

ปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

วาทัญญู มหาโชคเลิศวัฒนา^{1*}

บทคัดย่อ

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ ในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้ประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ และปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับบริษัทประกันวินาศภัยในการระบูกุ้มนโยบาย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยประเภทนี้หรือผลิตภัณฑ์ประเภทอื่นๆ ผู้วิจัยทำการศึกษาจากผู้ขับขี่รถยนต์ที่ติดตั้งแก๊สระบบ LPG ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง 2 ขั้นตอนแบบมีระบบ (Two-Stage Systematic Sampling) จำนวน 384 ราย ใช้วิธีการทางสถิติคือ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square Test) และการทดสอบที (t-test Statistics) ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ ปัจจัยความเป็นเจ้าของรถ และยี่ห้อรถเท่านั้นที่ไม่มีผลต่อการรับรู้ประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ ปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ได้แก่ อายุระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ขนาดเครื่องยนต์ อายุรถยนต์ ระยะเวลาที่ใช้แก๊ส ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงก่อนติดแก๊ส ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงหลังติดแก๊ส ประเภทประกันภัยรถยนต์ และความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์ ปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ต่อคือ ประเภทรถ ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงหลังติดแก๊ส และประเภทประกันภัยรถยนต์ เท่านั้น ปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์เพิ่มคือ อายุรถยนต์ ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงก่อนติดแก๊ส และความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์และจากผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสนใจทำประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์จำนวนมาก และคิดว่าควรประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้ ส่วนวิธีการสุ่มตัวอย่างเพื่อให้ผลการวิเคราะห์มีความถูกต้องและแม่นยำมากยิ่งขึ้น ควรเจาะจงกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุรถไม่เกิน 3 ปี เนื่องจากยังได้รับ Warranty จากศูนย์รถยนต์อยู่ ทำให้กลุ่มเป้าหมายชัดเจนมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ : ประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ แอลพีจี เอ็นจีวี ปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อ

¹ หลักสูตรสถิติประยุกต์มหาบัณฑิต วิทยาการประกันภัยและการบริหารความเสี่ยง สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
จังหวัดกรุงเทพ

*ผู้นิพนธ์หลัก e-mail: watunyoo84@hotmail.com

THE FACTORS THAT AFFECT PURCHASING OF AUTO GAS INSURANCE

Watunyoo Mahachoklartwattana^{1*}**Abstract**

The objective in studying the factors that affect purchasing of auto gas insurance to study the perception of auto gas insurance and factors affect purchasing of auto gas insurance for a basic guideline for casualty insurance company in identifying target groups and in development of this product or other insurance products. The sample in this study is the group of drivers with LPG system installed in Bangkok area totaled 384 drivers by using Two-Stage Systematic Sampling as a sampling method and analyze data using Mean, Percentage, Standard Deviation, Chi-Square Test and t-test Statistics as statistical methods. The results shown that only car ownership and car brand does not affect perception of auto gas insurance. Factors that affect purchasing of auto gas insurance include age, education, salary, engine size, age of car, period of time since start using gas, fuel costs before using gas, fuel costs after using gas, type of Car Insurance and risks that come with installing LPG system. Factors that affect auto gas insurance renewal are only type of car, fuel costs after use gas and type of Car Insurance. Factor affect purchasing additional auto gas insurance is car age, fuel costs before use gas and risks that come with installing LPG system. The study finds that many of the drivers interest in auto gas insurance. And there should be more advertising. More accurate results can be obtained by targeting group of cars with age not exceeding 3 years since their Automobile Warranties are still in effect as this makes a more specified target group.

Keywords : auto gas insurance, car insurance, LPG, NGV, factors that affect purchasing

¹ Master of Applied Statistics , Insurance Actuarial Science and Risk Management, National Institute of Development Administration,

*Corresponding author,e-mail: watunyoo84@hotmail.com

บทนำ

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีความต้องการและปริมาณการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ประกอบกับประเทศไทยไม่มีแหล่งน้ำมันที่เพียงพอ จึงต้องอาศัยแหล่งน้ำมันโดยการนำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องจ่ายเงินซื้อน้ำมันเป็นจำนวนเงินมหาศาล และเนื่องจากปีพ.ศ.2552-2557 เชื้อเพลิงชนิดต่างๆมีการปรับราคาขึ้นลงอยู่ในช่วง 25-45 บาท (บริษัท พีทีที เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (มหาชน), 2557) ทำให้ผู้บริโภคเริ่มมองหาพลังงานทดแทนรูปแบบต่างๆ เช่น รถไฟฟ้า รถไฮบริด หรือแม้กระทั่งการติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์ซึ่งได้แก่ระบบ LPG หรือ ระบบ NGV การติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์มีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งค่อนข้างสูง แต่ราคาของเชื้อเพลิงเหล่านี้ก็มีราคาต่ำกว่าน้ำมันมาก จุดคุ้มทุนขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้งาน ซึ่งหากใช้งานมากก็คุ้มทุนเร็วยิ่งขึ้น

