

บุพปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อเป็นทางเลือกของผู้ขับขี่ ขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม (ไรเดอร์) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วัชรารณณ์ ขายม¹

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอิทธิพลของการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อทัศนคติ และความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าของไรเดอร์ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากไรเดอร์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 353 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและทดสอบสมมติฐานการวิจัยด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง

ผลการวิจัย พบว่า (1) ไรเดอร์มีการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ทัศนคติ และความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในระดับสูง (2) โมเดลสมการโครงสร้างสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ผ่านเกณฑ์ยอมรับ คือ ค่าดัชนี χ^2 เท่ากับ 122.455 df เท่ากับ 115 χ^2/df เท่ากับ 1.065 p-value เท่ากับ 0.300 RMSEA เท่ากับ 0.014 CFI เท่ากับ 0.998 TLI เท่ากับ 0.997 และ SRMR เท่ากับ 0.028 (3) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ (4) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และทัศนคติมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า และ (5) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ

คำสำคัญ: การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ; ความตั้งใจเช่า; รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า; ผู้ขับขี่ขนส่งสินค้าและอาหาร
ประเภทบทความ: บทความวิจัย

การอ้างอิง:

วัชรารณณ์ ขายม. (2567). บุพปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อเป็นทางเลือกของผู้ขับขี่ขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม (ไรเดอร์) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วารสารดุซงญอบัณฑิตทางสังคมศาสตร์, 14(1), 91-105.

¹ คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก
58 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400, ประเทศไทย
ผู้รับผิดชอบบทความ อีเมล: watcharaporn_ka@rmutto.ac.th

Antecedents Influencing the Intention to Rent Electric Motorcycles as an Alternative for Drivers to Deliver Goods and Food through Digital Platforms (Riders) in Bangkok and Vicinity

Watcharaporn Kayom¹

Abstract

This research article aims to study the influence of perceived economic value, electric motorcycle performance, and subjective norm on attitudes and the riders' intention to rent electric motorcycles. Quantitative research was used in this study. Data were collected using questionnaires from 353 riders in Bangkok and surrounding areas. Data were analyzed using descriptive statistics and structural equation modelling was performed to test research hypotheses.

Findings are as follows: (1) Riders have perceived economic value, electric motorcycle performance, and subjective norms on attitudes and the intention to rent electric motorcycles are at a high level, (2) Structural equation model is congruent with the empirical data, based on $\chi^2 = 122.455$, $df = 115$, $\chi^2/df = 1.065$, $p\text{-value} = 0.300$, $RMSEA = 0.014$, $CFI = 0.998$, $TLI = 0.997$ and $SRMR = 0.028$, (3) Perceived economic value, electric motorcycle performance, and subjective norm have a positive direct influence on attitudes, (4) Perceived economic value, electric motorcycle performance, subjective norm and attitude have a positive direct influence on intention to rent electric motorcycles, (5) Perceived economic value, electric motorcycle performance, and subjective norm have a positive indirect effect on intention to rent electric motorcycles through attitude.

Keywords: Perceived Economic Value; Intention to Rent; Electric Motorcycles; Riders

Type of Article: Research Article

Cite this article as:

Kayom, W. (2024). Antecedents influencing the intention to rent electric motorcycles as an alternative for drivers to deliver goods and food through digital platforms (Riders) in Bangkok and vicinity. *Ph.D. in Social Sciences Journal*, 14(1), 91-105.

¹ Faculty of Business Administration and Information Technology, Rajamangala University of Technology Tawan-ok
58 Vibhavadi Rangsit Road, Ratchadaphisek Sub-district, Din Daeng District, Bangkok 10400, Thailand
Corresponding Author Email: watcharaporn_ka@rmutto.ac.th

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าและอาหารเป็นหนึ่งในธุรกิจภายใต้เศรษฐกิจแพลตฟอร์มที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทุกภูมิภาคทั่วโลก (Watanasombat & Pitukthanin, 2021) โดยรูปแบบธุรกิจและรูปแบบการจ้างงานใหม่ผ่านกลไกของระบบดิจิทัล หรือที่เรียกว่า “ดิจิทัลแพลตฟอร์ม (digital platform)” ซึ่งกลายเป็นตลาดใหม่สำหรับธุรกิจ และเป็นโอกาสสร้างรายได้ให้กับแรงงานที่ประกอบอาชีพเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งสินค้าและอาหารที่อยู่ในกำกับของ บริษัทเจ้าของแพลตฟอร์ม ซึ่งเรียกว่า อาชีพไรเดอร์ (rider) (Ministry of Labor, 2023)

อาชีพไรเดอร์ทั่วประเทศมีจำนวนประมาณ 500,000 คน จากปัญหาราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอาชีพไรเดอร์ต้องแบกรับต้นทุนค่าน้ำมัน (Thairath Online, 2022) มีไรเดอร์บางคนเปลี่ยนมาทดลองใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแทน โดยยอมเสียค่าเช่ากับบริษัทที่เปิดให้เช่า เพราะหากเปรียบเทียบค่าเช่าวันละจำนวน 120 บาท ถูกกว่าเช่าตัว และบริษัทให้เช่ารับผิดชอบทั้งค่าบำรุงรักษาและประกันภัย ปัจจุบันธุรกิจให้เช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในไทยมีจำนวน 4-5 ราย (Thai PBS, 2022) รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยมีเป้าหมายผู้ใช้งานหลัก คือ อาชีพไรเดอร์เพราะเป็นกลุ่มอาชีพที่ใช้งานต่อวันยาวนานและยาวไกล ทำให้เห็นผลต่างของราคาพลังงานมากขึ้น (Phamornphon, 2023) อาทิเช่น Robinhood และ Grab ผลักดันให้ไรเดอร์ใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในรูปแบบการเช่าซึ่งจะช่วยไรเดอร์ได้ในระยะยาว (Top Ten, 2022) สอดคล้องกับ Suwignyo, Yuniarto, Nugraha, Desanti, Sidharta, Wiratno, and Yuwono (2023) กล่าวว่า การใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าประหยัดเงินได้ถึง 68% ของรายได้

