



ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

POLICY EFFECTIVENESS ON ECO CARS PROMOTION

ประสงค์ เล้าหะพงษ์
Prasong Laohapong
ศรุตี สกุนรัตน์ และวิชัย รูปขำดี
Saroot Skunrat and Vichai Roopkhumdee
มหาวิทยาลัยบูรพา
ชลบุรี

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง “ประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ และขั้นการประเมินผลนโยบาย 2) เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ และ 3) เพื่อศึกษาประสิทธิผลของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ โดยศึกษาจากนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ แผนแม่บทการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ทุกฉบับและแผนงานที่เกี่ยวข้อง วิธีการประกอบด้วยศึกษาข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์กลุ่ม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์ ผู้ผลิตรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย จำนวน 7 หน่วยงาน และการสำรวจความคิดเห็นของผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบายโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 400 รายทั่วประเทศ

ผลการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ พบว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย ประกอบด้วย ขั้นการกำหนดนโยบาย ได้แก่ ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด และการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม ผลทั้ง 5 ปัจจัยมีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความสำคัญมากกว่าขั้นการกำหนดนโยบาย ส่วนประสิทธิผลของนโยบาย ประกอบด้วย ขั้นการประเมินผลนโยบาย ได้แก่ จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย คุณภาพของรถยนต์ในด้านการประหยัดพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย การตลาดของรถยนต์ในด้านตลาดในประเทศและส่งออก รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่าย การบำรุงรักษา และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข จากภายในหน่วยงานภาครัฐ จากการแทรกแซงทางการเมืองและจากผู้ร่วมลงทุนในนโยบาย และผลกระทบของนโยบายทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ผลทั้ง 5 ปัจจัยมีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก และด้านความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบาย พบว่า ในขั้นการกำหนดนโยบายมีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลของนโยบายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig.= .000)

คำสำคัญ: ประสิทธิผลของนโยบาย, รถยนต์อีโค คาร์, การส่งเสริม

ABSTRACT

The study on “Policy Effectiveness on Eco Cars Promotion” was the qualitative and quantitative research. The objectives of the study were 1) to analyze the eco cars promotion policy in the process of policy formulation, implementation and evaluation, 2) to study the factors that caused the policy effectiveness on eco cars promotion and 3) to study the effectiveness of policy on eco cars promotion by studying from the eco cars promotion policy, All copies of automotive industrial development master plan, and all other related plans.

The methodologies using in this study were comprised of document study, group interview, in-depth interview with government agencies, automotive institutes, car manufacturers and 7 agencies who bought the eco cars under the eco cars promotion policy and the survey of 400 nationwide car buyers who bought the eco cars under the eco cars promotion policy by using the questionnaire. The result of the study revealed that factors that caused the policy effectiveness on eco cars promotion consisted of the process of policy formulation and policy implementation. The process of policy formulation comprised the clarity of objectives, targets and indicators and the support from the involved organizations. The process of policy implementation consisted of the communication in the organizations and activities regarding the policy implementation, the readiness of the organizations regarding the policy implementation and other factors regarding economics, politics and social. These 5 factors were important in relatively high level. The process of policy implementation was more important than the process of policy formulation. The effectiveness of policy on eco cars promotion comprised the number of the cars that actual produced at the period of policy formulation, the quality of the cars regarding energy saving, environment and safety, cars marketing in domestic and export markets, features of the cars, price, maintenance and satisfaction of car buyers. The problems and solutions were found from the government agencies, political intervention and co-investors under the policy as well as the impact of the policy in both of positive and negative aspects. These 5 factors were important in relatively high level. The relationship was found between the factors and the policy effectiveness. The relationship of the process of policy formulation and policy effectiveness was statistically significant at the level of .05 (Sig.= .000)

Keywords: policy effectiveness, eco cars, promotion.

บทนำ

ในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศภาคอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นส่วนหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในการแปลงวัตถุดิบไปสู่กระบวนการแปรรูปจนเป็นสินค้าและบริการก่อให้เกิดการจ้างแรงงานเป็นจำนวนมาก ซึ่งจากแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2545-2554 ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นผู้รับผิดชอบหลัก ได้กำหนดวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในเอเชีย จนส่งผลสำเร็จเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อให้เกิดผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 1 ของประเทศ คือ รถยนต์กระบะปีกอ๊อฟ 1 ตัน (สถาบันยานยนต์, 2545) อย่างไรก็ตามทิศทางแนวโน้มของอุตสาหกรรมยานยนต์โลกมุ่งให้ความสำคัญกับการรักษาสิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงานและความปลอดภัย ส่งผลให้แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2555-2559 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ให้ปี พ.ศ. 2564 ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์โลกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (สถาบันยานยนต์, 2555) ทำให้กระทรวงอุตสาหกรรมและกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์มีแนวคิดที่จะออกนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ (Ecology Car) ที่เป็นรถยนต์นั่งประเภทใหม่

