

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทน
การใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95
ชื่อและนามสกุล นายโกวิท โชติวัฒนานนท์
แขนงวิชา บริหารรัฐกิจ
สาขาวิชา วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมพงศ์ มีสมนัย
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์มานิต สุทรสกุล

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ได้ให้ความเห็นชอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว

ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ไตรรัตน์ โภคพลากรณ์)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมพงศ์ มีสมนัย)

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์มานิต สุทรสกุล)

คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์
ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชา
บริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. สิริวรรณ ศรีพหล)

วันที่ 11 เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2550

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

ผู้วิจัย นายโกวิท โชติวัฒนานนท์ **ปริญญา** รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมพงษ์ มีสมนัย (2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์มานิต ศุภรสกุล

ปีการศึกษา 2549

บทคัดย่อ

ประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญในเรื่องของพลังงานทดแทนน้ำมัน ซึ่งส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ จึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ขึ้นเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในอนาคต จึงได้ทำการศึกษาเพื่อให้ทราบถึง ปัจจัยและปัญหาที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน รวมทั้งเสนอแนวทางการพัฒนาการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มตัวอย่างได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถจำนวน 400 ราย และผู้จำหน่ายน้ำมัน จำนวน 50 ราย ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยทำการสุ่มตัวอย่างจาก ปั้มน้ำมัน ปตท., บางจาก, เซลล์, เอสโซ่ และคาลเท็กซ์ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล และใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป และแจกแจงในรูปค่าสถิติอย่างง่าย ใช้ค่าที ค่าเอฟ และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของตัวแปร

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ได้แก่ ปัจจัยด้านราคา ด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดการให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งปัจจัยทั้ง 4 ด้าน มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เพิ่มมากขึ้น ส่วนปัญหานั้นเกิดจากการประชาสัมพันธ์ ไม่ดีเท่าที่ควรของภาครัฐ จึงทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ ขาดความเข้าใจในเรื่องของคุณภาพและประโยชน์ที่จะได้รับ เมื่อเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

ข้อเสนอแนะ ภาครัฐควรพิจารณาปรับปรุงและพัฒนาปัจจัยด้านราคา คุณภาพ และด้านการจัดการให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยใช้มาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์อย่างจริงจัง และให้เป็นไปตามกลไกของตลาด ตลอดจน ควรเน้นให้มี การประชาสัมพันธ์ถึงประโยชน์ที่จะได้รับในทุก ๆ ด้าน อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ซึ่งจะเป็ปัจจัยที่ทำให้ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ประสบผลสำเร็จ อันจะส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในที่สุด

คำสำคัญ ปัจจัยที่ส่งผล น้ำมันแก๊สโซฮอล์ กรุงเทพฯและปริมณฑล

Thesis title: Influenced Factors on Promoting and Supporting the Usage of Gasohol as Substitute of Benzine 91 and Benzine 95

Researcher: Mr. Kovit Chotiwattananon; **Degree:** Master of Public Administration;

Thesis advisors: (1) Dr. Chaloeiphong Meesomnai , Associate Professor;

(2) Manit Suthasakul, Assistant Professor; **Academic year:** 2006

ABSTRACT

Thailand has put the emphasis on the importance of compensatory energy for gasoline, most of which is imported. Thus, there is a Gasohol Strategy which aims to promote the usage of Gasohol Benzine as substitute of Benzine 91 and 95 in future.

The purposes of this research were to study the factors and the problems affecting the promotion and support of Gasohol usage as substitute of Benzine 91 and 95, and to suggest appropriate approach to increase gasohol usage.

Samples which comprised 400 car users and 50 gas stations in Bangkok and the vicinity, were from coincidence sampling, proportion determination and significant source of information (PTT, Bangchak, Shell, Esso and Caltex Gas stations); so to avoid any incredibility flaws. Instruments used were questionnaire and interview. Data collected were analyzed via computer program. Statistics employed to compare the differences among variables were t-Test , F-Test and One-Way-Anova.