ทั้งนี้ จากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนได้ถูกนำมาประยุกต์ใช้กับสถานการณ์ต่างๆ ในการทำงาน ประสิทธิภาพของพฤติกรรมและความตั้งใจ พบว่า การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้นจะเพิ่มทัศนคติและความตั้งใจที่จะเลือกการเช่า (Baek & Oh, 2021; Buch & Trenk, 2021) ผู้ขับซึ่งจะพิจารณาประสิทธิภาพรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าจากความปลอดภัย ความเร็วสูงสุด ความสะดวกสบาย การลดมลพิษ แบตเตอรี่และระยะเวลาการชาร์จ ซึ่งเห็นว่าประสิทธิภาพของรถส่งผลต่อทัศนคติและความตั้งใจนำมาใช้งาน (Guerra, 2019; Kopplin, Brand, & Reichenberger, 2021; Liu & Lai, 2020) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงโดยการสนับสนุนจากญาติและคนใกล้ชิดมีผลกระทบเชิงบวกต่อทัศนคติและความตั้งใจนำรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้งาน (Javid, Abdullah, Ali, Shah, Joyklad, Hussain, & Chaiyasarn, 2022)

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาเรื่องอุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อเป็นทางเลือกของผู้ขับซึ่งขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม (ไรเดอร์) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ทำธุรกิจให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มีกลุ่มเป้าหมายหลักจากผู้ใช้งานอย่างอาชีพไรเดอร์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากนี้ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจใกล้เคียงกันนี้สามารถนำไปพัฒนาศักยภาพในการแข่งขัน และวางแผนกลยุทธ์ให้ตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้รับบริการในบริบทที่สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาอิทธิพลของการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อทัศนคติ และความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าของผู้ขับขี่ขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม (ไรเดอร์) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหาและตัวแปร มีดังนี้ (1) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ (2) ประสิทธิภาพของรถ (3) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (4) ทัศนคติ และ (5) ความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

2. ขอบเขตด้านประชากรและตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่ขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม (ไรเดอร์) อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป (Ministry of Labor, 2023) ประกอบด้วย Grab, LINE MAN, Foodpanda และ Robinhood ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Tantipitok & Yuthasaknukul, 2021) โดยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่ชัด ได้ตัวอย่างจำนวน 353 คน

3. ขอบเขตด้านพื้นที่ ทำการศึกษาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. ขอบเขตด้านระยะเวลา ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลวันที่ 20 กันยายน-25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย

1. ด้านวิชาการ สนับสนุนแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และบทบาทอิทธิพลของตัวแปรการวิจัย อันนำมาสู่การได้ตัวแบบความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

2. ด้านองค์การธุรกิจ การยกระดับการนำรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในธุรกิจเชิงพาณิชย์ เสริมสร้างกลยุทธ์ทางการตลาด และพัฒนาแนวทางการบริหาร

จัดการธุรกิจให้สามารถเข้าถึงและตอบโจทยความต้องการของกลุ่มอาชีพไรเดอร์และผู้ใช้งานทั่วไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3. ด้านสังคม สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดเพื่อเป็นทางเลือกในการให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของยานยนต์ไฟฟ้า

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior--TPB) ซึ่งได้รับการพัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action--TRA) (Ajzen & Fishbein, 1980) เพื่อใช้อธิบายพฤติกรรมที่อยู่ในการควบคุมของบุคคลอย่างเต็มที่ กล่าวคือ บุคคลไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมของตัวเองได้จากเหตุผลเพียงอย่างเดียว ทฤษฎีนี้เป็นการทำนายการกระทำหรือพฤติกรรมของมนุษย์โดยใช้ความตั้งใจ (intention) เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจว่าจะกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมนั้นขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น เวลา เงิน ทักษะต่างๆ รวมไปถึงความร่วมมือจากผู้อื่น ซึ่งความตั้งใจเชิงพฤติกรรมประกอบด้วยปัจจัย 3 ปัจจัย (Ajzen, 1991) ได้แก่ ทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ปัจจุบันมีการนำทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนมาประยุกต์ใช้กับสถานการณ์ต่างๆ ในการทำนายประสิทธิภาพของพฤติกรรมและความตั้งใจ (Abutaleb, El-Bassiouny, & Hamed, 2021)

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (subjective norm) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลถึงความสำคัญของบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมในเชิงต้องการหรือไม่ต้องการให้บุคคลกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมนั้น (Ajzen,

1991) ได้แก่ สังคม ผู้ประกอบการ เพื่อนร่วมงาน สมาชิกในครอบครัว โดยการปฏิบัติเหล่านี้เป็นบรรทัดฐานของสังคมความปรารถนาควบคุมสิ่งที่เป็นที่ยอมรับ (Wang, Wang, & Guo, 2017) ทั้งนี้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนยืนยันว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ (Javid et al., 2022; Li, Siddik, Masukujjaman, & Wei, 2021) และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีความสำคัญเป็นส่วนประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนและได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งในการวัดความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (Pathavi, Adam, & Bustaman, 2020; Van Tuan, Thao, Le, Linh, & Tuan, 2022)