ที่ผลิตเฉพาะในประเทศโดยมีขนาดเล็กกะทัดรัด ราคาประหยัด ประชาชนทั่วไปสามารถเป็นเจ้าของได้ ทั้งยังช่วยลดมลพิษในอากาศ ประหยัดเชื้อเพลิงและเพื่อผลักดันให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ โดยสอดคล้องกับการเข้าสู่เทคโนโลยีสีเขียวจึงได้กำหนดคุณสมบัติของรถยนต์ ด้านการประหยัดพลังงาน ที่ใช้เชื้อเพลิงทดแทนได้ มีอัตราการใช้เชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร ตาม UNECE Reg.101 Rev.1 ด้านสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานมลพิษยูโร-4 ตาม UNECE Reg.83 Rev.2 (2005) โดยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ไม่เกิน 120 กรัม/1 กิโลเมตร ตาม UNECE 101 Rev.1 และด้านความปลอดภัย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้า-ด้านข้างของตัวรถ ตาม UNECE Reg.94-95 Rev.0 หรือระดับที่สูงกว่า ซึ่งรถยนต์ที่ผลิตจะต้องผ่านเกณฑ์การตรวจสอบและทดสอบคุณสมบัติดังกล่าวตามมาตรฐานความปลอดภัยของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nation Economic Commission for Europe: UNECE) จากข้อมูลที่ได้กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ เมื่อวันที่

5 มิถุนายน พ.ศ. 2550 โดยมอบให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการต่างๆ (กระทรวงอุตสาหกรรม, 2550) ซึ่งถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมทางยานยนต์ใหม่ของโลกและเป็นจุดเริ่มต้นของการพลิกโฉมมาตรฐานทางรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศและโลกด้วย โดยคาดว่ารถยนต์อีโค คาร์ จะเป็นที่ยอมรับของผู้ซื้อทั่วโลกในอนาคต

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบาย ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและขั้นการประเมินผลนโยบาย เป็นอย่างไร ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ มีปัจจัยใด ประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร เพื่อผลที่ได้จากการวิจัยนี้อาจเป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้หรือพัฒนาในการออกนโยบายของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ อันจะส่งผลที่ดีก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยส่วนรวมมากที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในขั้นการกำหนดนโยบายขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติและขั้นการประเมินผลนโยบาย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของประสิทธิภาพในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
3. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

ประโยชน์ของการวิจัย

1. ทราบถึงประวัติความเป็นมาของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
2. ทราบถึงผลการวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
3. ทราบถึงปัจจัยเหตุของประสิทธิภาพในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
4. ทราบถึงประสิทธิภาพของนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
5. ใช้เป็นแนวทางให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ และผู้สนใจได้นำข้อมูลไปปรับใช้ให้เหมาะสมต่อการดำเนินกิจการในอนาคต

วิธีดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัยออกเป็น 2 วิธี ดังนี้

1. การศึกษาจากข้อมูลเอกสาร (Documentary Study) เป็นการศึกษาทบทวนตำรา เอกสารและบทความวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์
2. การศึกษาจากภาคสนาม โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) การสัมภาษณ์กลุ่ม (Group Interview) และการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Survey)

แหล่งข้อมูล

แหล่งข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ มี 2 แหล่งคือ

- 1) แหล่งข้อมูลเอกสาร ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลการดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ 2) แหล่งข้อมูลสนาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก มี 6 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ สถาบันยานยนต์และผู้ผลิตรถยนต์ ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่ม มี 1 กลุ่มจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย และการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยได้มีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายไว้แบบเจาะจง (Purposive Sampling) ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ทั้งในหน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย เพื่อเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) โดยมีดังนี้ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก มี 6 หน่วยงาน ได้แก่ กรมสรรพสามิต สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สถาบันยานยนต์ บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตรพิบัติ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ส่วนการสัมภาษณ์กลุ่ม มี 1 กลุ่ม จำนวนสมาชิก 20 ราย ในพื้นที่ภาคใต้ อำเภอลำพูน จังหวัดสงขลา และการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามจากผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย 7 พื้นที่ทั่วประเทศ จำนวน 400 ราย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสัมภาษณ์กลุ่ม การสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวแทนของหน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์ กลุ่มผู้ซื้อรถยนต์และผู้ซื้อรถยนต์ในนโยบาย ตามลำดับ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 วิธีคือ