The result of the research revealed that, factors influencing the promotion and the support of Gasohol usage as substitute of Benzine 91 and 95 were Price , Quality, Public Relations, and the Outlets of Gas Station. These factors had influences on the increasing usage of Gasohol. Meanwhile, the government Public Relation activities were not as effective as it should be, so consequently lack of understanding of the public on gasohol quality and the advantages of using it could then be expected.

The researcher recommended that the Government should consider the improvement of the factors of price and quality, together with the increasing number of Gasohol Stations. Conditions and standards in Gasohol Strategy should be implemented with compliance to market mechanism. In addition, the government should publicize continuously and constantly all aspects of the advantages of Gasohol usage. This practice would finally lead to the achievement of Gasohol Strategy and consequently the public would switch from Benzine 91 and 95 to Gasohol.

Keywords: Factors Influencing, Gasohol Usage, Bangkok and the Vicinity

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ ฉบับนี้ ประสบความสำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากการอนุเคราะห์ความรู้ จากคณาจารย์ แขนงวิชาการบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช โดยเฉพาะท่านรองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมพงศ์ มีสมนัย และผู้ช่วยศาสตราจารย์มานิต ศุทธสกุล ที่ได้ถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ ตลอดจนการให้คำแนะนำและแนวคิด รวมทั้งการตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัย ขอขอบพระคุณ ท่านผู้ใช้รถ ผู้จำหน่ายน้ำมันและผู้บริหารทุกท่าน ที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ที่เกี่ยวข้องกับการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ซึ่งคุณค่าและประโยชน์อันพึงได้รับจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัย ขอมอบให้กับผู้ที่มีความสนใจในการทำวิจัยสืบต่อไป

โกวิท โชติวัฒนานนท์

เมษายน 2550

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	7
กรอบแนวคิดการวิจัย	7
สมมติฐานการวิจัย	9
ขอบเขตของการวิจัย	9
ข้อจำกัดในการวิจัย	11
นิยามศัพท์เฉพาะ	14
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	16
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	17
ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์	17
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติและส่วนประสมทางการตลาด ..	29
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	37
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	42
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	42
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	44
การเก็บรวบรวมข้อมูล	46
การวิเคราะห์ข้อมูล	47
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	49
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล	50
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็น	54
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน	68

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	158
สรุปการวิจัย	158
อภิปรายผล	166
ข้อเสนอแนะ	171
บรรณานุกรม	176
ภาคผนวก	181
ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	182
ข รายชื่อและสถานที่ตั้งสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการวิจัย	208
ค สรุปความคิดเห็น การสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่	210
ประวัติผู้วิจัย	217

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	3
ตารางที่ 1.2 สรุปเปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	4
ตารางที่ 1.3 ปริมาณการเพิ่มขึ้นของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	5
ตารางที่ 1.4 รายชื่อ และสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย	13
ตารางที่ 4.1 ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ	50
ตารางที่ 4.2 ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่าย	52
ตารางที่ 4.3 ภาพรวมการแสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และ การจัดให้มีสถานีบริการของผู้ใช้รถ	54
ตารางที่ 4.4 ภาพรวมการแสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และ การจัดให้มีสถานีบริการของผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ	55
ตารางที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านราคาของ ผู้ใช้รถ	57
ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านคุณภาพ ของ ผู้ใช้รถ	58
ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านประชาสัมพันธ์ ของผู้ใช้รถ	59
ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการฯ	60
ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา ของผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อ ผู้ใช้รถ	61

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านคุณภาพ ของผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ.....	62
ตารางที่ 4.11 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านประชาสัมพันธ์ของ ผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ.....	63
ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการฯ ของ ผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ.....	64
ตารางที่ 4.13 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม เพศ.....	69
ตารางที่ 4.14 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม อายุ.....	72
ตารางที่ 4.15 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม ระดับการศึกษา.....	74
ตารางที่ 4.16 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม อาชีพ.....	78
ตารางที่ 4.17 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม รายได้.....	81
ตารางที่ 4.18 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม ประเภทรถ.....	84
ตารางที่ 4.19 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตาม การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง.....	87
ตารางที่ 4.20 การทดสอบความแตกต่าง การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา.....	91
ตารางที่ 4.21 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านคุณภาพ.....	93
ตารางที่ 4.22 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านประชาสัมพันธ์.....	96
ตารางที่ 4.23 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านการจัดให้มี สถานีผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์.....	98

