

ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19
ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

FACTORS AFFECTING THE HIRE PURCHASE OF CAR AND MOTORCYCLE
IN THE COVID-19 SITUATION IN BANGKOK AND METRO POLYTAN REGION

รุ่งกมล ศรีสวัสดิ์¹ และ บุญกา ปันทุรอำพร²

¹นักศึกษาระดับปริญญาโท Email: 6214070032@rumail.ru.ac.th

หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

²อาจารย์ที่ปรึกษา คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาการใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (2) เพื่อศึกษาการใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล (3) เพื่อศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านพฤติกรรม มีผลต่อการใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ผลการวิจัยพบว่า ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน ทำให้การใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ต่างกัน ในขณะที่ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่มีเพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา และอาชีพต่างกัน ทำให้การใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ไม่แตกต่างกัน ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ในด้านมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ และปัจจัยด้านพฤติกรรม มีผลต่อการใช้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

คำสำคัญ: สินเชื้เช่าซื้อ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ สถานการณ์โควิด-19

ABSTRACT

The objectives of this research were 1) to study the hire purchase of car and motorcycle in the COVID-19 situation in Bangkok and metro polytan region, 2) to study the factors affecting the hire purchase of car and motorcycle in the COVID-19 situation in Bangkok and metro polytan region following the citizen factors, 3) to study economic factors and behavior factors affecting the hire purchase of car and motorcycle in the COVID-19 situation in Bangkok and metro polytan region. The sampling group was used in this research was 400 persons in Bangkok and metro polytan region and using questionnaire as a survey tool for collecting data. Then the collected data were analyzed in term of frequency, percentage, mean and standard deviation. Moreover, hypothesis was tested with t-test and one-way ANOVA statistics. Besides, if the differences were found, they would be analyzed in pair by LSD method and multiple regression

Results of the hypothesis test found that differences of income affecting the hire purchase of car and motorcycle in the COVID-19 situation in Bangkok and metro polytan region. However, differences of gender, age, marital status, education level and careers were not affected. Further, the most factors for the hire purchase of car and motorcycle in the COVID-19 situation such as government assistance measures and behavior were also affected to the hire purchase of car and motorcycle in the COVID-19 situation in Bangkok and metro polytan region.

Keyword: Hire Purchase, Car, Motorcycle, COVID-19 Situation

บทนำ

เป็นที่ทราบกันดีว่าการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เริ่มต้นขึ้นตั้งแต่ช่วงต้นปี 2563 เป็นต้นมาได้ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อระบบเศรษฐกิจทั่วโลก หลาย ๆ ประเทศได้ออกมาตรการอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ไม่ว่าจะเป็นการประกาศล็อกดาวน์ และการปิดประเทศ สำหรับเศรษฐกิจของประเทศไทยก็ได้รับผลกระทบรุนแรงเช่นกัน โดยเฉพาะในธุรกิจภาคการส่งออก และภาคการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นธุรกิจที่สร้างรายได้หลักให้ประเทศไทย เมื่อกล่าวถึงรายได้หลักของประเทศไทยแล้ว ตัวขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจหลักของไทยอีกส่วนหนึ่งมาจากรายได้จากระบบธนาคารพาณิชย์ คือ รายได้ดอกเบี้ยจากการให้สินเชื่อประเภทต่าง ๆ ทั้งสินเชื่อส่วนบุคคล (Personal Loan) สินเชื่อเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Loan) ซึ่งเป็นแหล่งเงินทุนหลัก

ให้กับธุรกิจ และอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศไทย ซึ่งสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ก็เป็นสินเชื่อประเภทหนึ่งของธนาคารพาณิชย์ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการใช้ส่วนบุคคล และเพื่อการพาณิชย์ สำหรับสินเชื่อเช่าซื้อนั้นก็มีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตของมนุษย์ในปัจจุบันเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการใช้รถเพื่อเดินทาง ใช้ในธุรกิจ อุตสาหกรรม ใช้ประกอบอาชีพ ไปจนถึงการลงทุนซื้อรถเพื่อให้ผู้อื่นเช่าใช้อีกต่อหนึ่ง ปัจจุบันไม่ได้มีเพียงแต่ธนาคารพาณิชย์เท่านั้นที่ให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถ แต่ยังมีกลุ่ม Non-Bank และ Captive Finance อีกหลายราย เช่น บริษัทผู้ผลิตรถที่ปัจจุบันหันมาดำเนินธุรกิจให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อด้วยตนเอง ส่งผลให้ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาตลาดเช่าซื้อมีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น

นอกจากการแข่งขันในตลาดเช่าซื้อจะรุนแรงขึ้นแล้ว ยังมีการระบาดของโควิด-19 หายันที่ส่งผลกระทบต่อไปทั่วโลก ตั้งแต่ต้นปี 2563 เป็นต้นมา การระบาดของโควิด-19 และยักรนำมาซึ่งมาตรการต่าง ๆ ของภาครัฐ และยังก่อให้เกิด New Normal (ความปกติแบบใหม่) ไม่ว่าจะเป็นการใช้ชีวิตของผู้คนที่เปลี่ยนแปลงไป การใส่หน้ากากอนามัยตลอดเวลา การรักษาสุขอนามัยมากขึ้น การออกจากบ้านน้อยลง พบปะผู้คนน้อยลง การ Work From Home การเรียน/ประชุม ออนไลน์ การระบาดของโควิด-19 ยังส่งผลร้ายแรงต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมหลายประเภท โดยเฉพาะธุรกิจท่องเที่ยว การเดินทาง โรงแรม และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากมาตรการล็อกดาวน์ ในขณะที่หลายธุรกิจแย่งลง จนอาจถึงขั้นปิดตัวลงนั้น กลับมีบางธุรกิจที่เติบโตขึ้นสวนทางวิกฤตโควิด-19 เช่น ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการออนไลน์ สินค้าออนไลน์ สั่งอาหารออนไลน์ ที่ทำให้มีผู้ทำงานจากสถานการณ์โควิด-19 หันมาประกอบอาชีพขับรถส่งสินค้า และอาหาร มากขึ้น