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลด้านแนวคิด ทฤษฎี ประกาศของหน่วยงานรัฐ รวมถึงงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสัมภาษณ์กลุ่มและการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสัมภาษณ์กลุ่ม โดยอธิบายความสัมพันธ์ในเชิงสาเหตุและผลของปัจจัยตัวแปรในแนวทางการพรรณนา (Descriptive) เพื่อตีความ (Interpret) และการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม ทำการประมวลผลด้วยโปรแกรมทางสถิติ โดยอธิบายตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยและสรุปภาพรวมของการวิจัยทั้ง 2 แบบ

ผลการวิจัย

สรุปผลการศึกษาทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ ดังนี้

1. การวิเคราะห์นโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ขั้นการกำหนดนโยบาย ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ความสำคัญต่อการบรรลุผลสำเร็จของนโยบายหน่วยงานภาครัฐต้องกำหนดความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ตัวชี้วัดและการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า มีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.6873 ส่วนขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ความสำคัญต่อการบรรลุผลสำเร็จของนโยบายมีมากกว่าขั้นการกำหนดนโยบาย โดยปัจจัยอื่นๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีความสำคัญมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และน้อยที่สุด ได้แก่ การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า มีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.548 และขั้นการประเมินผลนโยบาย ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ปัจจัยจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย มีความสำคัญมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ผลกระทบของนโยบาย คุณภาพของรถยนต์

การตลาดของรถยนต์และ ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ตามลำดับ ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า มีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.719

2. ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ปัจจัยทั้ง 5 ปัจจัยมีผลต่อการบรรลุผลสำเร็จของนโยบาย โดยปัจจัยอื่นๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม มีความสำคัญมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ การสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้องและ การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตามลำดับ ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า มีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.620

3. ประสิทธิผลของนโยบาย ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ปัจจัยทั้ง 5 ปัจจัยมีผลต่อประสิทธิผลของนโยบาย โดยปัจจัยจำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบายมีความสำคัญมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ผลกระทบของนโยบาย คุณภาพของรถยนต์ การตลาดของรถยนต์และ ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข ตามลำดับ ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า มีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.719

4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหตุของประสิทธิผลกับประสิทธิผลของนโยบาย ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ขั้นการกำหนดนโยบายมีความสัมพันธ์กับขั้นการประเมินผลนโยบายส่วนขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่มีความสัมพันธ์กับขั้นการประเมินผลนโยบาย ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า ขั้นการกำหนดนโยบายมีความสัมพันธ์กับขั้นการประเมินผลนโยบาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig.=.000) โดยมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง ($r=.571$) ส่วนขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ ไม่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลของนโยบาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อภิปรายผล

จากผลการศึกษาที่มีข้อค้นพบสำคัญที่สามารถนำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

1. ปัจจัยเหตุของประสิทธิผล ในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมที่มีผลต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยสอดคล้องกับทิศทางภาพรวมของการพัฒนาอุตสาหกรรมของโลกซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย

ประสบความสำเร็จเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์ กระบะปีกอ๊อฟ 1 ตัน ในลำดับต้นๆ ของโลกจนกลายเป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 1 ของประเทศ และเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย หน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์ จึงมีแนวคิดที่จะสร้างผลิตภัณฑ์หลักตัวที่ 2 ของประเทศ คือ รถยนต์อีโค คาร์ ซึ่งสอดคล้องกับ มยุรี อนุมานราชชน (2548, น. 19) กล่าวว่า กระบวนการนโยบายสาธารณะในขั้นการก่อตัวของนโยบาย ที่เริ่มมีการวิเคราะห์สภาพของปัญหาที่เกิดขึ้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากนโยบาย แนวทางการแก้ไข ปัญหาของนโยบาย ใครคือผู้ได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์ จากนโยบาย กลุ่มต่อต้าน กลุ่มสนับสนุน มีจำนวนมากน้อยเท่าไร ซึ่งในการก่อตัวของนโยบายนั้น มีการศึกษาความเป็นไปได้ของนโยบายที่จะบรรลุผลสำเร็จมาก่อน โดยมีการประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ผู้ผลิตรถยนต์ สถาบันยานยนต์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจนสามารถยอมรับเงื่อนไขในนโยบายจนนำไปสู่ขั้นการกำหนดนโยบายใน 2 ปัจจัยคือ 1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด 2) การสนับสนุนจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง และนำไปสู่ขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติใน 3 ปัจจัยคือ 1) การสื่อสารระหว่างองค์กร และกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ 2) ความพร้อมขององค์กรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ สอดคล้องกับแนวคิด Van Meter and Van Horn (1975, p. 463) เห็นว่า ทรัพยากรจะต้องมีการจัดสรรให้เพียงพอ มีการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติที่มีผลโดยตรงและโดยอ้อมคือ เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง สอดคล้องกับ Sabatier and Mazmanian (1980, pp. 540-556) ได้ศึกษาพบว่า ปัจจัยที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดความสำเร็จต้องมียบประมาณอย่างเพียงพอ ต้องมีความเหมาะสมกับหน่วยงานและแผนงาน และสอดคล้องกับ วรเดช จันทรร (2554, น. 135-154) เห็นว่า องค์กรต้องมีความพร้อมทั้งด้านวัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือและงบประมาณ จึงจะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความ สำเร็จและ 3) ปัจจัยอื่นๆ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและ ด้านสังคม ซึ่งสรุปได้ว่า ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลทั้ง 5 ปัจจัย มีผลต่อประสิทธิผลของนโยบายในการที่จะทำให้บรรลุผล สำเร็จตามนโยบาย