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.24 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามเพศ.....	102
ตารางที่ 4.25 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนก ตามเพศ	103
ตารางที่ 4.26 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตามเพศ.....	105
ตารางที่ 4.27 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตามเพศ.....	106
ตารางที่ 4.28 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามอายุ.....	107
ตารางที่ 4.29 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามอายุ.....	109
ตารางที่ 4.30 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตามอายุ.....	112
ตารางที่ 4.31 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตามอายุ.....	114
ตารางที่ 4.32 การเปรียบเทียบข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์โดยจำแนกตาม ระดับการศึกษา.....	115
ตารางที่ 4.33 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม ระดับการศึกษา.....	118
ตารางที่ 4.34 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตามระดับการศึกษา	123
ตารางที่ 4.35 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตามระดับ การศึกษา.....	126
ตารางที่ 4.36 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม อาชีพ	127
ตารางที่ 4.37 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม อาชีพ.....	129
ตารางที่ 4.38 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตาม อาชีพ.....	132
ตารางที่ 4.39 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตาม อาชีพ.....	134
ตารางที่ 4.40 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม รายได้	135
ตารางที่ 4.41 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม รายได้.....	138
ตารางที่ 4.42 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตาม รายได้.....	143
ตารางที่ 4.43 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตาม รายได้.....	145

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.44 การเปรียบเทียบข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์โดยจำแนกตามประเภทรถที่ใช้.....	146
ตารางที่ 4.45 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยจำแนกตามประเภทรถที่ใช้.....	148
ตารางที่ 4.46 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตามประเภทรถที่ใช้.....	150
ตารางที่ 4.47 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตามประเภทรถที่ใช้.....	152
ตารางที่ 4.48 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยจำแนกตามน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้.....	153
ตารางที่ 4.49 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยจำแนกตามน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้.....	154
ตารางที่ 4.50 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการประชาสัมพันธ์ โดยจำแนกตามน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้.....	156
ตารางที่ 4.51 การเปรียบเทียบข้อมูล ด้านการจัดให้มีสถานีบริการ โดยจำแนกตามน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้.....	157

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย	8
ภาพที่ 2.1 ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด	35

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทย ได้ให้ความสนใจในเรื่องของพลังงานทดแทน โดยเฉพาะเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง เหตุเพราะน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจ ในปัจจุบัน ปริมาณการผลิตและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง มีความแปรปรวนอยู่ตลอดเวลา ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างยิ่งกับประเทศไทย ที่จะต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ รัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ได้มีการวางแผนทางการพัฒนาพลังงานของประเทศ เพื่อให้ประเทศมีความมั่นคงด้านพลังงานและส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยมีการกำหนดนโยบายในการอนุรักษ์ พัฒนาและส่งเสริมการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ และลดการพึ่งพาแหล่งพลังงานจากต่างประเทศ

รัฐบาลจึงได้มีการกำหนดนโยบายการพลังงานขึ้น โดยมีการกำหนดให้มีการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในอนาคต กระทรวงพลังงานจึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์พลังงานขึ้น และคณะรัฐมนตรี ได้เห็นชอบในยุทธศาสตร์ดังกล่าว เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2546 โดยมีมติที่ประชุม¹ เห็นชอบให้กระทรวงพลังงานจัดทำประมาณการใช้อेतานอล และพิจารณาผู้รับซื้อที่ชัดเจน จำนวนวันละ 1 ล้านลิตร ในปี พ.ศ.2547 – พ.ศ. 2549 สำหรับทดแทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และเพิ่มเป็น 3 ล้านลิตร ในปี พ.ศ. 2554 เพื่อใช้แทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และทดแทนเนื่อน้ำมันเบนซิน 91 ในราคาที่เหมาะสม กระทรวงพลังงาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงอุตสาหกรรมได้พิจารณาเห็นชอบร่วมกันแล้ว และเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 มีการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่องยุทธศาสตร์

¹ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2546) 9. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab09dec46.html>