ในช่วงแรกที่มีการนำแก๊สมาติดตั้งเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงทางเลือกในรถยนต์ ผู้คนในสังคมต่างกลัวอันตรายจากการระเบิดของถังแก๊สที่ติดตั้งไว้ท้ายรถ ห้างสรรพสินค้าหลายแห่งได้แยกชั้นรถยนต์ติดแก๊สออกจากรถยนต์เติมน้ำมัน ความเสี่ยงเกี่ยวกับการติดแก๊สรถยนต์ไม่หมดเพียงแค่อุบัติเหตุหรือการระเบิดเท่านั้น เนื่องจากการติดตั้งแก๊สรถยนต์ในปัจจุบัน ทำให้ Warranty กับบริษัทรถยนต์ (3 ปี หรือ 100,000 กิโลเมตร) สิ้นสุดลง ทำให้ผู้ติดตั้งแก๊สรถยนต์ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากการติดตั้งแก๊สรถยนต์ การประกันภัยจึงเริ่มเข้ามามีบทบาทรองรับความเสี่ยงของรถยนต์ติดแก๊ส ซึ่งการรับประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์จัดอยู่ในหมวดการรับประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Public Liability) โดยแต่ละบริษัทได้ออกผลิตภัณฑ์เฉพาะเกี่ยวกับการรับประกันภัยประเภทนี้ทั้งรูปแบบความคุ้มครอง เงื่อนไขความคุ้มครอง วงเงินรับประกันภัย ตลอดจนเบี้ยประกันภัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของผู้บริโภคเกี่ยวกับประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

วิธีดำเนินการวิจัย

ตัวแปรอิสระ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประเภทรถ ความเป็นเจ้าของรถ ยี่ห้อรถ ขนาดเครื่องยนต์ อายุรถยนต์ ระยะเวลาที่ใช้แก๊ส วัตถุประสงค์ในการใช้รถยนต์ ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงก่อนติดแก๊ส ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงหลังติดแก๊ส ประเภทประกันภัยรถยนต์ การสูญเสียการรับประกันจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ความเสียหายต่อเครื่องยนต์และส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบแก๊สรถยนต์ ความเสียหายต่อตัวรถยนต์จากการระเบิดและไฟไหม้เนื่องจากแก๊สรถยนต์ ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายในรถยนต์

ตัวแปรตาม ประกอบด้วย การรับรู้ประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ต่อ ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์เพิ่ม

ประชากรคือ ผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครที่ใช้รถยนต์ที่ติดตั้งระบบแก๊ส LPG ทั้งหมดที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก มีจำนวนทั้งสิ้น 1,233,954 คัน ใช้ภายในกรุงเทพมหานคร 651,715 คัน

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คำนวณจากสูตรของ William G. Cochran (Cochran, W.G. 1963) กำหนดความคลาดเคลื่อนไม่เกิน $e = 0.05$ ด้วยความเชื่อมั่น $1 - \alpha = 0.95$

$$n = \frac{NZ_{0.05}^2}{Z_{0.05}^2 + 4Ne^2} = \frac{651,715(1.96)^2}{1.96^2 + 4(651,715)(0.05)^2} \approx 384 \text{ คน}$$

วิธีการสุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง 2 ขั้นตอนแบบมีระบบ (Two-Stage Systematic Sampling) (สุเมธ สมภักดี, 2550: 226-260) การสุ่มขั้นที่ 1 สุ่มแบบมีระบบโดยสุ่มจากลำดับรายชื่อปั๊มแก๊ส LPG ในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 283 ปั๊ม ผู้วิจัยจึงเลือกสุ่มมา 12 ปั๊ม คำนวณช่วงการสุ่มแต่ละข้อมูลเท่ากับ $283/12 = 24$ หมายความว่า จะเลือกปั๊มตัวอย่างมาก 1 ปั๊มทุกๆ 24 ปั๊ม เลือกเลขสุ่มเริ่มต้นโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายคือ สุ่มจากลำดับที่ 1-24 ซึ่งผู้วิจัยสุ่มได้ลำดับที่ 22 เป็นปั๊มแรกของกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นเลือกปั๊มตัวอย่างที่เหลือโดยใช้ช่วงห่าง 24 ได้ปั๊มลำดับที่ 46, 70, 94, 118, 142, 166, 190, 214, 238, 262, 3 การสุ่มขั้นที่ 2 ในแต่ละปั๊มที่ถูกเลือกเป็นตัวอย่างจากการสุ่มขั้นที่ 1 จะสุ่มผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์ที่ติดตั้งระบบแก๊ส LPG จำนวนเท่าๆกัน 32 คน โดยใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย ซึ่งแต่ละคนจะมีโอกาสถูกเลือกเท่าๆกัน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ตอนคือ ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ตอนที่ 2 ระดับความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์ ตอนที่ 3 ความต้องการประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติม

สถิติที่ใช้ในการวิจัยแบ่งเป็น

1. สถิติเชิงพรรณนา โดยหาค่าร้อยละของแบบสอบถามตอนที่ 1 และตอนที่ 3 สำหรับตอนที่ 2 จะศึกษาระดับความคิดเห็นต่อความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์โดยหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน แล้วแปลผลค่าเฉลี่ยโดยเทียบกับเกณฑ์ของ Best & Kahn (Best & Kahn, 1993)

2. สถิติเชิงอนุมาน

2.1 ใช้การทดสอบ Chi – Square เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการรับรู้ประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์และความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

2.2 ใช้การทดสอบ t – test เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

ผลการวิจัย

ตารางที่ 1 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคล		จำนวน	ร้อยละ	ข้อมูลส่วนบุคคล		จำนวน	ร้อยละ	
เพศ	ชาย	307	79.9	สถานภาพ	โสด	207	53.9	
	หญิง	77	20.1		สมรส หมาย	177	46.1	
					หย่าร้าง			
ระดับการ	ต่ำกว่า ป.ตรี	32	8.3	ขนาด	ต่ำกว่า 1,500	35	9.1	
ศึกษา	ปริญญาตรี	256	66.7	เครื่องยนต์	cc	213	55.5	
	สูงกว่า ป.ตรี	96	25.0		1,500–1,800	136	35.4	
					cc 2,000 cc ขึ้นไป			
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี	113	29.4	วัตถุประสงค์	เดินทางไปกลับที่	185	48.2	
	30 – 39 ปี	148	38.5		ทำงาน			
	40 – 49 ปี	86	22.4		ประกอบอาชีพ	149	38.8	
	50 ปีขึ้นไป	37	9.6		ท่องเที่ยว	50	13.0	
อายุรถยนต์	0 – 1 ปี	70	18.2	รายได้	1 – 20,000	125	32.6	
	1 – 4 ปี	178	46.4		บาท	97	25.3	
	4 – 7 ปี	84	21.9		2 – 3 หมื่นบาท	66	17.2	
	7 – 10 ปี	25	6.5		3 – 4 หมื่นบาท	37	9.6	
	10 ปีขึ้นไป	27	7.0		4 – 5 หมื่นบาท	59	15.4	
					5 หมื่นบาทขึ้น ไป			
อาชีพ	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	92	24.0	ค่าใช้จ่าย	0 - 500 บาท	21	5.5	
	ธุรกิจส่วนตัว	88	22.9		เชื้อเพลิง	501-1,000 บาท	101	26.3
					หลังติดแก๊ส	1 - 2 พันบาท	138	35.9
	พจน.บริษัท	155	40.4		2 – 3 พันบาท	98	25.5	
	อื่นๆ	49	12.8		3 พันบาทขึ้นไป	26	6.8	

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล		จำนวน	ร้อยละ	ข้อมูลส่วนบุคคล		จำนวน	ร้อยละ
ยี่ห้อ	Toyota	155	40.4	ประเภท	เฉพาะ พรบ.	17	4.4
	Honda	88	22.9	ประกันภัย	ประเภท 1	224	58.3
	Mazda	32	8.3	รถยนต์	ประเภท 2	19	4.9
	Nissan	35	9.1		ประเภท 2+	67	17.4
	Ford	32	8.3		ประเภท 3	35	9.1
	อื่นๆ	42	10.9		ประเภท 3+	22	5.7
ประเภทรถที่ใช้	รถกระบะ	30	7.8	ความเป็น	เป็น	315	82.0
	รถเก๋ง	354	92.2	เจ้าของรถ	ไม่เป็น	69	18.0
ระยะ	0 – 1 ปี	162	42.2	ค่าใช้จ่าย	ไม่เกิน 3 พัน	169	44.0
เวลาที่ใช้	1 – 3 ปี	163	42.4	ซื้อเพลิง	บาท	126	32.8
แก๊ส	3 ปีขึ้นไป	59	15.4	ก่อนติด	3 – 5 พันบาท	55	14.3
				แก๊ส	5 – 7 พันบาท	34	8.9
					7พันบาทขึ้นไป		