2. ประสิทธิภาพของนโยบายในการที่จะบรรลุผลสำเร็จของนโยบายได้ การประเมินผลของนโยบายจึงเป็นสิ่งสำคัญของกระบวนการทางนโยบายสาธารณะ เพื่อพิจารณาว่า นโยบายควรจะต้องยุติหรือสืบต่อนโยบายต่อไป ซึ่งในขั้นการ

ประเมินผลนโยบายมี 5 ปัจจัยคือ 1) จำนวนรถยนต์ที่ผลิตจริงตามช่วงเวลาที่กำหนดในนโยบาย เป็นเกณฑ์พิจารณาการให้ สิทธิส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ผลิตรถยนต์ซึ่งต้องมีปริมาณการผลิตรถยนต์จริงไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปีตั้งแต่ปีที่ 5 เป็นต้นไปโดยอายุนโยบาย 8 ปี หากผู้ผลิตรถยนต์ไม่ถึงเกณฑ์ดังกล่าวจะได้รับสิทธิตามสัดส่วนที่จำหน่ายรถยนต์ได้ โดยนับระยะเวลาตั้งแต่ปีที่ 5 ถึง ปีที่ 8 ซึ่งสอดคล้องกับ Etzioni (1964, p. 8) กล่าวว่า ประสิทธิภาพขององค์การเป็นการกำหนดระดับความมากน้อยในการบรรลุเป้าหมายหรือการทำ เป้าหมายให้สำเร็จขององค์การ ส่วน พทยา บวรวัฒนา (2542, น. 176-180) เห็นว่าองค์การที่มีประสิทธิผลคือ องค์การ ที่ดำเนินการบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ประสิทธิภาพจึงเป็นเรื่องของความสำเร็จขององค์การในการกระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ตั้งเป้าหมายเอาไว้ 2) คุณภาพของรถยนต์ ในด้านการประหยัดพลังงาน ที่ใช้น้ำมันหรือพลังงานทดแทนไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร ด้านสิ่งแวดล้อม ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัม/กิโลเมตร และด้านความปลอดภัย ที่รถยนต์ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันการชนทางด้านหน้าและด้านข้างของรถยนต์ โดยต้องผ่านการตรวจคุณสมบัติและผลการรับรองจากสถาบันตามมาตรฐานยุโรปและส่งผลการตรวจรับรองดังกล่าวให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอนุมัติก่อนจึงจะทำการผลิตรถยนต์ได้ 3) การตลาดของรถยนต์ ด้านตลาดในประเทศและส่งออก รูปลักษณ์ของรถยนต์ ราคาจำหน่ายและการบำรุงรักษา และความพึงพอใจของผู้ซื้อรถยนต์ พบว่า ตลาดรถยนต์นั่งของประเทศไทยในปัจจุบันไม่มีผู้ผลิตรถยนต์รายใดที่ผลิตรถยนต์นั่งที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 1,400 ซีซี จึงเป็นตลาดรถยนต์นั่งขนาดเล็กประเภทใหม่หรือที่เรียกว่า A Segment ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ตรงกับค่านิยมของสังคมในปัจจุบันที่มุ่งเน้น การใช้รถยนต์ขนาดเล็กกะทัดรัด เพื่อความคล่องตัวในการเดินทาง ทั้งยังประหยัดน้ำมัน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีระบบความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล 4) ปัญหาอุปสรรคที่พบและผลการแก้ไข พบว่า มาจากภายในหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย จากการแทรกแซงทางการเมืองโดยมีผลประโยชน์เกี่ยวกับนโยบายและจากผู้ผลิตรถยนต์ที่ไม่มั่นใจในการลงทุนว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของนโยบายได้หรือไม่ และ 5) ผลกระทบของนโยบายทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ พบว่า ส่งผลในเชิงบวกมากกว่าเชิงลบ เนื่องจากก่อให้เกิดการลงทุน การว่าจ้างแรงงานจำนวนมาก รวมถึงการขยายกิจการของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งผลการประเมินนโยบาย พบว่า มีผู้ผลิตรถยนต์ที่ประสบความสำเร็จก่อน

