนี้ทุกประการ

- (๑) ด้านการประหยัดพลังงาน
- สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้หรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิง จะต้องมียุทธการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๕.๐ ลิตรต่อ ๑๐๐ กิโลเมตร ตาม Combine Mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1
- (๒) ด้านสิ่งแวดล้อม
- ต้องเป็นไปตามมาตรฐานมลพิษระดับ Euro 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า
 - มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสีย ไม่เกิน ๑๒๐ กรัมต่อ ๑ กิโลเมตร ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UN ECE 101 Rev.1
- (๓) ด้านความปลอดภัย
- มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า
 - มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า

ทั้งนี้ ให้กระทรวงอุตสาหกรรมสามารถพิจารณาประกาศปรับปรุงเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดทางเทคนิคให้เข้มงวดเพิ่มขึ้นได้ในอนาคต เพื่อให้ทันต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

หลักเกณฑ์เบื้องต้นของการลงทุน
ผลิตภัณฑ์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เห็นชอบในการส่งเสริมให้มีการลงทุนกิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากล โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับส่งเสริมเบื้องต้น ดังนี้

๑. จะต้องเสนอเป็นแผนงานรวม (Package) ประกอบด้วยโครงการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์ และการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนยานพาหนะ
๒. จะต้องเสนอแผนการลงทุนและแผนการผลิตระยะยาว ๕ ปี ทั้งนี้ จะต้องมียุทธศาสตร์การผลิต (Actual Production) ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ ๕ เป็นต้นไป
๓. มีคุณสมบัติทางด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัยตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนด ดังนี้
 - (๑) ด้านการประหยัดพลังงาน
 - สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้หรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิง จะต้องมียุทธศาสตร์ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๕.๐ ลิตรต่อ ๑๐๐ กิโลเมตร ตาม Combine Mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1
 - (๒) ด้านสิ่งแวดล้อม
 - ต้องเป็นไปตามมาตรฐานมลพิษระดับ Euro 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า
 - มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสีย ไม่เกิน ๑๒๐ กรัมต่อ ๑ กิโลเมตร ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UN ECE 101 Rev.1
 - (๓) ด้านความปลอดภัย
 - มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า
 - มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า



ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม
เรื่อง คุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐ เห็นชอบนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เพื่อให้เกิดรถยนต์ประเภทใหม่ขึ้นในประเทศไทย พร้อมทั้งได้มอบหมายให้ กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินการออกประกาศกำหนด คุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบ รวมทั้งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ ว่ารถยนต์รุ่นใด มีคุณสมบัติตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศกำหนด นั้น

เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงออกประกาศ ไว้ดังต่อไปนี้

๑. รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หมายถึง รถยนต์นั่งประเภทใหม่ ที่มีความเหมาะสมในการรองรับความจำเป็นพื้นฐานด้านการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของสังคมไทยยุคใหม่ ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง โดยรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่กล่าวมาแล้วจะเป็นรถยนต์แบบผสมที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle) รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือรถยนต์ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงทดแทนด้วย ก็ได้ ทั้งนี้ รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล จะต้องได้รับการอนุมัติแบบการผลิตจากกระทรวงอุตสาหกรรมก่อนทำการผลิต

๒. รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่กระทรวงอุตสาหกรรมจะพิจารณาอนุมัติแบบการผลิตก่อนทำการผลิต ตามข้อ ๑. ต้องสร้างขึ้นจาก โครงรถที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจาก โครงรถของรถยนต์ประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ทั้งแบบที่มีการจำหน่ายเป็นการทั่วไปในประเทศไทย และแบบที่เคยมีการจำหน่ายเป็นการทั่วไปในประเทศไทย

ความหมายของคำว่า "โครงรถ" ในประกาศฉบับนี้ ให้หมายถึง ตัวถังรถยนต์ในส่วนของโครงสร้างหลัก ซึ่งไม่รวมกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์อื่นที่นำมาประกอบเพิ่มเติมกับตัวถังรถยนต์ในภายหลัง เช่น กันชน โคมไฟ เป็นต้น

/ในการพิจารณา...

ในการพิจารณาว่าโครงรถแต่ละแบบมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่ นั้น จะพิจารณาจาก รูปร่างของเส้นรอบรูปของโครงรถเมื่อมองจากด้านข้าง (Profile Shape) เป็นสำคัญ ทั้งนี้ โครงรถที่มี profile shape แตกต่างกันโดยสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน ให้ถือว่าเป็นโครงรถมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

๓. รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่กระทรวงอุตสาหกรรมจะพิจารณาอนุมัติแบบการผลิตก่อนทำการผลิต ตามข้อ ๑. ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิค ดังต่อไปนี้

๓.๑ ด้านการประหยัดพลังงาน

สำหรับรถยนต์ที่มีการใช้หรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๕.๐ ลิตร ต่อ ๑๐๐ กิโลเมตร ตาม Combine Mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.101 Rev.1

๓.๒ ด้านสิ่งแวดล้อม

๓.๒.๑ เป็นไปตามมาตรฐานมลพิษระดับ Euro 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า

๓.๒.๒ มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียไม่เกิน ๑๒๐ กรัม ต่อ ๑ กิโลเมตร ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE 101 Rev.1

๓.๓ ด้านความปลอดภัย

๓.๓.๑ มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า

๓.๓.๒ มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg.95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า

๔. ในกรณีที่มีการประกาศกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมซึ่งครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิคหรือมาตรฐาน UNECE ตามข้อ ๓. ให้สามารถใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนั้น แทนข้อกำหนดทางเทคนิคหรือมาตรฐาน UNECE ตามข้อ ๓.๑, ข้อ ๓.๒.๑, ข้อ ๓.๒.๒, ข้อ ๓.๓.๑ และ ข้อ ๓.๓.๒ ได้แล้วแต่กรณี

๕. ในการดำเนินการอนุมัติแบบการผลิตก่อนทำการผลิต ตามประกาศฉบับนี้ ให้ดำเนินการตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง วิธีการในการขออนุมัติแบบการผลิตรถยนต์ ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่จะประกาศต่อไป

๖. กระทรวงอุตสาหกรรมอาจดำเนินการประกาศเพิ่มเติม เกี่ยวกับคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล รวมถึงการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดทางเทคนิคให้เข้มงวดเพิ่มขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งในกรณีนี้ รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลที่กระทรวงอุตสาหกรรมจะพิจารณาอนุมัติแบบการผลิตก่อนทำการผลิต จะต้องเป็นไปตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับนี้ และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมที่จะประกาศเพิ่มเติมต่อไป ด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๐



(นายโสมจิต ปันเปียมรัชฎ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

ภาคผนวก ง

เอกสารของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรี

รายละเอียด นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง

อก

วันที่มีมติ 05/06/2550

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยมอบให้กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินการออกประกาศกำหนดคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่ครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล และเป็นหน่วยงานรับผิดชอบตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ ว่ารถยนต์รุ่นใดมีคุณสมบัติตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมและให้บี.ไอ.ไอ. ออกประกาศส่งเสริมการลงทุน พร้อมทั้งกำหนดสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนแก่กิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลที่มีคุณสมบัติรถยนต์ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฯ นอกจากนี้ ให้กระทรวงการคลังออกประกาศกำหนดให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล อยู่ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 รายการ (2) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน โดยกำหนดให้มีอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสม และให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 เป็นต้นไป ทั้งนี้รถยนต์ที่จะได้รับสิทธิการเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลต้องเป็นรถยนต์รุ่นที่ได้รับการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรม

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๖/ ๕๖๕๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗ มิถุนายน ๒๕๕๐

เรียน นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

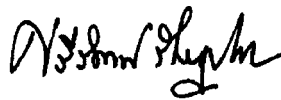
อ้างถึง หนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๙๐๕/๑๖๑๓
ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐

ตามที่ได้เสนอเรื่อง นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ไปเพื่อ
ดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐ ลงมติเห็นชอบและให้
ดำเนินการต่อไปตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชี
แนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นางศรีรัตน์ รัชรูปานะ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๕7 มิ.ย. 2550

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘ - ๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๕ โทรสาร ๒๕๕๐-2-55/ ๐๕๐๑

www.cabinet.thaigov.go.th

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๙๒๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗ มิถุนายน ๒๕๕๐

เรียน นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

เรียน รัฐ - กค., คค., ทส., พน., พณ., เลขา-สศช., ผอ.-สงป.

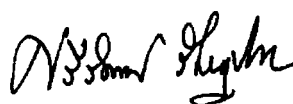
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๙๐๕/๑๖๑๓
ลงวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๐

ด้วยกระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอเรื่อง นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงาน
มาตรฐานสากล มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐ ลงมติเห็นชอบและให้
ดำเนินการต่อไปตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ

จึงเรียนยืนยันมา / จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นางศรีรัตน์ รัชสุพานะ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี



สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๘ - ๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๔ na50-2-55/ ๕๑๑๑

www.cabinet.thaigov.go.th

ภาคผนวก จ

เอกสารของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับที่ 89 / 2550 (อ.43)

วันที่ 15 มิถุนายน 2550

**บีโอไอส่งเสริมโครงการรถยนต์ประหยัดพลังงานแบบ Package
ให้สิทธิประโยชน์สูงสุดทั้งการประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วน**

บอร์ดบีโอไอเห็นชอบนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล วางเงื่อนไขใหม่ให้ลงทุนทั้งประกอบรถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์ และผลิตชิ้นส่วน วงเงินไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท โดยให้สิทธิประโยชน์เต็มที่ ยกเว้นเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 8 ปี และอาคารฯเข้าเครื่องจักรในทุกเขตที่ตั้ง

นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเปิดเผยภายหลังเป็นประธานประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บอร์ดบีโอไอ) ว่า เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ ซึ่งจะช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่ประชุมจึงเห็นชอบนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยกำหนดเงื่อนไขในการขอรับส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

ผู้ขอรับส่งเสริมจะต้องเสนอการลงทุนเป็นโครงการรวม (Package) ประกอบด้วยโครงการประกอบรถยนต์ การผลิตเครื่องยนต์ และการผลิตหรือจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ และมีขนาดการลงทุนของโครงการรวมไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท ทั้งการประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วน โดยให้ได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด ยกเว้นอาคารฯเข้าเครื่องจักรและยกเว้นภาษีเงินได้ไม่เกิน 8 ปีในทุกเขตที่ตั้ง ทั้งการประกอบรถยนต์ (จำกัดวงเงินยกเว้นไม่เกินมูลค่าลงทุนของโครงการ) การผลิตเครื่องยนต์ และการผลิตชิ้นส่วนอื่นๆ