จากตารางที่ 1 สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นเพศชาย อายุไม่เกิน 39 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สถานภาพโสด อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 2 หมื่นบาท ขับรถเก๋งของตนเอง เพื่อเดินทางไปกลับที่ทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นยี่ห้อToyota ขนาด 1,500-2,000CC อายุรถ 1-4 ปี ติดแก๊สมาไม่เกิน 3 ปี โดยมีค่าใช้จ่ายซื้อเพลิงก่อนติดแก๊ส 1-3 พันบาท แต่เมื่อติดแก๊สแล้ว ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 1-2 พันบาท และทำประกันรถยนต์ประเภท 1

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของการรับรู้ และความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

การรับรู้ประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์		จำนวน	ร้อยละ
รับรู้		313	81.5
ไม่รับรู้		71	18.5
ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์		จำนวน	ร้อยละ
ซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์	ซื้อ	279	89.1
	ไม่ซื้อ	34	10.9
ซื้อความคุ้มครอง	การรับประกันคุณภาพของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	33	11.8
	การระเบิดและไฟไหม้	21	7.5
	ทั้ง 2 อย่าง	225	80.6
ถ้าศูนย์ติดตั้งแก๊สซื้อประกันแก๊สให้ ท่านต้องการหรือไม่	ต้องการแม้จ่ายเงินเพิ่ม	88	31.5
	ต้องการถ้าไม่จ่ายเงินเพิ่ม	177	63.4
	ไม่ต้องการแม้ได้ส่วนลด	14	5.0
ซื้อต่อเมื่อหมดประกัน	ซื้อต่อ	264	94.6
	ไม่ซื้อต่อ	15	5.4
ซื้อเพิ่มสำหรับรถคันอื่น	ซื้อเพิ่ม	247	88.5
	ไม่ซื้อเพิ่ม	31	11.5

จากตารางที่ 2 สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากรู้จักประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ และต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ โดยเลือกซื้อความคุ้มครองทดแทนการรับประกันคุณภาพของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ และคุ้มครองการระเบิดและไฟไหม้ (ซื้อทั้ง 2 แบบ) ต้องการประกันภัยนี้ถ้าศูนย์ติดตั้งแก๊สซื้อให้และไม่ต้องจ่ายเงินเพิ่ม ต้องการซื้อประกันนี้ต่อเมื่อหมดอายุ และต้องการซื้อเพิ่มสำหรับรถคันอื่น

ตารางที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับการรับรู้ประกันภัย และความต้องการซื้อประกันภัยระบบ แก๊สรถยนต์

ข้อมูลส่วนบุคคล	การรับรู้ประกันภัย ระบบแก๊สรถยนต์		ความต้องการซื้อ ประกันภัยระบบ แก๊สรถยนต์		ความต้องการซื้อ ประกันภัยระบบ แก๊สรถยนต์ต่อ		ความต้องการซื้อ ประกันภัยระบบ แก๊สรถยนต์เพิ่ม	
	χ^2	p-value	χ^2	p-value	χ^2	p-value	χ^2	p-value
เพศ	4.93	0.026	0.975	0.324	1.498	0.221	2.145	0.143
อายุ	20.51	0	9.32	0.025	3.798	0.284	4.486	0.214
ระดับการศึกษา	32.22	0	14.098	0.001	5.521	0.063	5.748	0.056
สถานภาพ	7.34	0.007	1.599	0.206	0.444	0.505	0.013	0.908
อาชีพ	37.12	0	2.296	0.513	5.96	0.114	1.274	0.735
รายได้/เดือน	39.24	0	12.455	0.014	3.022	0.554	7.978	0.092
ประเภทรถ	21.44	0	0.286	0.592	7.466	0.006	1.91	0.167
ความเป็นเจ้าของ ยี่ห้อ	0.181	0.671	0.24	0.624	0.087	0.768	0.554	0.457
ขนาดเครื่องยนต์	7.284	0.2	6.965	0.228	3.923	0.561	3.866	0.569
อายุรถยนต์	32.75	0	6.192	0.045	1.352	0.509	1.54	0.463
ระยะเวลาที่ใช้แก๊ส	27.53	0	24.738	0	8.929	0.063	14.59	0.006
วัตถุประสงค์ในการ ใช้รถยนต์	8.837	0.012	20.38	0	2.363	0.307	5.335	0.069
ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง ก่อนติดแก๊ส	7.699	0.021	0.365	0.833	1.194	0.55	1.105	0.575
ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง หลังติดแก๊ส	17.31	0.001	13.561	0.004	7.689	0.053	9.002	0.029
ประเภทประกันภัย รถยนต์	19.49	0.001	25.31	0	21.34	0	5.335	0.255
	23.61	0	31.622	0	11.72	0.039	8.831	0.116