จากความสำคัญและที่มาของปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรศาสตร์ การตัดสินใจใช้สินเชื่อเพื่อซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการรับมือ ปรับปรุง และพัฒนาการดำเนินธุรกิจสินเชื่อเช่าซื้อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

2. เพื่อศึกษาการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
3. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านพฤติกรรม มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอาชีพ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ อัตราการว่างงาน และมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ ปัจจัยด้านพฤติกรรม ได้แก่ พฤติกรรมการใช้สินเชื่อ
2. ตัวแปรตาม คือ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นแนวทางให้กับธนาคารพาณิชย์ และผู้ประกอบการเช่าซื้อ ในการวางแผนการดำเนินธุรกิจ ได้รู้ว่าปัจจัยใดที่มีผลกระทบต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19
2. เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการด้านสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ และผู้ประกอบการเช่าซื้อ ให้ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มลูกค้าที่มีอยู่ และเพื่อขยายฐานลูกค้าให้เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการด้านสินเชื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ สอดรับกับนโยบายของภาครัฐ

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอาชีพ ทำให้การใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านพฤติกรรม มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภค และการตัดสินใจ

กษิติศ การบรรจง (2561) กล่าวว่าไว้ว่าพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดหาให้ได้มาแล้วซึ่งการใช้สินค้าและบริการ ทั้งนี้หมายรวมถึงกระบวนการตัดสินใจ และการกระทำของบุคคลที่เกี่ยวกับการซื้อและการใช้สินค้า

พฤติกรรมผู้บริโภคเป็นการศึกษาลักษณะเฉพาะของผู้บริโภคปัจเจกชน อาทิ ลักษณะทางประชากรศาสตร์และตัวแปรเชิงพฤติกรรม เพื่อพยายามทำความเข้าใจความต้องการของประชาชน พฤติกรรมผู้บริโภคทั่วไปก็พยายามประเมินสิ่งที่มีอิทธิพลต่อผู้บริโภคโดยกลุ่มบุคคล เช่น ครอบครัว มิตรสหาย กลุ่มอ้างอิง และสังคมแวดล้อมด้วยพฤติกรรมของผู้บริโภค (Consumer Behavior) หมายถึง การแสดงออกของแต่ละบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สินค้าและบริการทางเศรษฐกิจ รวมทั้งกระบวนการในการตัดสินใจที่มีผลต่อการแสดงออก

London and Della (1993) อ้างถึงใน กุลริสา วุฒิสิริกุล (2557) กล่าวว่าไว้ว่า พฤติกรรมผู้บริโภค หมายถึง กระบวนการตัดสินใจและกิจกรรมทางกายภาพที่บุคคลกระทำเมื่อเขาทำการประเมินแสวงหาและครอบครองการใช้ หรือบริโภคสินค้าและบริการ (Goods and Services)

ลักษณะของสินเชื่อเช่าซื้อ และประเภทของวงเงินสินเชื่อ

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2554) ให้ความหมายไว้ว่า เช่าซื้อ คือ ซื้อสัญญาซึ่งเจ้าของเอาทรัพย์สินออกให้เช่า และให้ค้ำประกันว่าจะขายทรัพย์สินนั้น หรือว่าจะให้ทรัพย์สินนั้นตกเป็นสิทธิแก่ผู้เช่า โดยเงื่อนไขที่ผู้เช่าได้ใช้เงินเป็นจำนวนเท่านั้นเท่านี้คราว

สำนักงานพันธเดชาธรรมทนายความและธุรกิจ (2564) ได้กล่าวไว้ว่า เช่าซื้อ เป็นเอกเทศสัญญาที่นิยมทำกันแพร่หลายในสังคมปัจจุบัน เนื่องจากผู้มีรายได้น้อยไม่สามารถซื้อสินค้าที่มีราคาสูง โดยวิธีการซื้อขายธรรมดา จึงหันมาทำสัญญาเช่าซื้อโดยผู้เช่าซื้อสามารถผ่อนชำระราคาได้ในระยะเวลานาน เมื่อผู้เช่าซื้อผ่อนชำระเป็นงวด ๆ จนครบกำหนดตามสัญญา ผู้เช่าซื้อก็จะได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นไป แต่มีข้อเสียคือ ผู้เช่าซื้อจะต้องซื้อสินค้าดังกล่าวในราคาที่สูงกว่าซื้อด้วยเงินสด เนื่องจากผู้ให้เช่าซื้อได้คิดดอกเบี้ยตามเวลาผ่อนชำระรวมเข้าไปกับราคาขาย