ทัศนคติ

ทัศนคติ (attitude) หมายถึง การประเมินผลของบุคคลจากความเชื่อส่วนบุคคลในทางบวก-ลบ หรือเป็นการตัดสินต่อการกระทำว่าสิ่งนั้นดี-ไม่ดี หรือจะสนับสนุน-ต่อต้านการกระทำนั้น (Ajzen, 1991) ทัศนคติเป็นความโน้มเอียงหรือความกระตือรือร้นที่มีต่อความคิดบุคคล หรือสถานการณ์ การประเมินพฤติกรรมของบุคคลอย่างกว้างๆ ซึ่งส่งผลเชิงบวก ในบริบทของทัศนคติต่อการเข้าใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ได้แก่ ตอบสนองความต้องการได้ดี ทางเลือกที่ดี ตัดสินใจที่ถูกต้อง และมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนยืนยันว่าทัศนคติเป็นตัวกำหนดความตั้งใจเชิงพฤติกรรมของมนุษย์ (Van Tuan et al., 2022; Yadav & Pathak, 2017; Yegin & Ikram, 2022)

ความตั้งใจ

ความตั้งใจ (intention) หมายถึง การบ่งชี้ว่าบุคคลเต็มใจหรือพยายามเพียงใด บุคคลนั้นวางแผนที่จะใช้ความพยายามมากเพียงใดเพื่อที่จะแสดงประพฤติกรรมนั้นออกมา (Ajzen, 1991) ในบริบทของความ

ตั้งใจเข้ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ได้แก่ เรียนรู้เพิ่มเติม เปลี่ยนมาใช้บริการ เป็นเจ้าของ และแนะนำผู้อื่นในเชิงบวก เป็นต้น

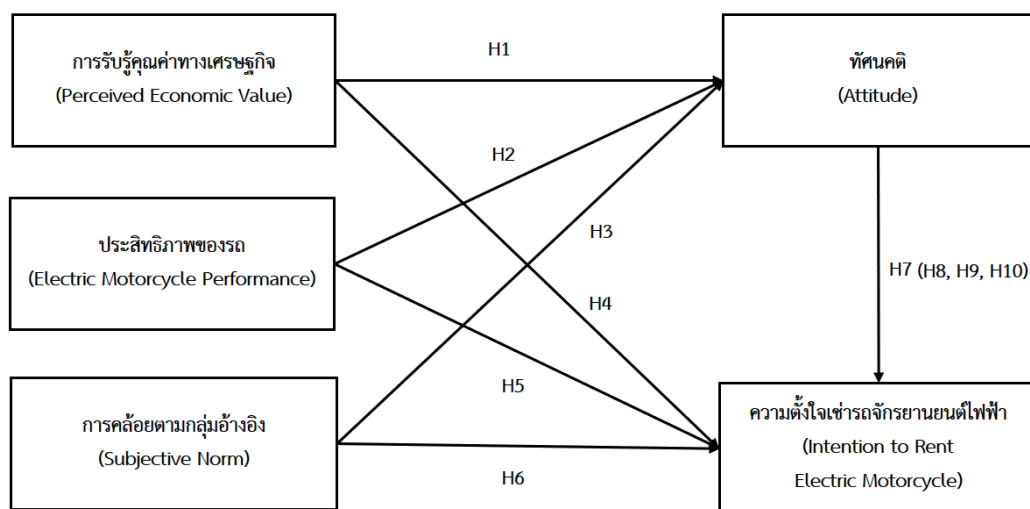
การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ

การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ (perceived economic value) หมายถึง การแลกเปลี่ยนความรู้ความเข้าใจระหว่างผลประโยชน์ที่รับรู้ของข้อเสนอยา และต้นทุนทางการเงินเฉพาะสำหรับการใช้งาน (Venkatesh, Thong, & Xu, 2012) เช่น ผลประโยชน์ด้านต้นทุนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการใช้บริการแบบแบ่งปัน (Lamberton & Rose, 2012) ทั้งนี้จากการศึกษาของ Buch and Trenk (2021) พบว่า การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทัศนคติต่อการเช่า และการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีความสำคัญต่อการพิจารณาความตั้งใจเช่าสินค้าและบริการ (Baek & Oh, 2021; Rousseau, 2020)

ประสิทธิภาพของรถ

ประสิทธิภาพของรถ (electric motorcycle performance) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลที่มีต่อรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าว่าสามารถลดมลพิษทางอากาศและเสียง ประหยัดพลังงาน ขับขี่ปลอดภัย ความเร็ว แบตเตอรี่ สอดคล้องกับการใช้งาน (Guerra, 2019; Liu & Lai, 2020) ดังนั้นการรับรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพมีอิทธิพลต่อทัศนคติการยอมรับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าของผู้ขับขี่ (Zhu, Song, Sheng, & Zhou, 2019) ประสิทธิภาพของยานพาหนะได้รับการพิสูจน์ว่ามีผลกระทบอย่างมากต่อกระบวนการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค (Rietmann & Lieven, 2019) รวมทั้งประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเลือกใช้ (Bowermaster, Alexander, & Duvall, 2017)

กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

สมมุติฐานของการวิจัย

สมมุติฐานที่ 1 (H1): การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ

สมมุติฐานที่ 2 (H2): ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ

สมมุติฐานที่ 3 (H3): การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ

สมมุติฐานที่ 4 (H4): การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

สมมุติฐานที่ 5 (H5): ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

สมมุติฐานที่ 6 (H6): การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

สมมุติฐานที่ 7 (H7): ทัศนคติมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า

สมมุติฐานที่ 8 (H8): การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ

สมมุติฐานที่ 9 (H9): ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ

สมมุติฐานที่ 10 (H10): การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ

ระเบียบวิธีวิจัย

ผู้วิจัยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรและตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่ขนส่งสินค้าและอาหารผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์ม (ไรเดอร์) อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ประกอบด้วย Grab, LINE MAN, Foodpanda และ Robinhood ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่ชัด Hair, Babin, Anderson, and Black (2019) แนะนำว่าขนาดตัวอย่างที่เหมาะสมควร

เป็นจำนวน 15 เท่า ของตัวแปรสังเกตได้ ทั้งนี้จากโมเดลสมการโครงสร้างของงานวิจัยนี้มีตัวแปรสังเกตได้จำนวน 21 ตัวแปร ดังนั้นขนาดตัวอย่างควรมีอย่างน้อย $21 \times 15 = 315$ คน ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น และเลือกตัวอย่างแบบโควตาเก็บข้อมูลแพลตฟอร์มละจำนวน 99 คน ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามออกไปจำนวน 396 ชุด อ้างอิงจากอัตราการตอบกลับเฉลี่ยของงานวิจัยในอดีต คือ ร้อยละ 79.56 โดยสรุปการวิจัยครั้งนี้ได้รับแบบสอบถามกลับมามีความสมบูรณ์สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล จำนวน 353 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับร้อยละ 89.14

งานวิจัยนี้มีการยื่นขอพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ต่อคณะกรรมการการวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก มีหมายเลขรับรอง คือ COA No.032 RMUTTO REC No.036/2566 วันที่รับรอง 20 กันยายน 2566

การวิจัยนี้ใช้แบบสอบถามมีข้อความถามเป็นแบบมาตราประมาณค่า (rating scale) 5 ระดับ เกณฑ์การให้คะแนนตามแบบ Likert Scale และเกณฑ์การแปลความหมายค่าเฉลี่ย (Best, 1982) โดยข้อความถามการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจและความตั้งใจเข้าร่วมกิจกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ปรับใช้จาก Buch and Trenk (2021); Van Tuan et al. (2022) การคล้อยตามกลุ่ม

อ้างอิงและทัศนคติ ปรับใช้จาก Van Tuan et al. (2022) และประสิทธิภาพของรถ ปรับใช้จาก Liu and Lai (2020)

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือด้านความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (content validity) ของแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง เท่ากับ 0.67-1.00 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.5 ขึ้นไป จากนั้นตรวจสอบความเชื่อมั่น (reliability) จากกลุ่มคล้ายตัวอย่าง จำนวน 40 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคระหว่างเท่ากับ 0.790-0.913 ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นมากกว่า 0.70 ขึ้นไป แสดงว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (Hair et al., 2019)

ทั้งนี้ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นทางสถิติของข้อมูล และค่าความตรงเชิงจำแนก (discriminant validity) ระหว่าง เท่ากับ 0.760-0.908 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.20 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด จากนั้นวิเคราะห์ความตรงเชิงภาวะสันนิษฐาน (construct validity) ด้วยวิธีการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) โดยตรวจสอบความตรงเชิงคู่เข้า (convergent validity) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด ผลการวิเคราะห์ค่าความเที่ยง และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน แสดงดังตาราง 1

ตาราง 1

ผลการวิเคราะห์ความเที่ยง และผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน ($n = 353$)

ตัวแปร	Cronbach's Alpha	Average Variance Extracted (AVE)	Construct Reliability (CR)
การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ (PEV)	0.852	0.709	0.923
ประสิทธิภาพของรถ (EMP)	0.821	0.539	0.824
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SUN)	0.836	0.594	0.854
ทัศนคติ (ATT)	0.812	0.561	0.837
ความตั้งใจเข้าร่วมกิจกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (IEM)	0.852	0.575	0.844

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล มี 4 ส่วน ดังนี้ (1) สถิติการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (2) สถิติการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (3) สถิติการวิเคราะห์ความเที่ยงขององค์ประกอบและค่าเฉลี่ยความแปรปรวน และ (4) การวิเคราะห์เส้นทางอิทธิพลและโมเดลสมการโครงสร้าง (SEM)