นอกจากนี้ และจะต้องมีปริมาณการผลิตจริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป จะต้องเป็นรถยนต์ที่มีคุณสมบัติด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง มีอัตราการใช้เชื้อเพลิงไม่เกิน 5.0 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องมีมาตรฐานมลพิษ EURO 4 หรือสูงกว่า และมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร ส่วนด้านความปลอดภัย จะต้องมีความปลอดภัยในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถ ตามมาตรฐาน UNECE Reg.94 และ Reg.95 ตามลำดับ

-2-

สำหรับเงื่อนไขการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้น จะต้องมีการผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์ อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ Cylinder Head, Cylinder Block, Crankshaft, Camshaft และ Connecting Rod และจะต้องมีการผลิต Cylinder Head, Cylinder Block และ Crankshaft โดยอย่างน้อยจะต้องมีการผลิตในขั้นตอนการ Machining

ทั้งนี้ บริษัทที่สนใจลงทุนโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล จะต้องยื่นคำขอรับส่งเสริมการลงทุนภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2550 นี้

กองตลาดเพื่อการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กระทรวงอุตสาหกรรม



MARKETING DIVISION
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 ถนนวิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2537- 8111 , 0 2537- 8155
555 Vipavadee Rangsit Road, Jatuchuck 10900 Tel. 0 2537- 8111 Fax : 0 2537-8185

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับที่ 151 /2550 (อ.72)

วันที่ 1 ตุลาคม 2550

บอร์ดบีโอไอให้ส่งเสริม 8 โครงการ รวมมูลค่าเงินลงทุน 2.7 หมื่นล้าน ฮอนด้าประเดิมได้ส่งเสริมอีโคคาร์รายแรก

บอร์ดบีโอไอส่งเสริมการลงทุน 8 โครงการ รวมมูลค่าเงินลงทุน 27,312 ล้านบาท
หวังกระตุ้นเศรษฐกิจ ค่ายฮอนด้าประเดิมลงทุนรถยนต์ประหยัดพลังงานรายแรก
ยักษ์ใหญ่ ปตท. กับ ดีบีแอล เดินหน้าขยายการลงทุน

นายสาธิต ขาญขาวนกุล เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เปิดเผย
ภายหลังการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บอร์ดบีโอไอ) ที่มีนายโฆสิต บั่นเปี่ยมราษฎร์
รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธาน ว่า ที่ประชุมมีมติ
เห็นชอบให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โครงการลงทุนทั้งสิ้น 8 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนรวม 27,312
ล้านบาท

กิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco-Car) ของ บริษัท
ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นโครงการรวม (Package) ที่มีการประกอบ
รถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์ และผลิตชิ้นส่วน เงินลงทุน 6,700 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการผลิตรถยนต์
ของฮอนด้า 3,800 ล้านบาท และการผลิตชิ้นส่วนของฮอนด้าและผู้รับช่วงการผลิต 2,900 ล้าน
บาท มีกำลังการผลิต 120,000 คันต่อปี ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,300 ซีซี ใช้น้ำมันไม่เกิน 5 ลิตร
ต่อ 100 กม. มาตรฐานมลพิษ EURO 4, ปล่อย Co2 ไม่เกิน 120 กรัม/กม.และมีมาตรฐานด้าน
ความปลอดภัยตามมาตรฐาน UNECE ตามแผนจะจำหน่ายในประเทศร้อยละ 50 และส่งออกไป
ยังตลาดในอาเซียน เอเชียแปซิฟิก และยุโรป ร้อยละ 50 โดยจะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศร้อยละ
70 หรือปีละประมาณ 12,174 ล้านบาท ตั้งโรงงานที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัด
พระนครศรีอยุธยา



ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ที่ ส. ๔ /๒๕๕๐
เรื่อง การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีขนาดการผลิตสูง
อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐
คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงออกประกาศให้เพิ่มความในหมวด ๔ ประเภท ๔.๓๐ กิจการ
ประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ของบัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนท้ายประกาศ
คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๒/๒๕๔๓ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๓ เรื่อง ประเภท
ขนาด และเงื่อนไขของกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน โดยกำหนดประเภทและเงื่อนไขดังต่อไปนี้

ประเภท	เงื่อนไข
๔.๓๐ กิจการประกอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	๑. จะต้องมี่ปริมาณการผลิตจริง (Actual Production) ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อปีในปีใดปีหนึ่งภายในระยะเวลา ๕ ปีแรกของการผลิต ๒. จะต้องเป็นการผลิตที่สร้างขึ้นจากพื้นฐานโครงสร้างหลักเดียวกันตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ความเห็นชอบ ๓. จะต้องมืขนาดการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท ภายในระยะเวลา ๕ ปี ของการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๔. จะต้องเสนอแผนการลงทุนผลิตชิ้นส่วนและการใช้ชิ้นส่วน และจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ๕. ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทุกเขต ๖. ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๕ ปี

.../๗. จะไม่ได้รับ

ประเภท	เงื่อนไข
	<p>๗. จะไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมในภายหลังไม่ว่าจะมีการลงทุนตามนโยบายเพื่อพัฒนาทักษะ เทคโนโลยี และนวัตกรรมหรือไม่ก็ตาม</p> <p>๘. กรณีที่ไม่สามารถผลิตได้ตามเงื่อนไขข้อ ๑ จะถูกเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด</p> <p>๙. จะไม่ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา ๓๕ (๑)</p> <p>๑๐. สิทธิและประโยชน์อื่น ๆ ให้ได้รับตามเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๑/๒๕๔๓ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๓</p>

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๐



(นายโชติ ปิ่นเปี่ยมรัฐ)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการส่งเสริมการลงทุน

กองตลาดเพื่อการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กระทรวงอุตสาหกรรม



MARKETING DIVISION
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 ถนนวิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2537- 8111 , 0 2537- 8155
555 Vipavadee Rangsit Road, Jatuchuck 10900 Tel. 0 2537- 8111 Fax : 0 2537-8185

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

No. 187/1 / 2007 (Or.83/1)

7th December 2007

Bol approved 9 investment projects worth 45 billion baht at its year-end meeting. Suzuki and Siam Nissan will produce eco-cars and Ford-Mazda will launch a passenger car project.

Mr. Satit Chajanavakul, the secretary general of Bol disclosed, after the Board of Investment meeting chaired by Mr. Kosit Panpiemras, Deputy Prime Minister and Minister of Industry, that the Bol has approved the following 9 investment projects valued at THB 45,329.75 million.

1. **GREEN SPOT CO., LTD** will invest 1,067.8 million Baht to produce UHT soybean milk under Vitamilk and V-soy brands, with an annual capacity of 101,900,000 liters. The process will utilize local soybeans at 6,729 tons/year and sugar 7,335 tons/year. The factory will be located in Pathumthani.

2. **TPI POLENE POWER CO., LTD** will invest 1,789.95 million Baht to produce ethanol (99.5%) with an annual capacity of 165,000,000 liters per year or 500,000 liters per day. The company will use local cassava at about 396,000 tons/year. The plant will be located in Saraburi. 98% of the output will be for export and the rest will be for domestic sales.

3. **MAESOD CLEAN ENERY CO., LTD.** will invest 2,025 million Baht in the production of ethanol (99.5%), fertilizer and electrical power. The annual capacity for ethanol will be about 60,000 liters, using sugar cane for raw material at 753,340 tons per year. The electrical output from sugar cane will be about 8 mega-watts. The plant will be located in Tak. 85% of the ethanol will be for domestic sales. 2 mega-watts of the

electricity will be for the plant's own use, and the rest will be supplied to the Provincial Electricity Authority.

4. **KHAO C.P. CO., LTD** will invest 1,200 million Baht in quality rice grading with an annual capacity of 1,080,000 tons/year. The plant will be located in Ayudhaya. 50% of the output will be for export.

5. **AMERICAN AXLE & MANUFACTURING** will invest 1,304 million Baht to produce front axles (25,000 pieces/year), rear axles (75,000 pieces/year), and front & rear propeller shafts (75,000 pieces/year). The total output will be for the domestic industry for new car models. The company is a leading American manufacturer of automotive parts with 27 factories in 11 countries worldwide.

6. **SUZUKI MOTOR CORPORATION (JAPAN)** will invest 9,500 million Baht in eco-car assembly and CKD kit assembly, at approximately 138,000 units/year. 81% of the output will be exported to markets in Asia, Australia and Africa. The plant will be located in Rayong and is expected to start up in 2010.

7. **SIAM NISSAN AUTOMOBILE** will invest 5,550 million Baht for eco-car assembly and CKD assembly with an annual capacity of 120,000 units/year. The production will be mainly for export to markets in Asia and Australia. The plant will be located in Samutprakan and is expected to start up in 2010.

8. **AUTO ALLIANCE (THAILAND) CO., LTD** will invest 20,890 million in passenger car production (140,000 units/year), CKD parts (42,000 sets/year) and automotive pressed parts (105,000 pieces/year). 78% will be exported to South Africa, Australia, New Zealand and ASEAN countries. The plant will be located in Rayong.

9. **PTT PUBLIC CO., LTD** will invest 2,000 million Baht to construct a pipeline for the transportation of natural gas (106,000 million cubic meters/year). The pipeline will extend from the existing route of Sainoi – The South Bangkok Substation to the North Bangkok Substation for an additional length of 7.8 kilometers.