จากตารางที่ 3 สรุปได้ว่า

- 1.ความเป็นเจ้าของรถ และยี่ห้อ เหนือกว่าที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์
- 2.อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ขนาดเครื่องยนต์ อายุรถยนต์ ระยะเวลาที่ใช้แก๊ส ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงก่อนติดแก๊ส ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงหลังติดแก๊ส และประเภทประกันภัยรถยนต์ มีความสัมพันธ์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

3.ประเภทรถ ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงหลังติดแก๊ส และประเภทประกันภัยรถยนต์ เท่านั้นที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ต่อ

4.อายุรถยนต์ และค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงก่อนติดแก๊ส เท่านั้นที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์เพิ่ม

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์

ปัจจัยความเสี่ยง	ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์		ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ต่อ		ความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์เพิ่ม	
	t-test	p-value	t-test	p-value	t-test	p-value
สูญเสียการรับประกันจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	5.594	0.000	-0.599	0.549	5.185	0.000
ความเสียหายต่อเครื่องยนต์ และส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบแก๊สรถยนต์	4.682	0.000	-0.024	0.981	5.302	0.00
ความเสียหายต่อตัวรถยนต์จากการระเบิดและไฟไหม้เนื่องจากแก๊สรถยนต์	5.427	0.000	0.444	0.657	4.847	0.000
ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก	3.761	0.000	-0.131	0.896	4.727	0.000
ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายในรถยนต์	4.514	0.000	0.020	0.984	5.311	0.000

จากตารางที่ 4 สรุปได้ว่าความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์ทั้ง 5 ด้าน มีความสัมพันธ์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์, ความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์ทั้ง 5 ด้าน ไม่มีความสัมพันธ์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ต่อ, ความเสี่ยงเมื่อติดตั้งระบบแก๊สรถยนต์ทั้ง 5 ด้าน มีความสัมพันธ์กับความต้องการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์เพิ่ม

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

1.กลุ่มตัวอย่างส่วนมากรู้จักประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ โดยเลือกซื้อความคุ้มครองทดแทนการรับประกันคุณภาพของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ และคุ้มครองการระเบิดและไฟไหม้ ต้องการประกันภัยนี้ถ้าศูนย์ติดตั้งแก๊สขอให้และไม่ต้องจ่ายเงินเพิ่ม

2.กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการซื้อประกันนี้ ซื้อต่อเมื่อหมดอายุ และซื้อเพิ่มสำหรับรถคันอื่น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับงานวิจัยได้จากคำถามปลายเปิด มีดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อซีรี่ย์ยนต์ติดตั้งระบบแก๊สบางท่านยังไม่รู้จักประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์อาจเนื่องด้วยบริษัทประกันภัยบางแห่งยังไม่มีกรับประกันประเภทภัยนี้ หรือบางแห่งประเภทภัยนี้เป็นเพียงแค่สลักหลังกรมธรรม์ (หรือซื้อเพิ่มเติม) เท่านั้น ยังไม่ได้เป็นประเภทภัยที่แยกออกมาโดยเฉพาะ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบริษัทประกันภัยยังไม่ได้ให้ความสำคัญหรือประชาสัมพันธ์ประกันภัยประเภทนี้ให้เป็นที่รู้จักมากนัก

2. กลุ่มตัวอย่างผู้ซื้อซีรี่ย์ยนต์ติดตั้งระบบแก๊สบางท่านไม่มีความต้องการซื้อประกันภัยนี้ บางท่านซื้อแต่เมื่อหมดประกันแล้วไม่ต้องการซื้อต่อ หรือไม่ต้องการซื้อเพิ่มสำหรับรถคันอื่น อาจเป็นเพราะผู้ซื้อยังไม่ทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของระบบแก๊สรถยนต์มากนัก จึงยังไม่เห็นความสำคัญ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งถัดไป มีดังนี้