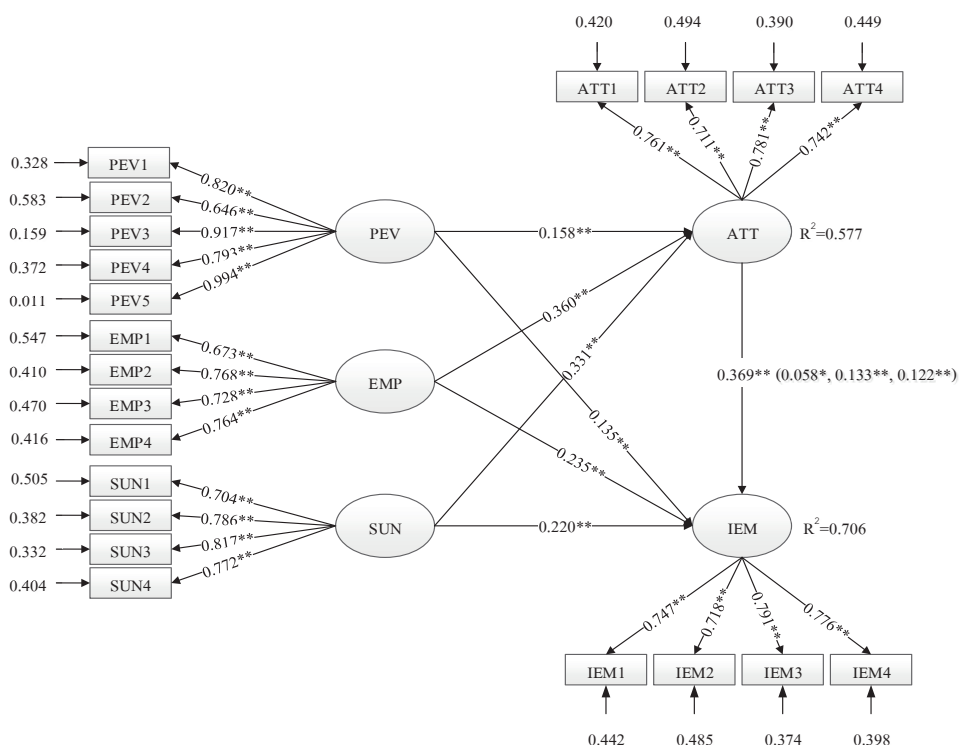
ผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 68 อายุระหว่าง 30-44 ปี ร้อยละ 54.10 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 34.30 ระยะเวลาประกอบอาชีพไรเตอร์ 3-6 ปี ร้อยละ 48.40 ประกอบอาชีพไรเตอร์เป็นอาชีพประจำ ร้อยละ 57.80 และ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากอาชีพไรเตอร์ จำนวน 15,001-20,000 บาท ร้อยละ 25.50

การวิเคราะห์บุพปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเข้าร่วมกิจกรรมงานต้นไฟฟ้าของไรเตอร์ โดยทัศนคติ มีค่าเฉลี่ยในระดับสูงเท่ากับ 3.84 ($SD = 0.66$) รองลงมาการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ มีค่าเฉลี่ยในระดับสูงเท่ากับ 3.82 ($SD = 0.70$) ประสิทธิภาพของรถ มีค่าเฉลี่ยในระดับสูงเท่ากับ 3.75 ($SD = 0.69$) ความตั้งใจเข้าร่วมกิจกรรมงานต้นไฟฟ้า มีค่าเฉลี่ยในระดับสูงเท่ากับ 3.73 ($SD = 0.70$) และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง มีค่าเฉลี่ยในระดับสูงเท่ากับ 3.66 ($SD = 0.70$) ตามลำดับ

ผลการทดสอบสมมติฐานจากการวิเคราะห์ข้อมูลโมเดลสมการโครงสร้างที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย ดังภาพ 2 และตาราง 2 ดังนี้



$\chi^2 = 122.455$, $df = 115$, $\chi^2/df = 1.065$, $p\text{-value} = 0.300$, $RMSEA = 0.014$, $CFI = 0.998$, $TLI = 0.997$, $SRMR = 0.028$

หมายเหตุ: *นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 **นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ภาพ 2 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัยด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (SEM)

เมื่อพิจารณาถึงเส้นทางอิทธิพลของตัวแปรแฝงตามสมมุติฐานที่กำหนด สมมุติฐานที่ 1 (H1) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.158 สมมุติฐานที่ 2 (H2) ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.360 สมมุติฐานที่ 3 (H3) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.331 สมมุติฐานที่ 4 (H4) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้า มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.135 สมมุติฐานที่ 5 (H5) ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้า มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.235 สมมุติฐานที่ 6 (H6) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้า มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.220 สมมุติฐานที่ 7 (H7) ทัศนคติมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้า มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.369 สมมุติฐานที่ 8 (H8) การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทาง

ทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง เท่ากับ 0.058 สมมุติฐานที่ 9 (H9) ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.133 และ สมมุติฐานที่ 10 (H10) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ มีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางเท่ากับ 0.122 โดยมีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ยกเว้น สมมุติฐานที่ 8 (H8) มีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ทั้งนี้โมเดลสมการโครงสร้างหลังการปรับ (modified model) สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยมีค่าไค-สแควร์ (χ^2) มีค่าเท่ากับ 122.455 ค่าองศาอิสระ (df) มีค่าเท่ากับ 115 ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ (χ^2/df) มีค่าเท่ากับ 1.065 ค่า p -value มีค่าเท่ากับ 0.300 ค่าดัชนีค่าความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.014 ค่าดัชนีวัดความกลมกลืนเปรียบเทียบ (CFI) มีค่าเท่ากับ 0.998 ค่าดัชนีทักเกอร์เลวิส (TLI) มีค่าเท่ากับ 0.997 และค่ารากที่สองของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือ (SRMR) มีค่าเท่ากับ 0.028

ตาราง 2

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวม

ตัวแปรสาเหตุ	ตัวแปรผลลัพธ์			ATT			IEM		
	DE	IE	TE	DE	IE	TE	DE	IE	TE
PEV	0.158** (0.058)	-	0.158** (0.058)	0.135** (0.051)	0.058* (0.025)	0.193** (0.058)			
EMP	0.360** (0.087)	-	0.360** (0.087)	0.235** (0.085)	0.133** (0.040)	0.368** (0.088)			
SUN	0.331** (0.076)	-	0.331** (0.076)	0.220** (0.073)	0.122** (0.037)	0.342** (0.076)			
ATT	-	-	-	0.369** (0.073)	-	0.369** (0.073)			
ตัวแปรแฝงภายใน			ATT			IEM			
R ²			0.577			0.706			