กองกลางเพื่อการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กระทรวงอุตสาหกรรม



MARKETING DIVISION
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 ถ.วิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2537- 8111 , 0 2537- 8155
555 Vipavadee Rangsit Road, Jatuchuck 10900 Tel. 0 2537- 8111 Fax : 0 2537-8185

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับที่ 38/2551 (อ.20)

วันที่ 2 เมษายน 2551

**บีไอไอ อนุมัติรวม 7 โครงการ
มิตซูบิชิ-โตโยต้า-ทาทา ร่วมผลิตอีโคคาร์**

บอร์ดบีไอไอ อนุมัติส่งเสริมการลงทุนครั้งแรกของปี รวม 7 โครงการ มูลค่ารวมกว่า 67,000 ล้านบาท ไฟเขียว 3 ก่ายรถยนต์ มิตซูบิชิ-โตโยต้า-ทาทา ร่วมผลิตอีโคคาร์ เงินลงทุน ประมาณ 20,000 ล้านบาท

นายสุวิทย์ คุณกิตติ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เปิดเผย ภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(บอร์ดบีไอไอ)ว่า ที่ประชุมมีมติ ให้อำนาจส่งเสริมการลงทุนรวม 7 โครงการ ประกอบด้วยโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล (อีโคคาร์) จำนวน 3 โครงการเงินลงทุนประมาณ 21,690 ล้านบาท และโครงการ อื่น ๆ อีก 4 โครงการ รวมเงินลงทุนทั้ง 7 โครงการมีมูลค่าทั้งสิ้น 67,854.7 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

1.บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับส่งเสริมผลิตรถยนต์ประหยัด พลังงานมาตรฐานสากล (Eco-Car), ชิ้นส่วนตัวถัง และผลิตเครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 7,731 ล้านบาท มีกำลังการผลิตปีละประมาณ 107,000 คัน โดยจะเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายใน ประเทศ ร้อยละ 12 และส่งออกร้อยละ 88 ตลาดหลัก ได้แก่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และ ญี่ปุ่น เป็นต้น เริ่มผลิตปี 2553 ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

2.บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้รับส่งเสริมผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล (Eco-Car) และผลิตเครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 6,642 ล้านบาท กำลังผลิต ปีละประมาณ 100,000 คัน โดยตามแผนการผลิต จะจำหน่ายในประเทศ และส่งออกสัดส่วน

เท่ากัน คือ ร้อยละ 50 ซึ่งตลาดส่งออกหลัก คือ อาเซียน และ โอเชียเนีย เริ่มผลิตตั้งแต่ปี 2555 ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา

3.บริษัท ทาทา มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับส่งเสริมผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล (Eco-Car) และผลิตเครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 7,317 ล้านบาท กำลังการผลิตปีละประมาณ 100,000 คัน โดยจำหน่ายในประเทศร้อยละ 48 และส่งออกร้อยละ 52 ไปประเทศในกลุ่มอาเซียน เอเชียแปซิฟิก และประเทศแอฟริกาใต้ ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง เริ่มผลิตตั้งแต่ปี 2553

4.บริษัท โกลบอล ไปโอดีเซล จำกัด ได้รับส่งเสริมการลงทุนผลิตน้ำมันดีเซล จากเศษวัสดุทางการเกษตร มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 1,900 ล้านบาท มีกำลังผลิต 33,000,000 ลิตรต่อปี หรือประมาณ 100,000 ลิตรต่อวัน ตั้งโรงงานที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยใช้วัตถุดิบในประเทศทั้งสิ้น 183,500 ตันต่อปี ได้แก่ ทะลายปาล์มเปล่า คิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 115.5 ล้านบาทต่อปี

5.บริษัท ปราจีนบุรีกลาส อินดัสทรี จำกัด ได้รับส่งเสริมผลิตขวดแก้ว มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 1,165 ล้านบาท กำลังผลิตปีละประมาณ 64,800 ตัน หรือประมาณ 446,897,000 ขวด โดยตามแผนการผลิตขวดแก้วของโครงการนี้ จะใช้วัตถุดิบที่เป็นเศษแก้วในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ตั้งโรงงานในจังหวัดปราจีนบุรี

6.บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด ได้รับการส่งเสริมขยายกิจการผลิตน้ำมันอากาศยาน 20,000 บาร์เรลต่อวัน เงินลงทุนทั้งสิ้น 1,533.7 ล้านบาท ตั้งโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง โดยโครงการนี้จะมีการติดตั้งหน่วยปรับปรุงคุณภาพน้ำมันอากาศยานที่จะทำให้น้ำมันอากาศยานมีคุณภาพ มาตรฐานระดับโลก

7.บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ได้รับส่งเสริมขยายกิจการขนส่งทางท่อ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 41,566 ล้านบาท ซึ่งตามโครงการจะให้บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อ ปีละประมาณ 620,000 ล้านลูกบาศก์ฟุต จัดส่งให้กับโรงไฟฟ้า รวมถึงโรงงานอุตสาหกรรม จากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ไปสิ้นสุดโครงการที่ อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร

กองตลาดเพื่อการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กระทรวงอุตสาหกรรม



MARKETING DIVISION
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 ถนนวิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2637-8111 , 0 2637-8155

555 Vipavadee Rangsit Road, Jatuchuck 10900 Tel: 0 2637-8111 Fax: 0 2637-8155

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับที่ 50/2551 (ข.25)

วันที่ 28 เมษายน 2551

คณะกรรมการ 4 บีไอไออนุมัติรวด 6 โครงการ ให้กลุ่มผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่อยอดโครงการอีโคคาร์

**อนุกรรมการบีไอไออนุมัติ เงินลงทุนกว่า 1,996 ล้านบาท ให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
เน้นใช้วัตถุดิบในประเทศ คาดว่าจะมีเม็ดเงินสะพัดในกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ 140,000
ล้านบาท ขานรับปีแห่งการลงทุนไทย**

นายสุวิทย์ คุณกิตติ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เปิดเผยว่า ในการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเมื่อเร็ว ๆ นี้ โดยมี นายประวิช รัตนเพียร ทำหน้าที่ประธานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้อนุมัติส่งเสริมการลงทุน โครงการที่เกี่ยวกับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และยานพาหนะทั้งสิ้น 6 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนรวม 1,996 ล้านบาท หลังจากการประชุมใหญ่ (บอร์ดบีไอไอ) ได้อนุมัติส่งเสริมการลงทุนโครงการรถยนต์พลังงาน (อีโคคาร์) ไปแล้ว 6 โครงการ ได้แก่บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทสยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด บริษัทमितซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ซูซูกิ จำกัด และบริษัท ทาทา มอเตอร์ ประเทศอินเดีย มูลค่าเงินลงทุนรวม 43,440 ล้านบาท ถือเป็น การต่อยอดให้โครงการอีโคคาร์เกิดความสำเร็จโดยเร็ว สอดรับกับนโยบายปีแห่งการลงทุนไทย (THAILAND INVESTMENT YEAR 2551-2552)

“ การอนุมัติของคณะกรรมการ ฯ ครั้งนี้ เป็นก้าวสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนให้โครงการอีโคคาร์พัฒนาเร็วยิ่งขึ้น เพราะชิ้นส่วนยานยนต์จัดเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมในการเข้ามารองรับตลาดรถยนต์ที่กำลังพัฒนาจึงเป็นหัวใจสำคัญ หลังจากได้ประมาณการว่าจะเริ่มผลิตจริงในปี 2553 ซึ่งนอกจากจะช่วยเพิ่มยอดการส่งออกของไทยได้แล้ว จะช่วยประหยัดการนำเข้าน้ำมันได้อีกทางหนึ่ง ส่วนมูลค่าการลงทุนในกลุ่มผลิตชิ้นส่วนอีโคคาร์ประมาณการว่า จะอยู่ประมาณ 140,000 ล้านบาท ” นายสุวิทย์กล่าว

สำหรับรายละเอียดของโครงการที่ได้รับอนุมัตินั้น บริษัท อินทิเกรเทดพีซีซีเอ็นเอ็นเจเนียร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด ขอขยายกิจการผลิตชิ้นส่วนโลหะขึ้นรูปสำหรับยานพาหนะและงานอุตสาหกรรมอื่น ๆ อาทิ ชิ้นส่วนปั้มน้ำมันแรงดันสูง และชิ้นส่วนหัวฉีดน้ำมันดีเซล ปีละประมาณ 24,000,000 ชิ้น มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 149.2 ล้านบาท นายสมพงษ์ เผอิญโชค ขอรับการส่งเสริม (ขยายกิจการ) ผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะ อย่างชุดหุ้มเบาะ เบาะที่นั่ง และ SHIFTER ประเภทละ 100,000 ชุด มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 747.2 ล้านบาท

นอกจากนั้นบริษัท เซนต์โกเบน ซีคิวริตี (ไทยแลนด์) จำกัด ขอรับการส่งเสริม (ขยายกิจการ) ผลิตกระจกนิรภัยเทมเปอร์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 336 ล้านบาท บริษัท บางกอก นาททสี่ จำกัด ขอรับการส่งเสริมผลิตสายพานดินตะขาบ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 325.2 ล้านบาท บริษัท มียามะ อินด์สตรี้ (ประเทศไทย) จำกัด ขอรับการส่งเสริมผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะมูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 198.1 ล้านบาท และบริษัท ไคโด สิทธิผล จำกัด ขอรับการส่งเสริม (ขยายกิจการ) ผลิตโซ่ขับเคลื่อนจักรยานยนต์ และโซ่เครื่องยนต์ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 240 ล้านบาท

กองตลาดเพื่อการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการ
ลงทุน



MARKETING DIVISION
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

กระทรวงอุตสาหกรรม

555 ถ.วิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2537- 8111 , 0 2537- 8155

555 Vipavadee Rangsit Road, Jatuchuck 10900 Tel. 0 2537- 8111 Fax : 0 2537-8185

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับที่ 52 /2551 (อ.26)

วันที่ 2 พฤษภาคม 2551

**อนุฯบีโอไอไฟเขียวหนุนอุตสาหกรรมยานยนต์
อนุมัติลงทุนเพิ่มกำลังผลิตลูกสูบอีก 300 ล้านบาท**

คณะกรรมการบีโอไอ ไฟเขียวบริษัท ฮอนด้า เฟาตรี (เอเชีย) ลงทุนอีก 348.2 ล้าน บาท ขยายกำลังผลิตลูกสูบเครื่องยนต์ในไทย ป้อนความต้องการตลาดรถตามโครงการอีโคคาร์ เผย ทิศทางอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยสดใส 3 เดือนญี่ปุ่นแห่ขยายลงทุนชิ้นส่วนยานยนต์ มูลค่ากว่า 2,000 ล้านบาท

นายสุวิทย์ คุณกิตติ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เปิดเผย ว่า เมื่อเร็วๆ นี้ ที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(บีโอไอ) ซึ่งมีนายประวิช รัตนเพียร เป็นประธาน ได้อนุมัติส่งเสริมการลงทุนขยายกิจการผลิตลูกสูบเครื่องยนต์ สำหรับยานพาหนะ ทั้งรถยนต์นั่งและรถมอเตอร์ไซค์ แก่บริษัท ฮอนด้า เฟาตรี (เอเชีย) จำกัด เงินลงทุนทั้งสิ้น 348.2 ล้านบาท ตั้งโรงงานอยู่ที่ นิคมอุตสาหกรรมสุวรรณารี จ.นครราชสีมา

โดยการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนครั้งนี้ บริษัทจะเพิ่มกำลังการผลิตลูกสูบเครื่องยนต์ จากปัจจุบันมีกำลังการผลิตที่ 9.6 ล้านชิ้นต่อปี มาอยู่ที่ประมาณ 14 ล้านชิ้นต่อปี จำหน่ายให้กับ ลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ อาทิ บริษัท HONDA AUTOMOBILE บริษัท THAI HONDA MANUFACTURING และยังส่งออกไปยัง บริษัท HONDA FOUNDRY ประเทศญี่ปุ่นอีกด้วย