การแบ่งประเภทของสินเชื่อตามวัตถุประสงค์ ได้แก่ (1) สินเชื่อเพื่อการบริโภค (2) สินเชื่อเพื่อการลงทุน (3) สินเชื่อเพื่อการพาณิชย์หรือสินเชื่อการค้า

การแบ่งประเภทสินเชื่อตามหลักประกัน ได้แก่ (1) สินเชื่อที่ไม่มีหลักประกัน สินเชื่อประเภทนี้อาศัยความน่าเชื่อถือ เทียบตรง และความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ เป็นเครื่องพิจารณาให้สินเชื่อ สินเชื่อประเภทนี้จึงมีความเสี่ยงสูงเพราะไม่มีหลักทรัพย์สินค้ำประกันให้แก่ผู้ให้กู้ หากเกิดกรณีผิดสัญญาขึ้น (2) สินเชื่อที่มี

หลักประกัน สินเชื่อประเภทนี้มีความเสี่ยงต่ำกว่าเนื่องจากผู้กู้มีหลักทรัพย์ค้ำประกันสัญญาแก่ผู้ให้กู้เพื่อชดใช้ความเสียหายหากเกิดการผิดสัญญาขึ้น โดยหลักประกันดังกล่าวอาจอยู่ในรูปของอสังหาริมทรัพย์ และสังหาริมทรัพย์ ก็ได้

ลักษณะของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้

MoneyHUB, 2558 ให้ความหมายไว้ว่า อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ มีหลายรูปแบบ หลายอัตรา โดยขึ้นอยู่กับประเภทของสินเชื่อ นั้น ๆ เกณฑ์การคิดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ก็แตกต่างกันไปตามกฎเกณฑ์ของสถาบันการเงิน

1. อัตราดอกเบี้ยเงินกู้แบบคงที่ หรือ Fixed Rate หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่กำหนดไว้ตายตัว ไม่มีการปรับอัตราขึ้นลงตามต้นทุนของทางธนาคาร มีความคงที่ตลอดอายุการทำสัญญา หรือตามช่วงเวลาที่ตั้งลงกัน เช่น ทางธนาคารกำหนดดอกเบี้ยไว้ที่ ร้อยละ 7 ต่อปี โดยมีกำหนดระยะเวลาในการผ่อนชำระคืน 10 ปี เป็นต้น

2. อัตราดอกเบี้ยเงินกู้แบบลอยตัว หรือ Floating Rate หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่มีความผันผวนปรับเปลี่ยนขึ้นลงไปตามต้นทุนและผลกำไรของทางธนาคาร ซึ่งทางธนาคารจะออกมาประกาศให้ทราบเป็นระยะ ๆ เช่น อัตราดอกเบี้ยเงินกู้อ้างอิงของธนาคารทั่วไป โดยใช้ตัวย่อภาษาอังกฤษเป็นสัญลักษณ์สากล เช่น MLR, MOR, MRR เป็นต้น

2.1 MLR หรือ Minimum Loan Rate หมายถึง อัตราดอกเบี้ยที่ทางธนาคารเรียกเก็บจากลูกค้ารายใหญ่ ที่ถูกจัดไว้ในเกรดดี เช่น มีประวัติทางการเงินที่ดี ไม่เสี่ยงต่อการล้มละลาย มีหลักทรัพย์เพียงพอในการค้ำประกัน และมีความมั่นคงในอาชีพหรือธุรกิจที่ประกอบการอยู่ เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่มักใช้กับ สินเชื่อระยะยาวที่มีระยะเวลาในการผ่อนชำระแน่นอน ตายตัว เช่น สินเชื่อเพื่อการประกอบธุรกิจ และสินเชื่ออื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน

2.2 MOR หรือ Minimum Overdraft Rate หมายถึง อัตราดอกเบี้ยที่ทางธนาคารเรียกเก็บจากลูกค้ารายใหญ่ชั้นดี แต่ขอกู้วงเงินเกินบัญชี ดอกเบี้ยประเภทนี้จะคิดให้ก็ต่อเมื่อ ลูกค้าทำนั้นมีประวัติการชำระเงินในรอบก่อน ๆ อย่างสม่ำเสมอ และมีความมั่นคงพอสมควร ธนาคารจะต้องพิจารณาในเรื่องความเสี่ยงในอนาคตเสมอ แม้ว่าจะ是客户ชั้นดีก็ตาม

2.3 MRR หรือ Minimum Retail Rate หมายถึง อัตราดอกเบี้ยที่ทางธนาคารเรียกเก็บจากลูกค้ารายย่อยชั้นดี เช่น สินเชื่อบ้านและที่อยู่อาศัย สินเชื่อเงินกู้ส่วนบุคคล เป็นต้น ซึ่งในกรณีนี้ทางธนาคารมักจะใช้ระยะเวลาในการตรวจสอบลูกค้านานพอสมควร ไม่ว่าจะประวัติในการชำระหนี้ หรือการใช้เครดิตต่าง ๆ ความมั่นคงทางอาชีพ หรือความมั่นคงทางการเงิน เป็นต้น เพื่อคาดเดาถึงศักยภาพของลูกค้าในการผ่อนชำระคืนในอนาคต