หมายเหตุ: *นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 **นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

การอภิปรายผล

จากการทดสอบสมมติฐาน ผลการวิเคราะห์ตัวแบบสมการโครงสร้างสนับสนุนสมมติฐานโดยสามารถอภิปรายอิทธิพลของการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อทัศนคติ และความตั้งใจเข้าร่วมจักรยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อเป็นทางเลือกของไรเดอร์ ได้ดังนี้

1. การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ สอดคล้องกับผลวิจัยของ Buch and Trenk (2021) กล่าวคือ หากช่วยลดภาระต้นทุนจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นแล้ว การเข้าชื้อถือเป็นทางเลือกที่ดี และหากมีโปรแกรมเข้าชื้อที่เหมาะสมช่วยลดภาระทางการเงินแล้วส่งผลให้ไรเดอร์มีทัศนคติที่ดีต่อการเข้าชื้อซึ่งเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเดอร์มีการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจที่สูงมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้มีทัศนคติต่อการเข้าชื้อรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

2. ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ สอดคล้องกับผลวิจัยของ Liu and Lai (2020) กล่าวคือ หากการออกแบบตัวรถคล้ายกับรถจักรยานยนต์ทั่วไป ความเร็วสูงสุด ระยะทางต่อการชาร์จแบตเตอรี่สอดคล้องกับการใช้งานของไรเดอร์แล้ว การเข้าชื้อถือเป็นทางเลือกที่ดี รวมทั้งหากชื้อราปรี่นเสียงเบาช่วยลดมลภาวะทางเสียงแล้วนั้นถือได้ว่าการเข้าชื้อรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเดอร์รับรู้ประสิทธิภาพของรถที่สูงมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้มีทัศนคติต่อการเข้าชื้อรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

3. การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อทัศนคติ สอดคล้องกับผลวิจัยของ Javid et al. (2022) กล่าวคือ หากเห็นเพื่อนร่วมงานเข้าชื้อรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแล้วส่งผลทำให้ไรเดอร์เล็งเห็นว่าการเข้าชื้อเป็นทางเลือกที่ดี ทำให้สามารถยืนยัน

ได้ว่า เมื่อไรเตอร์คล้อยตามกลุ่มอ้างอิงสูงมากขึ้นแล้ว ก็จะส่งผลทำให้ทัศนคติต่อการเช่าจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

4. การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า สอดคล้องกับผลวิจัยของ Yuniaristanto, Utami, Sutopo, and Hisjam (2022) กล่าวคือ หากคำนวณค่าใช้จ่ายการเช่าแล้วมีความคุ้มค่ารวมทั้งหมดกังวลเรื่องค่าบำรุงรักษาแล้วไรเตอร์ตั้งใจจะเปลี่ยนมาใช้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเตอร์รับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจสูงมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

5. ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า สอดคล้องกับผลวิจัยของ Kopplin et al. (2021) กล่าวคือ หากรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ากะทัดรัด คล่องตัว เหมาะสมกับการใช้งานแล้วนั้นไรเตอร์มีความตั้งใจจะเรียนรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับการเช่าจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเตอร์รับรู้ประสิทธิภาพของรถสูงมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

6. การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า สอดคล้องกับผลวิจัยของ Pathavi et al. (2020) กล่าวคือ หากสมาชิกในครอบครัวเห็นด้วยและเป็นที่ยอมรับในสังคมแล้วนั้นไรเตอร์มีความตั้งใจจะเรียนรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเตอร์คล้อยตามกลุ่มอ้างอิงสูงมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

7. ทัศนคติมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า สอดคล้องกับผลวิจัยของ Pramajaya and Haryanto (2021) กล่าวคือ หาก

เล็งเห็นว่าการเช่าจักรยานยนต์ไฟฟ้ามีความต้องการได้ดียิ่งขึ้น เป็นการตัดสินใจที่ถูกต้องช่วยสร้างผลประโยชน์แล้วนั้นไรเตอร์ก็จะมี ความตั้งใจเรียนรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเตอร์มีทัศนคติสูงมากขึ้นแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

8. การรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ สอดคล้องกับผลวิจัยของ Sung, Kim, and Lee (2018) กล่าวคือ หากช่วยประหยัดทำให้มีเงินเหลือสำหรับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นแล้วในขณะเดียวกันเล็งเห็นว่าการเช่าจักรยานยนต์ไฟฟ้ามีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมก็จะส่งผลทำให้ไรเตอร์ตั้งใจจะเช่าขับเพื่อเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าเมื่อครบสัญญาเช่า ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเตอร์มีการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจที่สูงมากขึ้นในขณะที่คงทัศนคติที่ดีแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

9. ประสิทธิภาพของรถมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทางทัศนคติ สอดคล้องกับผลวิจัยของ Shetty, Shetty, Raj Rodrigues, Naik, Maddodi, Malarout, and Sooriyaperakasam (2020) กล่าวคือ หากกระยะทางต่อการชาร์จแบตเตอรี่สอดคล้องกับการใช้งานแล้วในขณะเดียวกันการเช่าขับเป็นทางเลือกที่ดีหากมีจุดสลับแบตเตอรี่ครอบคลุมหลายพื้นที่ก็จะส่งผลทำให้ไรเตอร์ตั้งใจจะเปลี่ยนมาใช้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเตอร์รับรู้ประสิทธิภาพของรถที่สูงมากขึ้นในขณะที่คงทัศนคติที่ดีแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

10. การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าผ่านทาง

ทางทัศนคติ สอดคล้องกับผลวิจัยของ Li et al. (2021) กล่าวคือ หากผู้ประกอบการมอบคุณค่าพิเศษหรือเงื่อนไขที่เหมาะสมในขณะเดียวกันเห็นว่าการเข้าซื้อเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้องช่วยสร้างผลประโยชน์ให้ตนเองก็จะส่งผลทำให้ไรเดอร์ตั้งใจแนะนำการเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าให้กับผู้อื่นในเชิงบวกด้วยเช่นกัน ทำให้สามารถยืนยันได้ว่า เมื่อไรเดอร์คล้อยตามกลุ่มอ้างอิงที่สูงมากขึ้นในขณะที่ทัศนคติที่ดีแล้วก็จะส่งผลทำให้มีความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มากขึ้นตามไปด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. ผลของการศึกษาได้ตัวแบบที่ใช้ในการอธิบายความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า โดยนำทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนมาเป็นกรอบการศึกษา และสอดคล้องกับงานวิจัยในอดีต ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเพิ่มเติมต่อยอดงานวิจัยในอนาคตได้ นอกเหนือจากการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และทัศนคติ ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งนี้จากผลการศึกษาหาค่าสัมประสิทธิ์ของการทำนาย (R^2) เท่ากับ 0.706 ซึ่งค่านี้สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรตามได้ร้อยละ 70.60 กล่าวอีกนัยหนึ่ง นั่นคือยังมีร้อยละ 29.40 ที่อาจมีปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากตัวแปรในการศึกษาครั้งนี้ที่สามารถนำมาใช้อธิบายความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้าได้

2. ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติมีอิทธิพลต่อความตั้งใจเช่ารถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามากที่สุด โดยเกิดจากอิทธิพลของการรับรู้คุณค่าทางเศรษฐกิจ ประสิทธิภาพของรถ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายการเช่าที่เหมาะสม ความคุ้มค่าจากการเข้าซื้อ ลดภาระต้นทุนจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ค่าบำรุงรักษา นอกจากนี้ควรจัดการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพสูง สอดคล้องกับการใช้งานของไรเดอร์ เช่น ระยะทางต่อการชาร์จแบตเตอรี่ ความเร็วสูงสุด ขับขี่ราบรื่น คล่องตัว ปลอดภัย รวมทั้งผู้ประกอบการควรกระตุ้นให้เกิดการใช้งานรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า โดยมอบคุณค่าพิเศษหรือเงื่อนไขที่จูงใจให้ไรเดอร์ทดลองเช่าซื้อ หากเป็นที่ยอมรับในกลุ่มไรเดอร์แล้วเกิดการบอกต่อคล้อยตามกัน ซึ่งชี้ให้เห็นว่าเป็นทางเลือกที่ดีของรูปแบบธุรกิจและการจ้างงานผ่านกลไกดิจิทัลแพลตฟอร์มสามารถยกระดับการนำรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในธุรกิจเชิงพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. นอกจากกลุ่มอาชีพไรเดอร์แล้ว หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรส่งเสริมให้บุคคลทั่วไปนำรถจักรยานยนต์ไฟฟ้ามาใช้งานเพื่อเป็นทางเลือกมากขึ้น โดยสร้างการรับรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ มีนโยบายสร้างแรงจูงใจควบคุมราคาที่เหมาะสม สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของยานยนต์ไฟฟ้าต่อไป

References

- Abutaleb, S., El-Bassiouny, N., & Hamed, S. (2021). Sharing rides and strides toward sustainability: An investigation of carpooling in an emerging market. *Management of Environmental Quality*, 32(1), 4-19.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Prentice-Hall.
- Baek, E., & Oh, G. E. G. (2021). Diverse values of fashion rental service and contamination concern of consumers. *Journal of Business Research*, 123, 165-175.
- Best, J. W. (1982). *Research in education* (4th ed.). Prentice Hall.
- Bowermaster, D., Alexander, M., & Duvall, M. (2017). The need for charging: Evaluating utility infrastructures for electric vehicles while providing customer support. *IEEE Electrification Magazine*, 5(1), 59-67.
- Buch, J., & Trenk, J. (2021). *Furniture rental-the new way to consume furniture? Attitudes and intentions to choose furniture rental as an alternative consumption model*. Master's Thesis of Business Administration, Jönköping University.
- Guerra, E. (2019). Electric vehicles, air pollution, and the motorcycle city: A stated preference survey of consumers' willingness to adopt electric motorcycles in Solo, Indonesia. *Transportation Research Part D*, 68, 52-64.
- Hair, J. F., Babin, B. J., Anderson, R. E., & Black, W. C. (2019). *Multivariate data analysis* (8th ed.). Cengage.
- Javid, M. A., Abdullah, M., Ali, N., Shah, S. A. H., Joyklad, P., Hussain, Q., & Chaiyasarn, K. (2022). Extracting travelers' preferences toward electric vehicles using the theory of planned behavior in Lahore, Pakistan. *Sustainability*, 14(3), 1-17.
- Kopplin, C. S., Brand, B. M., & Reichenberger, Y. (2021). Consumer acceptance of shared e-scooters for urban and short-distance mobility. *Transportation Research Part D*, 91, 1-14.
- Lamberton, C. P., & Rose, R. L. (2012). When is ours better than mine? A framework for understanding and altering participation in commercial sharing systems. *Journal of Marketing*, 76(4), 109-125.
- Li, Y., Siddik, A. B., Masukujjaman, M., & Wei, X. (2021). Bridging green gaps: The buying intention of energy efficient home appliances and moderation of green self-identity. *Applied Sciences*, 11(21), 1-21.