“บริษัทได้เข้ามาลงทุนผลิตลูกสูบเครื่องยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2546 โดยการขยาย กำลังการผลิตครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์สำคัญที่จะรองรับการขยายการผลิตเครื่องยนต์เอนกประสงค์ และรถยนต์ รวมไปถึงโครงการส่งเสริมการลงทุนตามโครงการรถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล หรืออีโคคาร์ ซึ่งจะช่วยให้มีการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์อีกเป็นจำนวนมาก” นายสุวิทย์ กล่าว

นายสุวิทย์ กล่าวว่า ปัจจุบันมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากกลุ่มต่างๆ เช่น ญี่ปุ่น สนใจที่จะเข้ามาลงทุน หรือขยายกิจการในประเทศเป็นจำนวนมาก ภายหลังจากรัฐมนตรีมีนโยบายชัดเจนในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ และการส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐ โดยในช่วง 3 เดือนแรกของปีนี้ (มกราคม-มีนาคม 2551) กลุ่มนักลงทุนญี่ปุ่นได้รับส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รวม 14 โครงการ เงินลงทุนประมาณ 2,600 ล้านบาท



ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
ที่ ส. ๕ /๒๕๕๒
เรื่อง การส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์แบบใหม่

เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์และเพื่อสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๖ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงออกประกาศ ดังต่อไปนี้

๑. ให้เพิ่มความในหมวด ๔ ประเภท ๔.๓๒ กิจการประกอบรถยนต์แบบใหม่ ของบัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนท้ายประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๒/๒๕๔๓ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๓ เรื่อง ประเภท ขนาด และเงื่อนไขของกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน โดยกำหนดประเภทและเงื่อนไขดังต่อไปนี้

ประเภท	เงื่อนไข
๔.๓๒ กิจการประกอบรถยนต์แบบใหม่	๑. ต้องมีปริมาณการผลิตจริง (Actual Production) ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อปี ในปีใดปีหนึ่งภายในระยะเวลา ๕ ปีแรกของการผลิต ๒. ต้องมีการลงทุนสร้างสายการประกอบรถยนต์ (Assembly Line) ใหม่ ๓. ต้องมีขนาดการลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ๔. ต้องเป็นการผลิตรถยนต์แบบใหม่ ที่ยังไม่เคยมีการผลิตในประเทศไทย และมีการผลิตรถยนต์ที่มีการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น มีการติดตั้งระบบ Hybrid Drive, ระบบ Brake Energy Regeneration หรือระบบ Electronic Stability Control เป็นต้น ในโครงการด้วยตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นชอบ

ประเภท	เงื่อนไข
<p>๔.๓๒ กิจการประกอบรถยนต์แบบใหม่</p>	<p>๕. ต้องเสนอแผนการลงทุนผลิตชิ้นส่วนหรือการใช้ชิ้นส่วน และต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน</p> <p>๖. ไม่อนุญาตให้ขยายเวลาดำเนินการตามที่กำหนดในบัตรส่งเสริม</p> <p>๗. ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรทุกเขต</p> <p>๘. ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๕ ปี หากมีขนาดการลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและเงินทุนหมุนเวียน ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท และเป็นระยะเวลา ๖ ปี หากมีการลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและเงินทุนหมุนเวียน ไม่น้อยกว่า ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท ไม่ว่าจะตั้งในเขตใด ทั้งนี้ หากยื่นคำขอยกภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๒ จะได้รับสิทธิและประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มเติมอีก ๑ ปี</p> <p>๙. สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามหลักเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ๑/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ยกเว้น ไม่ให้สิทธิและประโยชน์การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ ๕๐ ตามมาตรา ๓๕ (๑)</p>

๒. จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงสิทธิและประโยชน์การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้เพิ่มเติมภายหลัง ไม่ว่าจะมีการลงทุนตามนโยบายเพื่อพัฒนาทักษะ เทคโนโลยี และนวัตกรรมหรือไม่ก็ตาม

๓. ต้องยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๒

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการ



INVESTMENT SERVICES CENTER
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 Vipavadee Rangsit Road, Chatuchuck 10900 Tel. 0 2537- 8111, Fax : 0 2537-8177

PRESS RELEASE

NO. 111/ 2009 (O.72)

July 16, 2009

BOI grants special incentives to eco-car projects 90% duty reduction on eco-car parts and raw material imports

The Thailand Board of Investment (BOI) approved the 90% reduction on import duties of raw materials and parts to eco-car projects for two years in order to lower production costs by Bt100,000 per unit.

Mr. Chanchai Chairungruang, Industry Minister, revealed after the regular BOI's board meeting chaired by Prime Minister Abhisit Vejjajiva, that the board agreed to reduce import duties on raw materials and parts under Article 30 to support eco-car production. The incentives will be applied exclusively to materials that cannot be produced locally. The duty reduction will be granted up to 90% for two years with annual review.

The new measure is intended to help eco-car manufacturers by lowering their production costs and reducing their burden in sourcing parts that are not available or locally produced in Thailand. This measure will also encourage more investment in these eco-car parts production, which provides the country with economies of scale and greater competitive advantage in the global eco-car production business. Meanwhile, the measure will help create eco-car market in the country.

"The government understands well that it requires high technology to produce energy-saving, environmental-friendly and safety standard cars. The government, therefore, has introduced various investment promotion measures, including these duty incentives on imported

raw materials and parts under the Article 30. We believe this measure will help reduce manufacturing cost by at least Bt100,000 per car," said Mr. Chairungruang.

The meeting also appointed a working committee to screen and approve applications under this measure. The working committee comprises representatives from the BOI, the Office of Industrial Economics and the Thai Automotive Institute.

#####

ศูนย์บริการลงทุน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กระทรวงอุตสาหกรรม



INVESTMENT SERVICES CENTER
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 ถ.วิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร 0 2537- 8111 , 0 2537- 8155
555 Vipavadee Rangsit Road, Chatuchuck 10900 Tel. 0 2537- 8111, Fax : 0 2537-8177

ข่าวสำหรับสื่อมวลชน / PRESS RELEASE

ฉบับที่ 16 /2553 (อ.8)
วันที่ 25 มกราคม 2553

บอร์ดบีโอไอประเดิมปีเสือ อนุมัติ 8 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนיע็ด 2 หมื่นล้านบาท

บอร์ดบีโอไออนุมัติส่งเสริมการลงทุน 8 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 18,834 ล้านบาท อาทิ นิสสันได้รับส่งเสริมให้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อีโคคาร์ ส่วนโรจนะเพาเวอร์ ได้รับการส่งเสริมผลิตไฟฟ้าป้อนกฟผ. และเมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส ได้รับส่งเสริม 2 โครงการทดสอบและสำรวจแท่นขุดเจาะและตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับอุตสาหกรรมปิโตรเลียม

นางอรรชกา สีบุญเรือง เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเปิดเผยภายหลังการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บอร์ดบีโอไอ) ที่มีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรีเป็นประธานว่า ที่ประชุมได้พิจารณาอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน 8 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 18.834 ล้านบาท ประกอบด้วย

1.บริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนโลหะและชิ้นส่วนประกอบของตัวถังสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 1.430 ล้านบาท โดยมีกำลังการผลิตชิ้นส่วนโลหะสำหรับรถ Eco Car ประมาณ 1.08 ล้านชิ้นต่อปี หรือ 26,890 ตัน ขณะที่ชิ้นส่วนประกอบของตัวถังสำหรับรถ Eco Car กำลังการผลิตประมาณ 100,188 ชุดต่อปี มีการจ้างแรงงานไทย 410 คน ตลาดส่งออกหลักร้อยละ 75 คือกลุ่มประเทศอาเซียน ออสเตรเลีย อินเดียจีนและญี่ปุ่น ร้อยละ 25 จำหน่ายในประเทศ

2. บริษัท ไอเอสไอ เทอร์โบ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะ ได้แก่ อุปกรณ์ช่วยอัดอากาศเข้าสู่เครื่องยนต์โดยใช้ไอเสียของเครื่องยนต์กลับมาเป็นตัวขับเคลื่อน (TURBO CHARGER) กำลังการผลิตประมาณ 600,000 ชุดต่อปี และ TURBINE SHAFT ที่เป็นชิ้นส่วนหนึ่งใน TURBO CHARGER กำลังการผลิตประมาณ 450,000 ชิ้นต่อปี เงินลงทุนทั้งสิ้น 1,000 ล้านบาท จำหน่ายในประเทศร้อยละ 90 โดยมีลูกค้าหลักคือ อีซูซุ และส่งออก TURBINE SHAFT ประมาณร้อยละ 10 ให้บริษัทในเครือที่ประเทศจีน



INVESTMENT SERVICES CENTER
THE BOARD OF INVESTMENT
MINISTRY OF INDUSTRY

555 Vipavadee Rangsit Road, Chatuchuck, Bangkok 10900 Tel. 0 2537- 8111, 0 25 37- 8155 Fax. 0 2537-8177 www.boi.go.th

PRESS RELEASE

NO. 64 / 2010 (O.33)
April 19 , 2010

Mitsubishi confirms eco-car production in Thailand to begin by 2011

Mitsubishi Motors (Thailand) and Mitsubishi Motors Corporations move forward with its Bht 8 billion-eco-car investment project with aim to start production within September 2011 and to launch first Mitsubishi eco-car in Thailand by the beginning of 2012. The companies are also looking for the possibilities to establish a new production facility in the country if market demand increases.

Dr. Atchaka Sibunruang, Secretary General of Thailand Board of Investment (BoI) said after the official meeting with Mr. Nobuyuki Murahashi, President of Mitsubishi Motors (Thailand) Co., Ltd. and Mr. Gayu Uesugi, Director in Charge of Product Strategy & Development of Mitsubishi Motors Corporations, that the executives of Mitsubishi still maintain their intentions to invest in "Mitsubishi Eco-car" project in Thailand. Scheduled for production in September 2011, the first Mitsubishi eco-car is expected to launch in the market in March 2012.

The eco-car will be produced on the new platform, developed by Mitsubishi Motors Corporations by adjusting the existing production line at Map Ta Phut Industrial Estate. The project complies with the conditions set earlier by the BoI, requiring a minimum production capacity of 100,000 units per annum. The companies also disclosed that they will consider the possibility of establishing a new production facility if the market demand expands.

"This is the first meeting between the BoI and the executives of Mitsubishi Motors (Thailand) and Mitsubishi Motors Corporations to confirm Mitsubishi's eco-car investment project in Thailand. It is also a great opportunity for both BoI and Mitsubishi to discuss about the investment project in details," added Dr. Sibunruang.

Mitsubishi Motors applied for the BOI investment incentives for eco-car project since November 2007 with investment capital of Bht8 billion. The project is expected to create more than 1,500 jobs.