1. ในการศึกษาครั้งถัดไปควรเจาะจงกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุรถไม่เกิน 3 ปี เนื่องจากยังได้รับ Warranty จากศูนย์รถยนต์ ทำให้กลุ่มเป้าหมายชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2. ในการศึกษาครั้งถัดไป อาจเลือกผลิตภัณฑ์อื่นแทน เนื่องจากยังมีผลิตภัณฑ์อีกมากมายในตลาด ซึ่งยังมีได้ถูกวิเคราะห์ และมีแนวโน้มมีผู้สนใจจำนวนมาก โดยอาจเลือกผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวกับรถยนต์ เนื่องจากเป็นที่แพร่หลายในกลุ่มคนทั่วไป

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการซื้อประกันภัยระบบแก๊สรถยนต์ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณา และความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากบุคคลหลายท่าน ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปรีชา วิจิตรธรรมรส อาจารย์ที่ปรึกษาหลักในการทำวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร. พาชิตชนัด ศิริพานิช อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าอย่างยิ่งในการให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะต่างๆที่เป็นประโยชน์ ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อผิดพลาด ทำให้ผู้วิจัยเกิดความมุ่งมั่นในการทำวิทยานิพนธ์ที่ดี ขอขอบคุณคณาจารย์คณะสถิติประยุกต์ทุกท่านที่กรุณาถ่ายทอดวิชาความรู้ บรมสั่งสอนเป็นอย่างดีตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาขอขอบคุณครอบครัว พี่น้อง เจ้าหน้าที่คณะสถิติประยุกต์ รวมถึงเพื่อนๆทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือ และคำแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์จนสำเร็จไปได้ด้วยดีสุดท้ายนี้ คุณค่าและคุณประโยชน์ใดๆที่ได้จากการค้นคว้าฉบับนี้ ผู้ศึกษาขอมอบให้แก่บิดา มารดาที่ได้อบรมสั่งสอน ปลุกฝังคุณงามความดี ความมานะ ความพยายาม และความอดทน ตลอดจนอาจารย์ทุกท่านที่ส่งผลให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. 2557. สถิติรถยนต์ที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา

http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html (14 มกราคม 2558).

กรมธุรกิจพลังงาน. 2556. ข้อมูลสถานบริการก๊าซปิโตรเลียมเหลวทั่วประเทศ. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา

http://www.doeb.go.th/info/data/datalpg/list_station.xls (3 มีนาคม 2557).

เกรียงศักดิ์ แก้วเล็ก. 2552. การศึกษาความต้องการใช้ก๊าซเอ็นจีวี (NGV) แทนน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการทั่วไป สำนักวิทยบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.

- ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2553. เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. กรุงเทพฯ: บริษัท ไทเนรมิตกิจ อินเตอร์ โปรเกรสซีฟ จำกัด.
- บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน). 2558. สถิติการปรับราคาขายปลีกน้ำมัน. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา http://www.pt.co.th/intranet/price/saleprice_list2.php (15 กุมภาพันธ์ 2558).
- ศุภร เสรีรัตน์. 2545. พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ: บริษัท เอ.อาร์.บิซิเนส เพรส จำกัด.
- สรชัย พิศาลบุตร, เสาวรส ใหญ่สว่าง และปรีชา อัสวเดชาบุตร. 2550. การสร้างและประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถาม. กรุงเทพฯ: วิทย์พัฒนา.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. 2557. อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนต่อเบี้ยที่ถือเป็นรายได้ของธุรกิจประกันภัย. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา <http://www.oic.or.th/th/statistics/on-life-inner09.php> (14 มกราคม 2558).
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. 2543. ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์. วารสารนโยบายพลังงาน (ปีที่ 17 ฉบับที่ 49 หน้า 98-105). สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ.
- สุเมธ สมภักดี. 2550. ทฤษฎีการเลือกตัวอย่าง (Sampling Theory). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ประกายพรึก.
- Best, J.W., and Kahn J.V. 1993. Research in Education. 7th Ed. Boston: Allyn and Bacon.
- Cochran, W.G. 1963. Sampling Techniques. 2nd Ed. New York: John Wiley and Sons, Inc.
- Yamane, Taro. 1973. Statistics, An Introductory Analysis. 3rd Ed. New York: Harper and Row