ภาวะเศรษฐกิจ ในสถานการณ์ COVID-19

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF), 2563 ประเมินว่าเศรษฐกิจโลกปี 2563 เลวร้ายที่สุดนับแต่ Great Depression ในคริสต์ทศวรรษ 1930 และถือเป็นครั้งแรกที่ทั้งประเทศเศรษฐกิจหลัก และประเทศกำลังพัฒนาเข้าสู่ภาวะถดถอยพร้อม ๆ กัน โดยประเมินมูลค่าความเสียหายต่อเศรษฐกิจโลกในปี 2563 และ 2564 ไว้สูงถึงกว่า 9 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งใหญ่กว่าเศรษฐกิจของญี่ปุ่นและเยอรมนีรวมกัน ขณะที่องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ประเมินว่าปริมาณการค้าโลกจะหายไปถึง 1 ใน 3 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งหากสถานการณ์ยืดเยื้อทำให้ธุรกิจและครัวเรือนขาดสภาพคล่องรุนแรงจนถึงขั้นเกิดปัญหาผิดนัดชำระหนี้ในวงกว้าง อาจมีความเสี่ยงที่จะกลายเป็นวิกฤติการเงินร่วมด้วย หรือเป็น “Triple Economic Shock” ซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์โลก

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผลให้เศรษฐกิจโลกในปี 2563 เข้าสู่ภาวะถดถอย (Recession) ทำให้รัฐบาลในหลายประเทศทั่วโลกต้องเร่งอัดมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อบรรเทาผลกระทบจากโควิด-19 โดยรายงาน World Economic Forum ชี้ว่า เม็ดเงินที่รัฐบาลแต่ละประเทศใช้ในครั้งนี้มีขนาดใหญ่กว่าในอดีตเป็นประวัติการณ์ โดยกลุ่มเศรษฐกิจหลักมีการอัดฉีดเงินถึงร้อยละ 14-28 ของ GDP ขณะที่กลุ่มตลาดเกิดใหม่อยู่ที่ประมาณร้อยละ 4 ของ GDP ส่วนไทยและออสเตรเลียใกล้เคียงกันที่ร้อยละ 9-10 ของ GDP ขนาดของผลกระทบและทิศทางของการฟื้นตัวแต่ละประเทศจะแตกต่างกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาการล็อกดาวน์ ระดับการพึ่งพาทางเศรษฐกิจ (ประเทศที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่การผลิตโลกหรือพึ่งพาการส่งออกและการท่องเที่ยวสูงจะได้รับผลกระทบที่สูงกว่า) พื้นฐานโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐ โควิด-19 เป็นโรคอุบัติใหม่ที่เรายังไม่มีข้อมูลมากนัก ทำให้มีความคิดเห็นหลากหลายต่อรูปแบบของการฟื้นตัว ซึ่งสรุปได้ 5 รูปแบบ ดังนี้ (1) แบบ V-Shape “ลงเร็ว ฟื้นเร็ว” (2) แบบ Swoosh, Tick or Italicized V Shape “ไถลลงเร็ว ค่อย ๆ ฟื้นตัว” (3) แบบ U-Shape “หดตัวนาน ฟื้นตัวช้า” (4) แบบ W-Shape “ฟื้นตัวเร็ว ดิ่งลงรอบสอง” (5) แบบ L-Shape “หดตัวยาวนาน ไร้สัญญาณการฟื้นตัว”

ภาวะการเงินของประเทศไทยโดยรวมยังผ่อนคลาย อัตราดอกเบี้ยระยะสั้นในตลาดการเงินอยู่ในระดับต่ำใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยนโยบาย อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลระยะยาวปรับตัวสูงขึ้นตามอัตราผลตอบแทนพันธบัตรระยะยาวของสหรัฐฯ ที่สูงขึ้นตามการคาดการณ์อัตราเงินเฟ้อสหรัฐฯ ที่เพิ่มขึ้น แนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ได้รับแรงสนับสนุนเพิ่มเติมจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และอุปทานพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ ที่มีแนวโน้มสูงขึ้นตามการกักหนัเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่ในช่วงที่ผ่านมาผลกระทบต่อภาวะการเงินไทยโดยรวมและต้นทุนการระดมทุนยังจำกัด รวมทั้งตลาดการเงินสามารถปรับตัวได้ตามกลไกตลาดและดำเนินงานได้เป็นปกติ ด้านอัตราดอกเบี้ยเงินกู้อ้างอิงของธนาคารพาณิชย์ทรงตัวอยู่ในระดับต่ำ อัตรา

ดอกเบี้ยสินเชื่อปล่อยใหม่ (New Loan Rate: NLR) ปรับลดลงในทุกขนาดวงเงิน ด้านอัตราแลกเปลี่ยน เงินบาท ต่อดอลลาร์สหรัฐฯ และดัชนีค่าเงินบาทอ่อนค่าลงจากไตรมาสก่อน เนื่องจากเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นหลัง การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของสหรัฐฯ

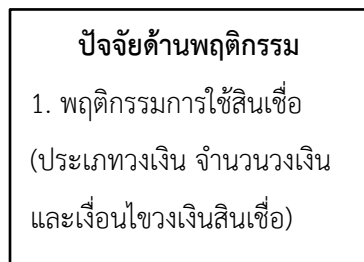
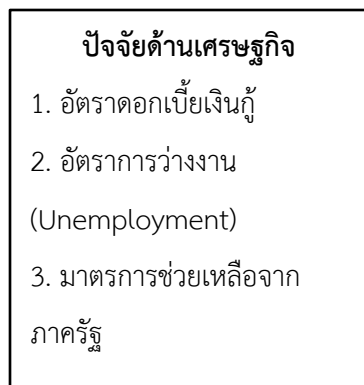
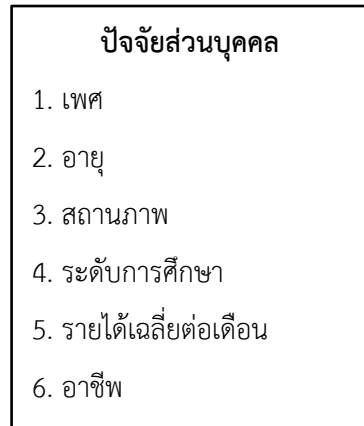
แนวโน้มเศรษฐกิจและเงินเฟ้อของไทยปี 2564 คณะกรรมการนโยบายการเงินคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.0 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการระบาดระลอกใหม่ในช่วงต้นปี 2564 อย่างไรก็ตาม มาตรการควบคุมการ ระบาดระลอกใหม่ที่ไม่เข้มงวดเท่าปีก่อนหน้า แรงกระตุ้นจากมาตรการภาครัฐที่ออกมาเพิ่มเติม และการส่งออก สินค้าที่ฟื้นตัวตามเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า จะช่วยสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยได้ แต่ในระยะข้างหน้า เศรษฐกิจไทยยังมีความไม่แน่นอน เนื่องจาก (1) การทยอยเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติของไทยอาจล่าช้าออกไป เนื่องจากข้อจำกัดในการกระจายวัคซีนป้องกัน โควิด-19 (2) แรงกระตุ้นจากภาครัฐอาจน้อยกว่าที่คาด หากการ อนุมัติโครงการภายใต้ พ.ร.ก.กู้เงินฯ ที่เหลือล่าช้า ซึ่งมีกำหนดสิ้นสุดลงในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 (3) ฐานะทาง การเงินของภาครัฐอาจได้รับผลกระทบจนต้องปิดกิจการ ทำให้จำนวนผู้ว่างงานเพิ่มขึ้น โดยธุรกิจและแรงงาน จะกลับมาฟื้นตัวได้ช้าแม้การระบาดสิ้นสุดลง (Scarring Effects) และ (4) อัตราการผิมนัดชำระหนี้ของภาค ธุรกิจและครัวเรือนอาจเพิ่มสูงขึ้นมากหลังมาตรการช่วยเหลือถูกหนี้สิ้นสุดลง

ในขณะที่ด้านของหนี้ครัวเรือนที่เพิ่มสูงขึ้นมีข้อสังเกตว่า คนที่มีปัญหาชำระหนี้ส่วนใหญ่เป็นคนที่ม ีรายได้น้อย แต่ DSR อยู่ในระดับสูง ซึ่งไม่มีข้อมูลที่แน่ชัดว่าเป็นหนี้ที่มาจากคนจนหรือคนรวย เพราะช่วงโควิด ตลาดประเมินภาวะเศรษฐกิจแย่ การขายบ้านและรถยนต์น่าจะลดลง แต่ปรากฏว่ายอดขายรถยนต์และบ้านยัง ขายได้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้หนี้ครัวเรือนสูงขึ้น ซึ่งหนี้ครัวเรือนต่อ GDP อาจจะไม่สะท้อนภาพตรงนัก และถ้า ภาครัฐสร้างอาจจะไม่น่ากลัวเท่าตัวเลขภาพรวม เพราะระยะหลังอาจเป็นคนมีกำลังเป็นผู้ก่อหนี้

อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยที่ผ่านพ้นจุดยากที่สุดมาแล้ว ซึ่งสินเชื่อที่ขอรับความช่วยเหลือจากสถาบัน การเงินน่าจะผ่านจุดที่สูงที่สุดมาแล้วเช่นกัน ซึ่งจุดที่แย่ที่สุดอยู่ในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 3 ปี 2563 แต่ยังมีโอกาส เพิ่มขึ้น น่าจะเริ่มเห็นในเดือนมีนาคมและเมษายน ที่ผ่านมามีภาวะแข็งหนี้ทั้งพักชำระหนี้มาตรการช่วยเหลือ และเข้าสู่ระยะเปลี่ยนผ่านที่สามารถลดความเข้มข้นลงเริ่มมีภาพที่ดีขึ้น ดังนั้น มองไปข้างหน้าภาระหนี้ครัวเรือน ยังเป็นโจทย์หลังผ่านวิกฤติโควิด-19 ซึ่งทิศทางอัตราดอกเบี้ยยังทรงตัวและอยู่ในระดับต่ำ 1-2 ปี แต่หากผ่านพ้น ภาวะวิกฤติ คงต้องพิจารณาจังหวะปรับทิศทางอัตราดอกเบี้ยในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป เพื่อไม่ให้กระทบภาระหนี้ ครัวเรือน ขณะเดียวกันโอกาสที่จะปรับอัตราดอกเบี้ยต้องอยู่บนเงื่อนไข รายได้และการมีงานทำต้องดีขึ้นแล้ว และประเด็นการออมภาคบังคับจะเป็นโจทย์ระยะยาว

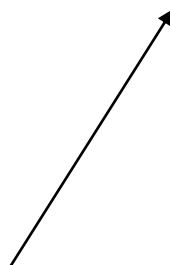
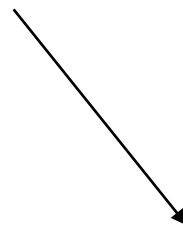
กรอบแนวคิดงานวิจัย