ภาคผนวก ฉ
เอกสารของกระทรวงการคลัง



ประกาศกระทรวงการคลัง
เรื่อง ลดอัตรา และยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27)

เพื่อประโยชน์แก่การ เศรษฐกิจของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ออกประกาศไว้ดัง ต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

- (1) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต ลงวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2527
- (2) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2529
- (3) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 8) ลงวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2530
- (4) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้น ภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 11) ลงวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2532
- (5) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้น ภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 14) ลงวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2533
- (6) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 16) ลงวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2533
- (7) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 21) ลงวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2534
- (8) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต(ฉบับที่ 22) ลงวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2534
- (9) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 23) ลงวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2534
- (10) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 24) ลงวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2534

(11) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 25) ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534

(12) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 26) ลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2534

ข้อ 2 ให้ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต ในพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตท้ายพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2534 ตามบัญชีท้ายประกาศนี้

ข้อ 3 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2534

สุธี สิงห์เสน่ห์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อัตราภาษีสรรพสามิต หมวดรถยนต์

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี						
		ตามพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527			ลดลงเหลือ/ยกเว้น			
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ		
			หน่วย	หน่วย (บาท)		หน่วย	หน่วย (บาท)	
05.01	รถยนต์นั่ง							
	(1) รถยนต์นั่ง							
	(1.1) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	30	-	-	
	(1.2) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรแต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	35	-	-	
	(1.3) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	40	-	-	
	(1.4) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร หรือ มีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	50	-	-	
	(2) รถยนต์นั่งที่บรรจุผู้โดยสาร (Pick-up Passenger Vehicle: PPV) ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด							
	(2.1) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ ไม่เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	20	-	-	
	(2.2) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	50	-	-	
	(3) รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (DechleCab) ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด							
	(3.1) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ ไม่เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	12	-	-	
	(3.2) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบ เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	50	-	-	
	(4) รถยนต์นั่งที่มีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด ที่ผลิตจากรถยนต์กระบะหรือแชสซีส์และกระบอกปัดลมหน้า (Chassis With Windshield) ของรถยนต์กระบะ หรือตัดแปลงจากรถยนต์กระบะ							
	(4.1) ที่ผลิตหรือตัดแปลงโดยผู้ประกอบการซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด							
	(4.1.1) ที่มีความจุกระบอกลูกสูบไม่เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	3	-	-	
	(4.1.2) ที่มีความจุกระบอกลูกสูบเกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	50	-	-	
	(4.2) ที่ตัดแปลงโดยผู้ผลิตแปลงตามตรา 144 ครี ซึ่งเรียกปัดลมมาตรา 144 เมตจู	50	-	-	อัตราภาษี ตาม (1) รถยนต์นั่ง (1.1) ถึง (1.4)	-	-	
05.02	รถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน							
	(1) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรและมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	30	-	-	
	(2) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรแต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรและมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	35	-	-	
	(3) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรแต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรและมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	40	-	-	
	(4) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตรหรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า (HP)	50	-	-	50	-	-	
05.01 และ 05.02	รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสาร ที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน							
	(1) รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ซึ่งใช้เป็นรถพยาบาลของส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศลตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขและจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด	50	-	-	ยกเว้นภาษี	-	-	
	(2) รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน							
	(2.1) แบบผสมที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิง และไฟฟ้า (Hybrid Electric Vehicle)							
	(2.1.1) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	10	-	-	
	(2.1.2) ที่มีความจุของกระบอกลูกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	50	-	-	
	(2.2) แบบพลังงานไฟฟ้า (Electric Powered Vehicle)	50	-	-	10	-	-	
	(2.3) แบบเซลล์เชื้อเพลิง (Fuel Cell Powered Vehicle)	50	-	-	10	-	-	
	(2.4) รถยนต์ที่ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล							ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี					
		ตามพระราชบัญญัติภาษีศุลกากร พระราชบัญญัติ พ.ศ. 2527			ลดลงเหลือ/ยกเว้น		
		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ		ตามมูลค่า (ร้อยละ)	ตามปริมาณ	
			หน่วย	หน่วย (บาท)		หน่วย	หน่วย (บาท)
(2.4.1)	เครื่องยนต์เบนซิน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	17	-	-
(2.4.2)	เครื่องยนต์เบนซิน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	17	-	-
(3)	รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังประกาศกำหนด						
(3.1)	ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภททานอด ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงได้						
(3.1.1)	ที่มีความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า(HP)	50	-	-	25	-	-
(3.1.2)	ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า(HP)	50	-	-	30	-	-
(3.1.3)	ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า(HP)	50	-	-	35	-	-
(3.1.4)	ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร หรือมีกำลังเครื่องยนต์เกิน 220 แรงม้า(HP)	50	-	-	50	-	-
(ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีศุลกากร (ฉบับที่ 80) ลง 9 พ.ย. 50)							
(3.2)	ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้	50	-	-	20		
(4)	รถยนต์นั่งสามล้อ และรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ลูกบาศก์เซนติเมตร						
(4.1)	รถยนต์นั่งสามล้อ	50	-	-	5		
(4.2)	รถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ขนาดไม่เกิน 250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	5		
05.90							
(1)	รถยนต์กระบะที่ออกแบบสำหรับให้น้ำหนักบรรทุก มาน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม						
(1.1)	ที่มีความจุของกระบอกสูบ ไม่เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร						
(1.1.1)	ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด	50	-	-	3		
(1.1.2)	ซึ่งมีคุณสมบัตินอกจาก (1.1.1)	50	-	-	18		
(1.2)	ที่มีความจุของกระบอกสูบ เกิน 3,250 ลูกบาศก์เซนติเมตร	50	-	-	50		
(ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีศุลกากร (ฉบับที่ 72) ลง 27 ก.ย. 47)							



ประกาศกระทรวงการคลัง
เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 81)

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ให้จัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทประหยัดพลังงาน ที่มี ความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และที่มีความจุของ กระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 17 สมควรแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติ บางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของ บุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 32 มาตรา 33 มาตรา 41 และมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัย อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีออก ประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความใน (2) ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 ของตอนที่ 5 รถยนต์ ในบัญชี ท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 72) ลงวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 และให้ใช้ความตามบัญชีท้ายประกาศนี้แทน(บัญชีท้าย ประกาศแทรกไว้ในฉบับที่ 27 แล้ว)

ข้อ 2 รถยนต์นั่ง หรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ประเภทรถยนต์ประหยัด พลังงานมาตรฐานสากล ที่จะได้รับการลดอัตราภาษีสรรพสามิตตามความใน (2) ในประเภทที่ 05.01 และ 05.02 ของตอนที่ 5 รถยนต์ ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษี สรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมตามข้อ 1 หมายถึง รถยนต์ที่มีความ จุของกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และที่มีความจุของ กระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ลูกบาศก์เซนติเมตร สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล โดยต้องแสดงหนังสือรับรองการ

อนุมัติคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่ออกโดยกระทรวงอุตสาหกรรม โดยอย่างน้อยต้องมีข้อกำหนดทางเทคนิค ดังต่อไปนี้

- (1) ใช้หรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีอัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร ตาม Combine Mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg. 101 Rev. 1
- (2) มาตรฐานมลพิษอยู่ในระดับ EURO 4 ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg. 83 Rev. 2 (2005) หรือระดับที่สูงกว่า
- (3) ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg. 101 Rev. 1
- (4) มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าของตัวรถ ตามมาตรฐาน UNECE Reg. 94 Rev. 0 หรือระดับที่สูงกว่า และมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE Reg. 95 Rev. 0 หรือระดับที่สูงกว่า

ข้อ 3 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2551

ฉลองภพ สุสังกร์กาญจน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 125 ตอนพิเศษ 30 ง ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551)

ภาคผนวก ข
ข้อมูลของกรมขนส่งทางบก

สถิติจำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียน ความจุกระบอกลูกไม่เกิน 1,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร
 ยอดสะสมตั้งแต่วันที่ 01 มกราคม พ.ศ. 2553 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 แยกตามพื้นที่

พื้นที่ 2 ภาคกลาง

ลำดับ	รายชื่อจังหวัด	ยี่ห้อรถและจำนวนที่จดทะเบียน					รวม: คัน
		ฮอนด้า	ซูซูกิ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	โตโยต้า	
1	ชัยนาท	56	9	476	60	0	601
2	สิงห์บุรี	29	58	414	46	0	547
3	ลพบุรี	67	107	1,056	230	0	1,460
4	อ่างทอง	32	4	479	50	0	565
5	สระบุรี	100	81	784	153	0	1,118
6	อยุธยา	129	181	599	548	0	1,457
7	ปทุมธานี	19	9	30	10	0	68
8	นนทบุรี	49	119	357	147	0	672
9	สมุทรปราการ	7	3	15	2	0	27
รวมจำนวน		488	571	4,210	1,246	0	6,515

พื้นที่ 3 ภาคตะวันออก

ลำดับ	รายชื่อจังหวัด	ยี่ห้อรถและจำนวนที่จดทะเบียน					รวม: คัน
		ฮอนด้า	ซูซูกิ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	โตโยต้า	
1	นครนายก	37	7	272	24	0	340
2	ปราจีนบุรี	70	4	634	144	0	852
3	ฉะเชิงเทรา	64	9	820	163	0	1,056
4	ชลบุรี	478	278	3,295	1,046	0	5,097
5	ระยอง	176	243	2,312	827	0	3,558
6	จันทบุรี	81	184	783	255	0	1,303
7	ตราด	6	61	177	45	0	289
8	สระแก้ว	40	4	365	11	0	420
รวมจำนวน		952	790	8,658	2,515	0	12,915

พื้นที่ 4 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ลำดับ	รายชื่อจังหวัด	ยี่ห้อและจำนวนที่จดทะเบียน					รวม: คัน
		ฮอนด้า	ซูซูกิ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	โตโยต้า	
1	ชัยภูมิ	74	6	325	155	0	560
2	ยโสธร	62	4	576	77	0	719
3	อุบลราชธานี	234	117	1,551	485	0	2,387
4	ศรีสะเกษ	38	15	890	148	0	1,091
5	บุรีรัมย์	84	118	617	116	0	935
6	นครราชสีมา	413	215	2,346	735	0	3,709
7	สุรินทร์	110	96	659	131	0	996
8	อำนาจเจริญ	47	3	214	72	0	336
9	หนองบัวลำภู	48	0	539	54	0	614
10	หนองคายรวม บึงกาฬ	49	22	300	202	0	573
11	เลย	85	48	500	111	0	744
12	อุดรธานี	192	181	1,907	618	0	2,898
13	นครพนม	37	5	375	89	0	506
14	สกลนคร	141	101	884	179	0	1,305
15	ขอนแก่น	282	232	4,430	852	0	3,796
16	กาฬสินธุ์	71	11	590	174	0	846
17	มหาสารคาม	59	67	622	209	0	957
18	ร้อยเอ็ด	119	114	934	176	0	1,343
19	มุกดาหาร	38	96	317	66	0	517
	รวมจำนวน	2,183	1,451	16,576	4,649	0	24,859