- Liu, Y., & Lai, I. K. W. (2020). The effects of environmental policy and the perception of electric motorcycles on the acceptance of electric motorcycles: An empirical study in Macau. *Sage Open*, 10(1), 1-14.
- Ministry of Labor. (2023). A comparative study of public policies in the context of decent work for digital labour platforms: A case study of delivery riders. Retrieved from <http://warning.mol.go.th/uploadFile/pdf/pdf-2023-01-05-1672903833.pdf> [In Thai]
- Pathavi, D., Adam, M. R. R., & Bustaman, Y. (2020). Analysis of factors affecting the green purchase intention of electric motorcycle: Case study of selis. *Conference Series*, 3(1), 458-476. 1
- Pramajaya, A., & Haryanto, J. O. (2021). Tacit knowledge and product information about the environmental impact towards the purchase intention of electric motorcycles. *Jurnal Teknik Industri*, 23(2), 149-160.
- Phamornphon, S. (2023). *Rider, relying on new electric motorcycles invading the market*. Retrieved from <https://www.bangkokbiznews.com/auto/1062243> [In Thai]
- Rietmann, N., & Lieven, T. (2019). How policy measures succeeded to promote electric mobility–Worldwide review and outlook. *Journal of Cleaner Production*, 206, 66-75.
- Rousseau, S. (2020). Millennials’ acceptance of product-service systems: Leasing smartphones in Flanders (Belgium). *Journal of Cleaner Production*, 246, 1-33.
- Shetty, D. K., Shetty, S., Raj Rodrigues, L., Naik, N., Maddodi, C. B., Malarout, N., & Sooriyaperakasam, N. (2020). Barriers to widespread adoption of plug-in electric vehicles in emerging Asian markets: An analysis of consumer behavioral attitudes and perceptions. *Cogent Engineering*, 7(1), 1-15.
- Sung, E., Kim, H., & Lee, D. (2018). Why do people consume and provide sharing economy accommodation?–A sustainability perspective. *Sustainability*, 10(6), 1-17.
- Suwignyo, P., Yuniarto, M. N., Nugraha, Y. U., Desanti, A. F., Sidharta, I., Wiratno, S. E., & Yuwono, T. (2023). Benefits of electric motorcycle in improving personal sustainable economy: A view from Indonesia online ride-hailing rider. *International Journal of Technology*, 14(1), 38-53.
- Tantipitok, P., & Yuthasaknukul, P. (2021). *Inside the food delivery business: Moving forward with market expansion with a variety of services*. Retrieved from https://www.scbeic.com/th/detail/file/product/7906/g3uws6soy7/EIC_Note_Food-delivery_20211102.pdf [In Thai]
- Thai PBS. (2022). “Rider” adjusts to using electric motorcycles to save on expensive gas. Retrieved from <https://www.thaipbs.or.th/news/content/316287> [In Thai]
- Thairath Online. (2022). *A tired rider sweating in the era of expensive gas, running laps in a race against time to survive*. Retrieved from <https://www.thairath.co.th/scoop/theissue/2421320> [In Thai]

- Top Ten. (2022). *Looking at the “food delivery” market in the “expensive oil” era, adding new challenges, “contract riders” to stay with the platform*. Retrieved from <https://positioningmag.com/1389897> [In Thai]
- Van Tuan, P., Thao, N. T. P., Le, T. T., Linh, N. T., & Tuan, H. M. (2022). Factors influencing purchasing intention toward electric vehicle in Vietnam. *Journal of Social Commerce*, 2(2), 82-99.
- Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2012). Consumer acceptance and use of information technology: Extending the unified theory of acceptance and use of technology. *MIS Quarterly*, 36(1), 157-178.
- Wang, Z., Wang, X., & Guo, D. (2017). Policy implications of the purchasing intentions towards energy-efficient appliances among China’s urban residents: Do subsidies work?. *Energy Policy*, 102, 430-439.
- Wantanasombat, A., & Pitukthanin, A. (2021). *Rider Hero-Chain: Working conditions and social security of food delivery workers in the platform economy during the COVID-19*. Retrieved from https://d2fbbfd4-1c4d-4a3d-8c0f-12c681c9a53d.usrfiles.com/ugd/d2fbbf_5d5061738a3641be8cc6e404ae30d097.pdf [In Thai]
- Yadav, R., & Pathak, G. S. (2017). Determinants of consumers’ green purchase behavior in a developing nation: Applying and extending the theory of planned behavior. *Ecological Economics*, 134, 114-122.
- Yeğın, T., & Ikram, M. (2022). Analysis of consumers’ electric vehicle purchase intentions: An expansion of the theory of planned behavior. *Sustainability*, 14(19), 1-27.
- Yuniaristanto, Y., Utami, M. D., Sutopo, W., & Hisjam, M. (2022). Investigating key factors influencing purchase intention of electric motorcycle in Indonesia. *Transactions on Transport Sciences*, 13(1), 54-64.
- Zhu, L., Song, Q., Sheng, N., & Zhou, X. (2019). Exploring the determinants of consumers’ WTB and WTP for electric motorcycles using CVM method in Macau. *Energy Policy*, 127, 64-72.