ตัวแปรอิสระ
(Independent Variables)



ตัวแปรตาม
(Dependent Variables)

การใช้สินเชื่อ
เช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์
ในสถานการณ์ COVID-19
ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล



วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบไม่ทดลอง (Non-Experimental Design) เป็นการวิจัยที่มีการศึกษาตามสภาพที่เป็นไปตามธรรมชาติ โดยไม่มีการจัดกระทำหรือควบคุมตัวแปรใด ๆ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งเพียงครั้งเดียว โดยใช้เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) และทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชากรกรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก และกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีเปิดตารางหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane (1973) เลือกจากตารางแบบไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน หรือขนาดประชากรที่ ∞ (Infinity) ค่าความคลาดเคลื่อน 5% ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยผลจากการเปิดตารางของ Taro Yamane (1973) ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามที่มีลักษณะคำถามแบบปลายปิด ชนิดเลือกตอบ และแบบมาตราประมาณค่า 5 ระดับ ครอบคลุมลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม และการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19

สำหรับการแปลความหมาย มีดังนี้ ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.80 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ย 1.81 - 2.60 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.61 - 3.40 มีระดับความคิดเห็นในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.41 - 4.20 มีระดับความคิดเห็นในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.21 - 5.00 มีระดับความคิดเห็นในระดับมากที่สุด

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 61.0 มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.3 ที่สมรสจดทะเบียนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.0 มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 72.0 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001 - 30,000 บาทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.0 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.3

2. การใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19

2.1 การตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างมีความจำเป็น และสนใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 โดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.54$)

2.2 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ที่มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างให้ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านเศรษฐกิจโดยรวม อยู่ในระดับ

มาก โดยเฉพาะด้านอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ($\bar{X} = 3.81$) รองลงมาได้แก่ ด้านอัตราการว่างงาน ($\bar{X} = 3.75$) และด้านมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ ($\bar{X} = 3.53$)

2.3 ปัจจัยด้านพฤติกรรม ที่มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างให้ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านพฤติกรรมโดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$)

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19	R ²	a Constant	b	Std. Error	β	t	P
ด้านอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (X ₁)	0.329	1.260	0.059	0.046	0.075	1.277	0.202
ด้านอัตราการว่างงาน (X ₂)			0.007	0.056	0.008	0.127	0.899
ด้านมาตรการช่วยเหลือจาก ภาครัฐ (X ₃)			0.251	0.060	0.256	4.201	0.000**
ด้านพฤติกรรมการใช้สินเชื่อ (X ₄)			0.311	0.063	0.315	4.924	0.000**

พบว่าปัจจัยด้านมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ (X₃) และด้านพฤติกรรมการใช้สินเชื่อ (X₄) มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อภิปรายผลการวิจัย

จากการนำปัจจัยมาทำการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Linear Regression) พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีจำนวน 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ (X₃) และปัจจัยด้านประเภทของวงเงินและจำนวนวงเงินสินเชื่อ (X₄) ในขณะที่ ปัจจัยด้านอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (X₁) และด้านอัตราการว่างงาน (X₂) ไม่ส่งผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งสามารถอธิบายเพิ่มเติมได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ (X_3) มีผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล แสดงให้เห็นว่าการประกาศล็อกดาวน์ ปิดประเทศ งดการเดินทางเข้าออกหลาย ๆ จังหวัด การปิดสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ และผลจากการล็อกดาวน์ที่ทำให้หลาย ๆ ธุรกิจได้รับผลกระทบจนถึงขั้นปิดตัวลง ส่งผลให้ประชาชนชะลอการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เช่นกัน ทั้งเพื่อรอดูแนวโน้มสถานการณ์ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความไม่แน่นอน เนื่องจาก COVID-19 เป็นโรคอุบัติใหม่ ที่ไม่มีใครรู้จัก และไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างแน่ชัดว่า สถานการณ์จะกลับมาเป็นปกติได้เมื่อใด ในขณะที่ในด้านอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ กลับไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อ แสดงให้เห็นถึงความเปราะบาง และความจำเป็นต้องเป็นหนี้ของประชาชนที่มีรายได้ต่ำอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ปัจจัยด้านพฤติกรรมการใช้สินเชื่อ (X_4) มีผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล แสดงให้เห็นว่าสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลต่อการใช้จ่ายใช้สอยของประชาชนอย่างมาก หากต้องซื้อรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ ในช่วงนี้ประชาชนจะเลือกพิจารณาเงินดาวน์เป็นอันดับแรก เนื่องจากส่วนใหญ่ต้องชำระหนี้ที่เป็นเงินสด ซึ่งในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีความไม่แน่นอนสูง การมีเงินสดคงเหลือไว้ยามฉุกเฉินจึงเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญ

3. สำหรับการทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์ โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 พบว่าด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 แตกต่างกัน เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ที่มีผลอย่างมากต่อความเชื่อมั่น และความมั่นใจที่จะใช้จ่ายเงินของประชาชน โดยพบว่า ผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท กับผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 50,000 บาท มีความแตกต่างกันในการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 และผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 50,000 บาท กับผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 50,000 บาท มีความแตกต่างกันในการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 อย่างมีนัยสำคัญ อาจเป็นเพราะผู้ที่มีรายได้น้อยมีความมั่นใจน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก จึงมีความอ่อนไหวมากกว่าหากต้องตัดสินใจซื้อรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งผลที่ได้สอดคล้องกับ กุลริสา วุฒิสิริกุล (2557) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อรถยนต์มือสองของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรณีศึกษานักวิชาการเกียรติานาคิน จำกัด (มหาชน) สาขาสุขสวัสดิ์ ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และจำนวนสมาชิกในครอบครัว มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อรถยนต์มือสอง และปัจจัยจิตวิทยา ได้แก่ ด้านการจูงใจ ด้านความ