พื้นที่ 5 ภาคเหนือ

ลำดับ	รายชื่อจังหวัด	ยี่ห้อรและจำนวนที่จดทะเบียน					รวม: คัน
		ฮอนด้า	ซูซูกิ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	โตโยต้า	
1	เชียงราย	165	234	1,753	206	0	2,358
2	แม่ฮ่องสอน	1	0	4	1	0	6
3	เชียงใหม่	631	449	4,274	1,402	0	6,756
4	พะเยา	62	15	416	56	0	549
5	น่าน	104	62	401	132	0	669
6	ลำพูน	60	6	317	116	0	449
7	ลำปาง	138	136	922	139	0	1,335
8	แพร่	84	19	805	193	0	1,101
9	อุตรดิตถ์	83	5	538	72	0	698
10	สุโขทัย	79	46	540	193	0	858
11	ตาก	53	77	802	76	0	1,008
12	พิจิตร	202	229	1,440	402	0	2,273
13	กำแพงเพชร	88	98	854	168	0	1,208
14	พิจิตร	60	3	385	71	0	519
15	เพชรบูรณ์	56	8	640	56	0	760
16	นครสวรรค์	176	133	998	226	0	1,533
17	อุทัยธานี	15	6	802	42	0	865
รวมจำนวน		2,057	1,526	15,891	3,551	0	23,025

พื้นที่ 6 ภาคตะวันตก

ลำดับ	รายชื่อจังหวัด	ยี่หอรถและจำนวนที่จอดทะเบียน					รวม: คัน
		ฮอนด้า	ซูซูกิ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	โตโยต้า	
1	สุพรรณบุรี	67	14	529	120	0	730
2	กาญจนบุรี	129	9	443	216	0	797
3	นครปฐม	71	39	828	208	0	1,146
4	ราชบุรี	79	72	913	275	0	1,339
5	สมุทรสาคร	4	1	12	22	0	39
6	สมุทรสงคราม	15	1	82	39	0	137
7	เพชรบุรี	52	142	715	175	0	1,084
8	ประจวบคีรีขันธ์	88	67	684	133	0	972
รวมจำนวน		505	345	4,206	1,188	0	6,244

พื้นที่ 7 ภาคใต้

ลำดับ	รายชื่อจังหวัด	ยี่หอรถและจำนวนที่จอดทะเบียน					รวม: คัน
		ฮอนด้า	ซูซูกิ	นิสสัน	มิตซูบิชิ	โตโยต้า	
1	ชุมพร	84	46	627	109	0	866
2	ระนอง	16	7	163	76	0	262
3	สุราษฎร์ธานี	259	255	1,659	340	0	2,513
4	พังงา	31	1	162	71	0	265
5	นครศรีธรรมราช	233	6	1,341	252	0	1,832
6	กระบี่	110	149	669	137	0	1,065
7	ภูเก็ต	307	229	1,182	569	0	2,287
8	พัทลุง	80	3	600	204	0	887
9	ตรัง	110	4	661	238	0	1,013
10	สงขลา	513	232	2,998	725	0	4,468
11	สตูล	39	2	312	19	0	372
12	ปัตตานี	20	14	174	91	0	299
13	ยะลา รวม อ.เบตง	43	12	241	108	0	404
14	นราธิวาส	13	6	119	74	0	212
รวมจำนวน		1,858	966	10,908	3,013	0	16,745

หมายเหตุ.

1. เงื่อนไขของนโยบายฯ ด้านปริมาณการผลิตรถยนต์ต้องผลิตรถยนต์จำนวน 100,000 คันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไป
2. แบ่งพื้นที่ประเทศไทยตามกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมเป็น 7 พื้นที่ดังนี้
 - พื้นที่ 1 เขตปกครองพิเศษคือ กรุงเทพมหานคร
 - พื้นที่ 2 ภาคกลาง ประกอบด้วย 9 จังหวัด ได้แก่ (1) ชัยนาท (2) สิงห์บุรี (3) ลพบุรี (4) อ่างทอง (5) สระบุรี (6) อโยธยา (7) ปทุมธานี (8) นนทบุรี และ (9) สมุทรปราการ
 - พื้นที่ 3 ภาคตะวันออก ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ (1) นครนายก (2) ปราจีนบุรี (3) ฉะเชิงเทรา (4) ชลบุรี (5) ระยอง (6) จันทบุรี (7) ตราด และ (8) สระแก้ว
 - พื้นที่ 4 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย 19 จังหวัด ได้แก่ (1) ชัยภูมิ (2) ยโสธร (3) อุบลราชธานี (4) ศรีสะเกษ (5) บุรีรัมย์ (6) นครราชสีมา (7) สุรินทร์ (8) อำนาจเจริญ (9) หนองบัวลำภู (10) หนองคาย รวมถึงกาฬ (11) เลย (12) อุดรธานี (13) นครพนม (14) สกลนคร (15) ขอนแก่น (16) กาฬสินธุ์ (17) มหาสารคาม (18) ร้อยเอ็ด และ (19) มุกดาหาร
 - พื้นที่ 5 ภาคเหนือ ประกอบด้วย 17 จังหวัด ได้แก่ (1) เชียงราย (2) แม่ฮ่องสอน (3) เชียงใหม่ (4) พะเยา (5) น่าน (6) ลำพูน (7) ลำปาง (8) แพร่ (9) อุตรดิตถ์ (10) สุโขทัย (11) ตาก (12) พิชญ์โลก (13) กำแพงเพชร (14) พิจิตร (15) เพชรบูรณ์ (16) นครสวรรค์ และ (17) อุทัยธานี
 - พื้นที่ 6 ภาคตะวันตก ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ (1) สุพรรณบุรี (2) กาญจนบุรี (3) นครปฐม (4) ราชบุรี (5) สมุทรสาคร (6) สมุทรสงคราม (7) เพชรบุรี และ (8) ประจวบคีรีขันธ์
 - พื้นที่ 7 ภาคใต้ ประกอบด้วย 14 จังหวัด (รวมสาขาเบตง: ยะลา) (1) ชุมพร (2) ระนอง (3) สุราษฎร์ธานี (4) พังงา (5) นครศรีธรรมราช (6) กระบี่ (7) ภูเก็ต (8) พัทลุง (9) ตรัง (10) สงขลา (11) สตูล (12) ปัตตานี (13) ยะลา (รวมสาขา อ.เบตง: ยะลา) และ (14) นราธิวาส
3. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เริ่มจำหน่ายรถยนต์อีโค คาร์ เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2556 ในรุ่น ออนิว ยาริส (All New Yaris)
4. วันจบนโยบายเป็นการประมาณการจากเงื่อนไขของอายุนโยบาย 5 ปี นับตั้งแต่วันเริ่มจำหน่าย

ภาคผนวก ข
เอกสารของสถาบันยานยนต์

รายงานสรุปผู้บริหาร
โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรม
ยานยนต์
พ.ศ. 2545 - 2549

เสนอ
สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
กระทรวงอุตสาหกรรม

จัดทำโดย
สถาบันยานยนต์

กันยายน 2545

บทสรุปผู้บริหาร

แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549

1. วัตถุประสงค์

กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทย โดยมีการจัดทำแยกตามอุตสาหกรรมรายสาขา ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยวางแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี ตั้งแต่ ปี 2541 – 2545 ดังนั้น เพื่อให้แผนสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นการปรับกลยุทธ์ วิสัยทัศน์ และแผนปฏิบัติการ ตามสถานการณ์การค้าโลกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และการแข่งขันทางการค้า กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้จัดทำแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 – 2549 และมอบหมายให้สถาบันยานยนต์เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในระยะ 10 ปีข้างหน้า
2. กำหนดกรอบนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สอดคล้องกับโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศ สถานภาพอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ตลอดจนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการพัฒนาด้านอื่น ๆ
3. กำหนดบทบาทของกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในด้านนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพและมีความเชื่อมโยงสอดคล้องประสาน ไปในทิศทางเดียวกัน
4. เพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
5. กำหนดกลยุทธ์ มาตรการ และแผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)

2. วิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2554 (VISION 2011)

วิสัยทัศน์อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2554 (VISION 2011)

**“ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย”
สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ
โดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแข็งแกร่ง”**

แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์นี้ จะเน้นแนวทางในการพัฒนาหลัก 2 เรื่องใหญ่ ๆ ซึ่งจะ เป็นการช่วยสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์สามารถเติบโต พัฒนาไปด้วยกันโดยการพัฒนาที่เอื้อประโยชน์และสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยสนับสนุนจุดแข็ง จากการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ใน 10 ปีข้างหน้าเป็นวิสัยทัศน์ดังกล่าว โดยมี เป้าประสงค์ และวัตถุประสงค์ ดังนี้

3. เป้าประสงค์ (Goal)

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก และสร้างความมั่นคงให้กับเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างยั่งยืน ทั้งในด้านทดแทนการนำเข้า และการนำเงินตรา ต่างประเทศเข้าประเทศจากการส่งออก

4. วัตถุประสงค์ (Objectives)

1. ประเทศไทยจะผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ล้านคันต่อปี (รถบรรทุกขนาด 1 ตันประมาณ 7 แสนคัน และรถยนต์นั่งประมาณ 3 แสนคัน) และส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ภายในปี พ.ศ. 2549 มูลค่าการผลิตมากกว่า 5 แสนล้านบาท
2. ประเทศไทยจะผลิตรถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 2 ล้านคันต่อปี และส่งออกไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 ภายในปี พ.ศ. 2549 มูลค่าการผลิตมากกว่า 1 แสนล้านบาท
3. ประเทศไทยจะผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ที่มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ มีมูลค่าส่งออกไม่น้อยกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2549
4. ประเทศไทยมีความสามารถในการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนโดยมีมูลค่าเพิ่มใน ประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ภายในปี พ.ศ. 2549

5. กลยุทธ์ (Strategy)

กลยุทธ์หลัก

1. สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (Competitive Environment Build Up for Thai Automotive Industry)
2. การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (Competitive Build Up for Thai Automotive Parts Manufacturer)

ในกลยุทธ์หลักประกอบด้วยกลยุทธ์ย่อยของกลยุทธ์หลัก ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (Competitive Environment Build Up for Thai Automotive Industry)
- 1.1 การพัฒนาสารสนเทศและวิเคราะห์สภาวะอุตสาหกรรม (Business Intelligence Units Development)
 - 1.1.1 ติดตามข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจจุลภาคและมหภาคทั้งในและต่างประเทศ
 - 1.1.2 สร้างระบบข้อมูลด้านตลาดให้มีความทันสมัยและทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน เช่น กฎเกณฑ์ กฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศ
 - 1.1.3 ศึกษาและวิเคราะห์สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อเสนอแนะ ชี้แนะและกำหนดมาตรการเพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
 - 1.2 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Human Resource Development for Automotive Industry)
 - 1.2.1 ศึกษาระบบการวัด กำหนดหลักเกณฑ์ความสามารถของบุคลากร สัดสวนการแลกเปลี่ยนพนักงานต่างชาติกับคนไทย
 - 1.2.2 หารมาตรการจูงใจในการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากร เช่น การนำค่าใช้จ่ายอบรมมาหักลดหย่อนภาษีนิติบุคคล และภาษีบุคคลธรรมดา