ครบกำหนดตามเวลาที่กำหนดในนโยบาย จำนวน 2 ราย ใน 5 ราย ส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาสืบต่อนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในระยะที่ 2 ในเวลาต่อมา

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. กระทรวงอุตสาหกรรม ควรมีการบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกันนโยบาย ได้แก่ กระทรวงพลังงาน ที่ขาดความชัดเจนในการออกนโยบายพลังงานทดแทนสำหรับใช้ในรถยนต์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ขาดความชัดเจนในการออกนโยบายการปลูกพืชเพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ และกระทรวงพาณิชย์ที่ขาดความชัดเจนในการส่งเสริมให้ผู้ผลิตพลังงานทดแทนมีความสามารถในการแข่งขันกับพลังงานจากฟอสซิล

2. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในนโยบายและสถาบันยานยนต์ ควรมีการกำหนดแนวทางการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติในการให้ข้อมูล ข่าวสาร ผ่านช่องทางการสื่อสารที่หลากหลายเป็นไปอย่างต่อเนื่องสู่ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์ไว้ใช้งาน

3. ปัจจัยด้านการเมือง ควรมีการกำหนดให้ผู้มีอำนาจควบคุมนโยบายหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกันนโยบายไม่ควรมีผลประโยชน์แอบแฝงหรือมีธุรกิจทับซ้อนกันนโยบาย

4. ปัจจัยด้านราคาจำหน่ายรถยนต์ ควรปรับลดภาษีสรรพสามิตลงให้อยู่ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 จึงจะเกิดประสิทธิผลโดยรวม ปัจจุบันจัดเก็บในอัตราร้อยละ 17 ทำให้ไม่จูงใจในการลงทุนของผู้ผลิตรถยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงประสานนโยบาย

ควรมีการกำหนดนโยบายการใช้พลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ไว้อย่างชัดเจนโดยบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในนโยบาย เพื่อร่วมกันในการวางแผนการทำงาน และการกำหนดทิศทางการใช้พลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ในอนาคตโดยเฉพาะ

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการปลูกพืชชนิดต่างๆ เพื่อนำมาผลิตเป็นพลังงานทดแทนสำหรับรถยนต์ทั้งเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์เบนซิน ที่เหมาะสมต่อการใช้งานของประเทศ

2. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ได้รับจากนโยบายส่งเสริมรถยนต์อีโค คาร์ ในเชิงปริมาณ เช่น ด้านการประหยัดพลังงาน สามารถลดการใช้เชื้อเพลิงลงไปได้มีปริมาณ

เท่าใด ด้านสิ่งแวดล้อม สามารถลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงไปได้มีปริมาณเท่าใด ด้านความปลอดภัย สามารถลดอุบัติเหตุลงไปได้มีจำนวนเท่าใด และด้านสังคมได้รับประโยชน์อะไรบ้างจากนโยบาย รวมถึงผลกระทบในเชิงลบที่เกิดขึ้นจากนโยบายดังกล่าว เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงอุตสาหกรรม. (2550). คุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล. ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม. ม.ป.ท.: ม.ป.ส.
- _____. (2550). นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล. ม.ป.ท.: ม.ป.ส.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2542). ทฤษฎีองค์การสาธารณะ (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มยุรี อนุมานราชชน. (2548). นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด กระบวนการและการวิเคราะห์ (พิมพ์ครั้งที่ 2). เชียงใหม่: คณะนิเทศการพิมพ์.
- วรเดช จันทรศร. (2554). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: พรทิพกราฟฟิค.
- สถาบันยานยนต์. (2545). รายงานสรุปผู้บริหารโครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2545-2549. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.
- _____. (2555). แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ปี พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพฯ: สถาบันยานยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม.
- Etzioni, A. (1964). *Modern Organizations*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.
- Sabatier, P.A. & Mazmanian, D.A. (1980). "The Implementation of Public Policy: A Framework of Analysis" *Policy Studies Journal*, 8(4), 540-556.
- Van Meter, D.S. & Van Horn, C.E. (1975). "The Policy Implementation Process: A Conceptual Frame-work." *Administration and Society*, 6(4), 463.