เชื่อและทัศนคติ ด้านการเรียนรู้ และด้านการรับรู้ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อรถยนต์มือสอง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้

1. จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยต่อเดือนต่ำ จะมีความกังวลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อในสถานการณ์ COVID-19 มากกว่าผู้ที่มีรายได้สูง โดยเฉพาะเรื่องของมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ และจำนวนเงินดาวน์ จะมีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อในสถานการณ์ COVID-19 มากที่สุด แสดงให้เห็นถึงความเปราะบางของกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อย เนื่องจากผลการวิจัยกลับพบว่าปัจจัยด้านอัตราดอกเบี้ยไม่มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ผู้วิจัยได้ศึกษาพบว่าปัญหาการชำระหนี้ไม่ได้ ส่วนใหญ่เกิดจากคนที่มีรายได้น้อย ในขณะที่หนี้ครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้น แต่ไม่มีข้อมูลที่แน่ชัดว่าเป็นหนี้ที่มาจากคนจนหรือคนรวย เพราะในช่วงโควิด ตลาดประเมินภาวะเศรษฐกิจแย่ การขายบ้านและรถยนต์น่าจะลดลง แต่ปรากฏว่ายอดขายรถยนต์และบ้านยังขายได้และเพิ่มสูงขึ้นสวนกระแส COVID-19 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้หนี้ครัวเรือนสูงขึ้น อย่างไรก็ตามรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาจต้องพิจารณาแนวทางการแก้ปัญหาด้านค่าครองชีพ เพื่อลดผลกระทบจากหนี้ครัวเรือนที่อาจเพิ่มสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านเงินดาวน์ ในช่วงที่สถานการณ์ COVID-19 ยังมีความไม่แน่นอนสูง จำนวนของประชาชนที่ได้รับวัคซีนยังไม่มากพอ หรืออยู่ในระดับที่เหมาะสมที่จะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า การระบาดของ COVID-19 อยู่ในระดับที่สามารถควบคุมได้แล้วนั้น ประชาชนโดยส่วนใหญ่ โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อย หรือประกอบอาชีพที่มีความเสี่ยงสูง จะระมัดระวังการใช้จ่ายเงินมากขึ้นกว่าปกติ ถึงแม้จะมีความสนใจใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ในช่วงนี้ก็ตาม หากจำนวนเงินดาวน์สูงเกินไป จะมีผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 อย่างแน่นอน

3. ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านมาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ เพราะมีผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ไม่ว่าจะเป็นมาตรการควบคุมการแพร่เชื้อโควิด-19 การปิดสถานที่ท่องเที่ยว การกำหนดเวลาปิดร้านอาหาร งดทานอาหารที่ร้าน มาตรการล็อกดาวน์ ห้ามเดินทางไปยังจังหวัดที่ประกาศเป็นพื้นที่เสี่ยง การรณรงค์ให้ “อยู่บ้าน หยุดเชื้อ เพื่อชาติ” ที่ส่งผลกระทบต่อ การเดินทาง อาจทำให้ประชาชนชะลอการตัดสินใจซื้อยานพาหนะได้ รวมถึงมาตรการช่วยเหลือค่าครองชีพจากรัฐบาล เช่น การลดค่าน้ำ ค่าไฟ ลดการนำส่งเงินประกันสังคม มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากรัฐบาล เช่น โครงการเราเที่ยวด้วยกัน โครงการคนละครึ่ง โครงการเราชนะ โครงการเรารักกัน และ มาตรการช่วยเหลือจากรัฐบาลแห่งประเทศไทย เช่น การปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย ลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ มาตรการพักชำระหนี้ ที่

ส่งผลต่อสภาพคล่องของประชาชน เพื่อประกอบการพิจารณา และหาแนวทางการดำเนินงานให้ตรงกับความต้องการของผู้บริโภคมากที่สุด

4. ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของลูกค้า เนื่องจากข้อมูลด้านประชากรศาสตร์พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 โดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้น้อย เนื่องจากรถยนต์เป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง มีภาระค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เวลา ดังนั้นผู้ประกอบการควรมีบริการที่หลากหลาย ไว้สำหรับผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่สูงมากด้วย เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการมากที่สุด

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จึงควรมีการศึกษาตัวแปรปัจจัยด้านอื่น ๆ เพิ่มเติม หรือเพิ่มการทำวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การสนทนากลุ่ม (Focus Group) ควบคู่ไปกับการแจกแบบสอบถาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น

2. ควรเพิ่มช่องทาง และแหล่งข้อมูลอื่น ๆ นอกจากการกระจายแบบสอบถามผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อให้ได้ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่หลากหลาย สามารถนำไปต่อยอดขยายผลเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ได้อย่างครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