1.3 การขยายตลาดโดยการเปิดตลาดการค้าเสรีระหว่างประเทศ (Market Expansion by FTA)

1.3.1 ตลาดในประเทศ

- 1.3.1.1 เพิ่มตลาดในประเทศโดยอาศัยกลไกด้านภาษีและดอกเบี้ย
- 1.3.1.2 หากกลไกในการลดต้นทุนการผลิตและต้นทุนการขาย
- 1.3.1.3 ศึกษาความเป็นไปได้ในการหาช่องว่างของตลาด
- 1.3.1.4 ศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงตลาดรถเก่าและรถใหม่

1.3.2 ตลาดต่างประเทศ

- 1.3.2.1 ดำเนินการเจรจาให้อาเซียนรวมกันเป็นตลาดเดียว
- 1.3.2.2 ทำข้อตกลงทวิภาคีเปิดการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าเป้าหมาย เช่น ออสเตรเลีย จีนและอินเดีย (FTA)
- 1.3.2.3 เฝ้าระวังข้อกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non Tariff Measure)

1.4 การพัฒนากระบวนการของรัฐที่โปร่งใสและเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ (Good Governance Policy)

- 1.4.1 ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติให้สอดคล้องและเป็นธรรมทั้งระบบ ตั้งแต่วัตถุดิบ ชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป
- 1.4.2 กำหนดนโยบายระยะยาวของภาครัฐให้ชัดเจนและแจ้งให้ภาคเอกชนทราบล่วงหน้าก่อนนโยบายมีผลบังคับใช้

1.5 การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure)

กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (Competitive Build Up for Thai Automotive Parts Manufacturer)

2.1 การส่งเสริมการค้าและการเชื่อมโยง (Supply Chain Development)

- 2.1.1 ส่งเสริมให้มีการผลิตผลิตภัณฑ์ที่ใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง
- 2.1.2 ส่งเสริมโครงการความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออกชิ้นส่วนไทยไปตลาดต่างประเทศ

- 2.1.3 จัดตั้งระบบธุรกรรมเพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนยานยนต์
- 2.1.4 พัฒนาอุตสาหกรรมโดยเน้นการเชื่อมโยงในลักษณะเป็นกลุ่มธุรกิจ (Cluster)
- 2.1.5 ส่งเสริมห่วงโซ่อุปทานและระบบธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ (Enhancement of Supply Chain & E-Business)
- 2.2 การพัฒนาการมาตรฐาน (Standardization Development)
 - 2.2.1 เร่งรัดร่วมมือกันกำหนดมาตรฐานสินค้า และมาตรฐานความปลอดภัยให้เป็นสากล
 - 2.2.2 ดำเนินการจัดตั้งห้องทดสอบมาตรฐานสินค้าและการรับรองคุณภาพ
 - 2.2.3 ส่งเสริมและเร่งผลักดันให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมได้รับใบรับรองระบบการจัดการด้านคุณภาพ สิ่งแวดล้อมและสุขอนามัย
- 2.3 การพัฒนาการจัดการและเทคโนโลยีการผลิต (Manufacturing Technology and Management Development)
- 2.4 การพัฒนาเทคโนโลยีผลิตภัณฑ์ (Product Technology Development)
 - 2.4.1 จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนายานยนต์ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งความสามารถในการวิจัยและพัฒนาสำหรับเทคโนโลยีใหม่และผลิตภัณฑ์
 - 2.4.2 พัฒนาขีดความสามารถในการพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์ให้เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล
- 2.5 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ (Human Resource Development for Automotive Industry)

6. แผนปฏิบัติการ/แผนงาน (Action Plan)

- (1) โครงการติดตามวิเคราะห์สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์
 - (1.1) ศึกษาและวิเคราะห์สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อเสนอแนะ ชี้แนะ และกำหนดมาตรการเพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
 - (1.2) ติดตามข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจจุลภาคและมหภาคทั้งในและต่างประเทศ
 - (1.3) ชี้แนะและเตือนภัยล่วงหน้าทางเศรษฐกิจแก่อุตสาหกรรม

- (2) โครงการศูนย์ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์
- (2.1) พัฒนาระบบสารสนเทศและ Web Site ที่สามารถเก็บข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ และให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - (2.2) รวบรวมข้อมูลการตลาด การผลิตรายานยนต์ทั่วโลก
 - (2.3) จัดสร้างฐานข้อมูลผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตรายานยนต์
 - (2.4) สร้างระบบฐานข้อมูลที่สามารถชี้แนะและสื่อสารข้อมูลการเตือนภัยล่วงหน้าทางเศรษฐกิจแก่อุตสาหกรรม
- (3) โครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรอุตสาหกรรมยานยนต์
- (3.1) มีการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์จากระดับพนักงานจนถึงระดับบริหาร
 - (3.2) เพิ่มทักษะฝีมือช่าง
 - (3.3) ฝึกอบรมวิศวกรให้มีความสามารถทางด้านวิศวกรรม และเทคโนโลยีเฉพาะทาง
- (4) โครงการพัฒนาวิศวกรยานยนต์
- (4.1) วางหลักสูตรการพัฒนาวิศวกรระดับปริญญาตรีให้มีความพร้อมที่จะเข้าทำงานในภาคอุตสาหกรรม ร่วมกับสถาบันอุดมศึกษา
 - (4.2) ให้ทุนการศึกษาแก่นักศึกษาร่วมกับโรงงานอุตสาหกรรมในช่วงโครงการนำร่อง
 - (4.3) ประเมินผลความสามารถของนักศึกษาร่วมกันระหว่างสถาบันและโรงงาน
- (5) โครงการพัฒนาระบบรับรองความสามารถบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์
- (5.1) วางหลักสูตรในการพัฒนาบุคลากรทั้งด้านการจัดการและด้านเทคโนโลยี
 - (5.2) จัดอบรมอาจารย์ให้มีความรู้ความสามารถในการสอน
 - (5.3) วางระบบการออกวุฒิบัตรรับรองฝีมือ
- (6) โครงการกระตุ้นและขยายตลาดทั้งในและต่างประเทศ
- (6.1) เพิ่มตลาดในประเทศโดยอาศัยกลไกด้านภาษีและดอกเบี้ย
 - (6.2) หากกลไกในการลดต้นทุนการผลิตและจำหน่าย

- (6.3) ศึกษาความเป็นไปได้ในการหาช่องว่างของตลาด
 - (6.4) ศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงตลาดรถเก่าและรถใหม่
 - (6.5) ศึกษาวิจัยทางการตลาดเพื่อหามาตรการสนับสนุน
 - (6.6) ใช้มาตรการภาษีช่วยกระตุ้นตลาด
- (7) โครงการศึกษาโครงสร้างภาษียานยนต์
- (7.1) ศึกษาโครงสร้างภาษียานยนต์ในปัจจุบันทั้งระบบของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
 - (7.2) ให้การเสนอแนะปรับปรุงโครงสร้างภาษียานยนต์ที่เหมาะสมต่อการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวม
 - (7.3) ศึกษาการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) ให้เป็นประโยชน์ที่สุด
- (8) โครงการวางแผนขยายโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค เช่น ทำเรื่อน้ำลึกเพื่อการส่งออก ฯลฯ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการส่งออก
- (9) โครงการพัฒนากลุ่มธุรกิจยานยนต์ (Cluster-based Development)
- (9.1) ศึกษาและวิเคราะห์การเชื่อมโยงในกลุ่มธุรกิจ (Cluster)
 - (9.2) พัฒนาและส่งเสริมการเชื่อมโยงให้เข้มแข็ง
 - (9.3) พัฒนาเครือข่ายในกลุ่มธุรกิจให้มีความสามารถ
 - (9.4) ส่งเสริมให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีทุกระดับ
- (10) โครงการกำหนดมาตรฐานยานยนต์
- (10.1) ศึกษาและวางแผนการกำหนดมาตรฐานยานยนต์
 - (10.2) จัดทำมาตรฐานยานยนต์
 - (10.3) ศึกษาการลงทุนเครื่องมือการทดสอบและวิธีการทดสอบมาตรฐาน
- (11) โครงการพัฒนาศูนย์ทดสอบมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมยานยนต์
- (11.1) ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ เครื่องมือให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์
 - (11.2) พัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการทดสอบ

- (11.3) วางแผนในการเพิ่มขีดความสามารถในการทดสอบ
- (12) โครงการศูนย์วิจัยและพัฒนายานยนต์
- (12.1) จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนายานยนต์ ประกอบด้วย อุปกรณ์เครื่องมือในการทดสอบวิจัยและพัฒนายานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
 - (12.2) พัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการทดสอบและพัฒนายานยนต์
 - (12.3) เสริมสร้างความสามารถบุคลากรในสถาบันการศึกษาและให้มีส่วนร่วมในการทดสอบและพัฒนายานยนต์
- (13) โครงการศูนย์ส่งเสริมการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์
- (13.1) จัดตั้งศูนย์ส่งเสริมการส่งออกยานยนต์เพื่อช่วยเหลือและให้คำปรึกษาแนะนำในการส่งออก
 - (13.2) เชื่อมโยงผู้ผลิตชิ้นส่วนให้รวมกลุ่มในการดำเนินการค้าส่งออกต่างประเทศ
 - (13.3) ประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานการค้าต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ
- (14) โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- (14.1) จัดตั้งศูนย์พัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อช่วยเหลือและให้คำปรึกษาแนะนำในการยกระดับเทคโนโลยีการจัดการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และพัฒนาความสามารถในการผลิต
 - (14.2) ประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ ให้ความช่วยเหลือการถ่ายทอดเทคโนโลยี
 - (14.3) ให้ความช่วยเหลือการสนับสนุนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถไปช่วยปฏิบัติตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายเป็นครั้งคราว
 - (14.4) ให้บริการปรึกษาแนะนำการพัฒนาการจัดการ ขบวนการผลิตและคุณภาพต่อโรงงานอุตสาหกรรม
- (15) โครงการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์
- (15.1) ให้การส่งเสริมผู้ผลิตชิ้นส่วนในการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์
 - (15.2) พัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์
 - (15.3) เสริมสร้างความสามารถของบุคลากรในสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ในการมีส่วนร่วมในการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์



แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์
ปี พ.ศ. 2555 – 2559

จัดทำโดย
สถาบันยานยนต์
กระทรวงอุตสาหกรรม

ธันวาคม 2555

บทสรุปผู้บริหาร

อุตสาหกรรมยานยนต์นับเป็นอุตสาหกรรมหลักสำคัญอุตสาหกรรมหนึ่งของไทย สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ โดยมีสัดส่วนในมูลค่าผลิตภัณฑ์ในประเทศด้านอุตสาหกรรมการผลิต ประมาณร้อยละ 10 มีการจ้างงานซึ่งเป็นแรงงานระดับฝีมือขึ้นไปโดยตรงมากกว่า 5 แสนคนในปี พ.ศ. 2555 ยังไม่นับรวมมูลค่าที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง อาทิเช่น อุตสาหกรรมต้นน้ำ อุตสาหกรรมบริการใน ส่วนที่เกี่ยวกับการเงิน การประกันภัย และบริการหลังการขาย นอกจากนี้ ยังสามารถก้าวขึ้นสู่การเป็นผู้นำในภูมิภาคและระดับโลกด้วยการมีปริมาณการผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับหนึ่งในอาเซียน และเป็นลำดับที่ 15 ของประเทศผู้ผลิตรถยนต์ของโลกในปี พ.ศ. 2554 รวมถึงการเป็นฐานการผลิตรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคเช่นกัน

ความสำเร็จต่าง ๆ มิได้เกิดขึ้นด้วยความบังเอิญ แต่เกิดขึ้นได้จากความมุ่งมั่นของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ที่ต้องการยกระดับขีดความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้วยการกำหนดนโยบายที่เหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา การจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ปี พ.ศ. 2545-2549 และ ปี พ.ศ. 2550-2554 ร่วมกับความร่วมมือของภาคเอกชน ล้วนเป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่สนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเติบโตมาได้อย่างยั่งยืน แม้การดำเนินงานตามแผนงานโครงการบางโครงการยังไม่สามารถเป็นไปได้ตามแผน เช่น การยกระดับขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีและวิศวกรรม การพัฒนาศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ เป็นต้น จนได้รับการยอมรับว่าประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญหนึ่งของอุตสาหกรรมยานยนต์

อย่างไรก็ตาม ความท้าทายในอนาคตยังเป็นปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาอย่างรอบคอบในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อให้อุตสาหกรรมนี้เติบโตต่อไปได้อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทิศทางแนวโน้มของโลกในการให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยต้องมุ่งมั่นพัฒนาเทคโนโลยีและขีดความสามารถที่จะต้องสามารถตอบโจทย์เหล่านี้ได้ ผลิตภัณฑ์ในอนาคตจะต้องมุ่งสู่การเป็นยานยนต์ที่สะอาด ลมมลภาวะ และปลอดภัยมากขึ้น ตามความเข้มงวดของมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ ทิศทางของธุรกิจยานยนต์ ทั้งในด้านอุปสงค์ และอุปทาน ที่มีการปรับเปลี่ยน จากการการเปลี่ยนแปลงของศูนย์กลางเศรษฐกิจโลกจากตะวันตกสู่ตะวันออก ทำให้ภูมิภาคเอเชียมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ทั้งในแง่การเป็นตลาดที่มีความสำคัญมากขึ้น และการเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลกมากขึ้น ทำให้รูปแบบการแข่งขันแตกต่างไปจากเดิม เช่น ประเทศที่เคยเป็นคู่ค้า กลับมาเป็นคู่แข่ง การย้ายฐานการผลิต รวมถึงความร่วมมือทางธุรกิจเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน เป็นต้น

ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน ภายใต้สภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงเหล่านี้ จะต้องให้ความสำคัญกับปัจจัยสำคัญใน 4 ด้าน คือ นโยบายของภาครัฐที่เหมาะสมในการเอื้ออำนวย ให้มีการขยายการลงทุนและตลาดในประเทศ โดยนโยบายต่าง ๆ จะต้องมีการบูรณาการอย่างเป็นระบบ การเตรียมการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ รักริชโลก การสร้างมูลค่าในประเทศให้มากขึ้นด้วยการเพิ่มผลิตภาพให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ

หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนจึงได้ร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ในปี พ.ศ. 2564 ดังนี้

ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลก พร้อมด้วยห่วงโซ่อุปทานที่สร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

Thailand is a global green automotive production base with strong domestic supply chains which create high value added for the country

เพื่อให้สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าว จึงกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงาน 5 ประการ ประกอบด้วย ความเป็นเลิศใน 3 ด้าน (Center of Excellences-COE) และสิ่งแวดล้อมที่ดีในการดำเนินธุรกิจ 2 ประการ (Good Business Environment-ENV) ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Technology Development)

มีเป้าประสงค์มุ่งสู่ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและงานวิจัย ซึ่งเป็นแรงขับเคลื่อนในการยกระดับความสามารถการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยการพัฒนาเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนา คือเทคโนโลยีระดับโลกซึ่งจะต้องประกอบด้วย เทคโนโลยีสะอาด ประหยัด ปลอดภัย โดยตัวอย่างเทคโนโลยีเป้าหมาย เช่น สนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกและพลังงานหมุนเวียน (Alternative and renewable energy) การลดน้ำหนักของยานยนต์ (Light weight vehicles) การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยต่อยานยนต์บนท้องถนน (Vehicle safety) และการเพิ่มความสามารถในการผลิตโดยใช้เทคโนโลยีระดับสูง (Advance production technology)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ความเป็นเลิศในด้านการพัฒนาบุคลากร (Human Resources Development)

มีเป้าประสงค์ในการยกระดับความสามารถของบุคลากรในระดับแรงงานมีฝีมือ ระดับหัวหน้างาน ระดับวิศวกรทดสอบและวิจัยพัฒนา ตลอดจนผู้บริหาร ให้มีความรู้ความเข้าใจ เพิ่มสูงขึ้น สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและผลิตภาพเพิ่มขึ้น มีการพัฒนาบุคลากรแบบครบวงจรในทุกระดับ โดยการดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างยั่งยืน ที่เน้นการพัฒนาระบบการฝึกอบรม การพัฒนาหลักสูตร การพัฒนาวิทยากร รวมถึงการผลิตคนให้มีการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมในสถานประกอบการเพื่อให้มีการขยายผลการพัฒนาบุคลากรในวงกว้าง นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในระดับต่าง ๆ ในการเตรียมความพร้อมของนักเรียน/นักศึกษาที่จะเข้าสู่การทำงานในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการ (Entrepreneur Strength Enhancement)

มีเป้าประสงค์ในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ให้สามารถก้าวเข้าสู่การเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานระดับโลก โดยการมีห่วงโซ่อุปทานในประเทศที่เป็น Lean supply chain ทั้งระบบ รวมถึงมีกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green manufacturing) ด้วยการพัฒนาพัฒนาผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์สู่ความ

ยั่งยืน (Sustainable Manufacturing Development for Automotive Supply Chain) โดยมีตัวอย่างกิจกรรม เช่น การพัฒนาผลิตภาพด้วยเครื่องมือในการปรับปรุงที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนากระบวนการผลิตที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือ (Cluster Supply Chain Network)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อรองรับแผนยุทธศาสตร์ COE-1 COE-2 และ COE-3

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้คือการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ให้อย่างเพียงพอ ทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา การพัฒนาบุคลากร และการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งหากขาดโครงสร้างที่สำคัญเหล่านี้ จะทำให้การดำเนินงานในยุทธศาสตร์อื่น ๆ บรรลุเป้าหมายได้ยาก โดยโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นได้แก่ ศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนายานยนต์ สถาบันพัฒนาบุคลากรยานยนต์ และศูนย์สารสนเทศยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยกฎระเบียบนโยบายภาครัฐ (Policy Integration)

เป้าประสงค์เพื่อสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดีด้วยการปรับปรุงและกำหนดกฎระเบียบ นโยบาย และมาตรการสนับสนุนของภาครัฐให้เอื้ออำนวยต่อการบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเพื่อมุ่งสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของโลก มีการพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง และมีมาตรฐานสากล อย่างประสานสอดคล้องกัน โดยจะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งชาติ (กยช.) เพื่อบูรณาการนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางสภาวะการแข่งขันและเทคโนโลยี นวัตกรรมในอนาคต เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์รวมทั้งมีการการศึกษาวิจัยเชิงนโยบาย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการส่งเสริมการสร้างตราสินค้า และการสร้างตลาดใหม่ สำหรับชิ้นส่วนอะไหล่ (REM)

ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ประการ จะต้องดำเนินไปพร้อม ๆ กันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยความร่วมมือของหน่วยงานทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐและ

หน่วยงานภาคเอกชน โดยมีคณะกรรมการกำกับนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งชาติ (กยช.) เป็นผู้กำหนดและประสานนโยบาย รวมถึงผลักดันและสนับสนุนการดำเนินแผนงาน โครงการให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

ผลลัพธ์ที่คาดหวังจากแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2555-2559 คือการเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งนอกจากผลที่เกิดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจแล้ว ยังมีผลด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่คู่ขนานในกระบวนการพัฒนา เป้าหมายสำคัญของแผนแม่บทฉบับนี้คือ

1. เป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก โดย
 - 1.1 มีการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ชนิดละไม่น้อยกว่า 3 ล้านคัน ต่อปีภายในปี พ.ศ. 2560
 - 1.2 มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประหยัดพลังงาน มีมาตรฐานมลพิษและความปลอดภัยระดับสูง และมีกระบวนการผลิตที่สะอาดมีผลิตภาพเพิ่มสูง
2. เป็นศูนย์กลางสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจยานยนต์ที่ดี โดย
 - 2.1 มีบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีขีดความสามารถในระดับสูงขึ้น ซึ่งมีสัดส่วนของบุคลากรในระดับแรงงานมีฝีมือ ช่างเทคนิค และวิศวกรเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555
 - 2.2 มีศูนย์ทดสอบ วิจัยและพัฒนายานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย
 - 2.3 มีความพร้อมในด้านปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ที่สามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างเพียงพอ และเป็นผู้นำในกลุ่มอาเซียนในด้านมาตรฐานและการทดสอบ การพัฒนาบุคลากร
3. เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่จะทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศผู้มีรายได้ปานกลาง (Middle income trap - MIT) โดย
 - 3.1 มีมูลค่าเพิ่มจากการใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศเฉลี่ยเกินกว่าร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2556
 - 3.2 มีมูลค่าเพิ่มการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในภาคการผลิต (Gross domestic product originating from manufacturing)
 - 3.3 มีมูลค่าการส่งออกมากกว่า 1 ล้านล้านบาท ภายในปี พ.ศ. 2556