3. ควรขยายขอบเขตของการเก็บแบบสอบถาม และกลุ่มประชากรตัวอย่าง ให้กว้างมากกว่า กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เนื่องจากผู้ใช้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ มีอยู่ทั่วประเทศไทย เพื่อให้ได้ทราบข้อมูลด้านพฤติกรรม ด้านการตัดสินใจ และปัจจัยที่จะส่งผลต่อการใช้สินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ COVID-19 ในแต่ละจังหวัดที่อาจมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ผลการวิจัยมีความชัดเจน และมีประโยชน์ต่อผู้ประกอบการเช่าซื้อมากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

บทความ / วารสาร / นิตยสาร / หนังสือ

ชลธิชา วิริยะจงเจริญ. (2563). พฤติกรรมการทำบัญชีรายรับรายจ่ายเพื่อการวางแผนการเงินส่วนบุคคล ของประชาชนในเขตฝั่งธนบุรี. วารสารรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ปีที่ 3 ฉบับที่ : 1 ปี พ.ศ. : 2563

ณัฐพร สัจจิตย์วิศาล. (2563). ภาวะตลาดรถยนต์ในช่วงวิกฤติ โควิด-19. บทความและเอกสารเผยแพร่ด้านสถิติ Stat in Focus ธนาคารแห่งประเทศไทย.

ไทยคู่ฟ้า. (2561). มาตรการสวัสดิการแห่งรัฐนวัตกรรมเพื่อแก้ปัญหาความยากจน. วารสารสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ฉบับเดือนเมษายน – มิถุนายน 2561.

วิทยานิพนธ์

กุลริสา วุฒิสิริกุล. (2557). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อรถยนต์มือสองของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรณีศึกษานักเรียนเกียรตินาคิน จำกัด (มหาชน) สาขา สุขสวัสดิ์. หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

กษิตศ การบรรจง. (2561). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อธุรกิจธนาคารพาณิชย์ สำหรับผู้ประกอบการ SMEs ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. หลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ทิพชญาณ์ อัครพงศ์โสภณ. (2556). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร. หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

ชลธิชา บุณรอด. (2560). ปัจจัยที่มีผลต่อการวางแผนการเงินส่วนบุคคลเพื่อการเกษียณอายุ ของพนักงานบริษัทประกันชีวิตในเขตกรุงเทพมหานคร. หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แขนงวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

พนมพล สุขวัฒน์ทรัพย์. (2558). ปัจจัยทางเศรษฐกิจปะปัจจัยแวดล้อมเกี่ยวกับการออมที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมในการจัดการทางการเงินส่วนบุคคลของกลุ่มคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร. หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสยาม.

พวงผกา ย้อยสวัสดิ์. (2560). การวางแผนการเงินของพนักงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในเขตอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร. หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แขนงวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

- พนา เพชรภาพ. (2559). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อที่อยู่อาศัยกับธนาคารออมสิน สาขา
เขายายสน จังหวัดพัทลุง. บัณฑิตวิทยาลัย สาขาวิชาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัย
หอการค้าไทย.
- คทาเทพ นิตสิริ. (2558). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มการตัดสินใจใช้บริการสินเชื่อแบบ Reverse Mortgage.
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- กรชนก ดิษฐเล็ก. (2558). การตัดสินใจเลือกซื้อรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ในจังหวัดนนทบุรี. หลักสูตรบริหารธุรกิจ
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- วิรัชจิตา แจ้งเปล้า. (2559). การตัดสินใจในการเลือกใช้บริการด้านสินเชื่อของสหกรณ์ออมทรัพย์ครูชลบุรี จำกัด.
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ สำหรับผู้บริหาร วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุนันทา พรหมมาศ. (2559). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการปล่อยสินเชื่อของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด
(มหาชน). หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเงิน มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- สุรัสวดี มีดวง. (2558). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสินเชื่อที่อยู่อาศัยของธนาคารออมสิน สำนัก
ราชดำเนิน เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร.
- อรุณรัตน์ อ้อยงาม. (2563). การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณสินเชื่อภาคครัวเรือน. หลักสูตร
บริหารธุรกิจ ภาควิชาการเงิน มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2564). สินเชื่อเช่าซื้อรถปี 64 คาดฟื้นตามยอดขายรถยนต์ใหม่. ค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2564,
จาก <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-social-media/Pages/Leasing-FB-06-01-21.aspx>
- Wanna Yougpisanphob. (2562). วิจัยกรุงศรี แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2562-2564: อุตสาหกรรม
รถจักรยานยนต์. ค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2564, จาก [https://www.krungsri.com/th/research/
industry/industry-outlook/Hi-tech-Industries/Motorcycles/IO/io-motorcycles-20](https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/Hi-tech-Industries/Motorcycles/IO/io-motorcycles-20)
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564). สรุปผลการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร. ค้นเมื่อ 19 มีนาคม 2564,
จาก [http://www.nso.go.th/sites/2014/Pages/สำรวจ/ด้านสังคม/แรงงาน/ภาวะการทำงานของ
ประชากร.aspx](http://www.nso.go.th/sites/2014/Pages/สำรวจ/ด้านสังคม/แรงงาน/ภาวะการทำงานของประชากร.aspx)
- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2564). สถิติการผลิต การจำหน่ายและการส่งออกของอุตสาหกรรม
ยานยนต์ไทย. ค้นเมื่อ 19 มีนาคม 2564, จาก <https://www.fti.or.th/สถิติ-อุตสาหกรรมยานยนต์/>