การแก้ไขปัญหาลังงานของประเทศ² โดยมีการกำหนดเป้าหมายวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกน้ำมันเบนซิน 95 โดยในปี พ.ศ. 2548 เร่งขยายสถานีบริการ จาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ 4 ล้านลิตร (ประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95) และปี พ.ศ. 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ และคณะกรรมการมีมติเห็นชอบแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง (ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์)³ ดังนี้

1.1 ยกเว้นภาษีสรรพสามิตของเอทานอล หน้าโรงงานผลิตเอทานอล 0.05 บาท/ลิตร และภาษีสรรพสามิตในส่วนของเอทานอลที่เติมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตลอดไป โดยจากเดิมเก็บ 3.685 บาท/ลิตร เหลือ 3.3165 บาท/ลิตร

1.2 ลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์พลังงาน เหลือเพียง 0.27 บาท/ลิตร และ 0.036 บาท/ลิตร ตามลำดับ

1.3 กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้ต่ำกว่าราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 ประมาณ 0.50 - 0.70 บาท/ลิตร

1.4 กำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขึ้นเป็นการเฉพาะ

1.5 การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง จะต้องได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติก่อนทุกกรณี ซึ่งขณะนี้ มีโรงงานจำนวน 8 แห่ง ที่ได้รับอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงกำลังการผลิตรวม ประมาณ 1.5 ล้านลิตร/วัน

1.6 การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ให้เป็นไปตามกลไกตลาด

1.7 กำหนดให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล

² สรุปผลการประชุมคณะกรรมการ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) 5. เรื่อง ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ (น้ำมันแก๊สโซฮอล์) (วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548) ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab17may48.html>

³ ข้อมูลจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นโยบายรัฐบาล (วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2548) ที่มา : http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_gs_07

1.8 มีนโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อ
รณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็น
ส่วนผสม

1.9 กำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์การในการดูแล การนำพืชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็น
เชื้อเพลิง

1.10 มาตรการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่

- ให้นำหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ ของหน่วยงาน
เลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นอันดับแรก
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และโรงกลั่นน้ำมัน
ปิโตรเลียม เพื่อเตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิตและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มี
เอทานอลเป็นส่วนผสม
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการ
ขนาดย่อม และขนาดกลาง โดยองค์การหรือสถาบันเกษตรกร ที่มีศักยภาพ เพื่อให้มี
แหล่งผลิตเชื้อเพลิง จากผลผลิตทางการเกษตร กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

จากการกำหนดยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ แล้วนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ ซึ่งส่งผลให้มี
การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ , น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ดังนี้

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ⁴

ชนิดของน้ำมัน	ปริมาณ/ล้านลิตร			
	ปี พ.ศ.2546	ปี พ.ศ.2547	ปี พ.ศ.2548	ปี พ.ศ.2549
น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2,576	59,617	674,942	1,279,297
น้ำมันเบนซิน 91	4,550,343	4,631,245	4,332,867	4,464,376
น้ำมันเบนซิน 95	3,082,228	2,969,803	2,240,288	1,471,462
รวม	7,635,147	7,660,665	7,248,097	7,215,135

⁴เปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน (วันที่ 5
กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) ที่มา : http://www.doeb.go.th/information/stat/sale_year.xls

จากตารางที่ 1.1 แสดงให้เห็นถึงปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศในแต่ละปี (เฉพาะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ , น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95)

ตารางที่ 1.2 สรุปเปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ระยะเวลา	ชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ปริมาณที่ใช้ :ล้านลิตร	น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ปริมาณที่ใช้ :ล้านลิตร
ปี พ.ศ. 2546	2.576	7,632.571
ปี พ.ศ. 2547	59.617	7,601.048
ปี พ.ศ. 2548	674.942	6,573.155
ปี พ.ศ. 2549	1,279.297	5,935.838
รวม 4 ปี	2,016.432	27,742.612
เฉลี่ยปีละ (จำนวนที่ใช้/ระยะเวลา)	504.108	6,935.653

จากตารางที่ 1.2 สรุปได้ว่า ในระยะเวลา 4 ปี (ปี พ.ศ. 2546 – ปี พ.ศ. 2549) มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ภายในประเทศ (เฉพาะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ , น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95) ดังนี้

1. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีปริมาณการใช้ = 2,016.432 ล้านลิตร เฉลี่ยปีละ 504.108 ล้านลิตร
2. น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีปริมาณการใช้ = 27,742.612 ล้านลิตร เฉลี่ยปีละ 6,935.653 ล้านลิตร

และเมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราการเพิ่มปริมาณการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในแต่ละช่วงเวลา สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1.3 ปริมาณการเพิ่มขึ้นของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ระยะเวลาและปริมาณการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์แต่ละปี (4 ปี)	ปริมาณที่เพิ่มขึ้น	หมายเหตุ
(ปี พ.ศ. 2547) - (ปี พ.ศ. 2546)		ปริมาณ : ล้านลิตร
59.617 - 2.576	57.041	
(ปี พ.ศ. 2548) - (ปี พ.ศ. 2547)		
674.942 - 59.617	615.325	
(ปี พ.ศ. 2549) - (ปี พ.ศ. 2548)		
1,279.297 - 674.942	604.355	
รวม	1,276.721	
เฉลี่ยปีละ (จำนวนที่ใช้/ระยะเวลา)	319.18025	

จากตารางที่ 1.3 สรุปได้ว่า ในระยะเวลา 4 ปี (ปี พ.ศ. 2546 – ปี พ.ศ. 2549) มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 319.18025 ล้านลิตร ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเพิ่มขึ้นของปริมาณการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่ากับปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ที่ปีละ 6,935.653 ล้านลิตร นั้นจะต้องใช้ระยะเวลา 22 ปี (โดยประมาณ) ซึ่งสามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ } 319.18025 \text{ ล้านลิตร ต้องใช้ระยะเวลา} &= 1 \text{ ปี} \\ \text{การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ } 6,935.653 \text{ ล้านลิตร ต้องใช้ระยะเวลา} &= 6,935.653 / 319.18025 \text{ ปี} \\ &= 21.72958 \text{ ปี} \end{aligned}$$

สรุปได้ว่า การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่ากับปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน คือ 6,935.653 ล้านลิตร จะต้องใช้เวลา 22 ปี (โดยประมาณ)

จากการศึกษาข้อมูลดังกล่าวเบื้องต้น สามารถสรุปได้ว่า ภาครัฐได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไว้ดังนี้

- ขยายสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง ในปี พ.ศ. 2548

- ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ 4 ล้านลิตร (ประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95) ในปี พ.ศ. 2548
 - กำหนดวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกการใช้น้ำมันเบนซิน 95
 - และปี พ.ศ. 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ
- สรุป ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ได้ดังนี้
- สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์⁵ ในปี พ.ศ. 2549 มีจำนวน 3,466 ราย
 - ในปี พ.ศ. 2548 มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ปริมาณ 674.942 ล้านลิตร

ซึ่งเมื่อนำเป้าหมายที่ยุทธศาสตร์กำหนดไว้ มาเปรียบเทียบกับผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ ปรากฏว่า

- การขยายสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ปี พ.ศ. 2549 (ปัจจุบัน) มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 3,466 ราย แต่เป้าหมายกำหนดไว้ 4,000 ราย (ในปี พ.ศ. 2548)
- การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในปี พ.ศ. 2548 สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95 ที่กำหนดไว้ (ปริมาณร้อยละ 50 ของของน้ำมันเบนซิน 95 เท่ากับ $2,240.288 / 2 = 1,120.144$ ล้านลิตร แต่เป้าหมายกำหนดไว้ที่ 4 ล้านลิตร)

ดังนั้น การที่จะดำเนินการตามยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 โดยใช้แนวคิดทางการตลาด เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการในการส่งเสริมและสนับสนุน โดยใช้เครื่องมือการตลาดที่เรียกว่า ส่วนประสมการตลาด Marketing Mix (4P's)⁶ ซึ่งได้แก่

- การจัดการด้านผลิตภัณฑ์ (Product)
- การจัดการด้านราคา (Price)

⁵ สถิติสถานีบริการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ กรมธุรกิจพลังงาน (วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) ที่มา : http://www.doeb.go.th/information/stat/stat_gasohol.xls

⁶ เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

- การจัดการด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า (Place)
- การจัดการด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion)

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

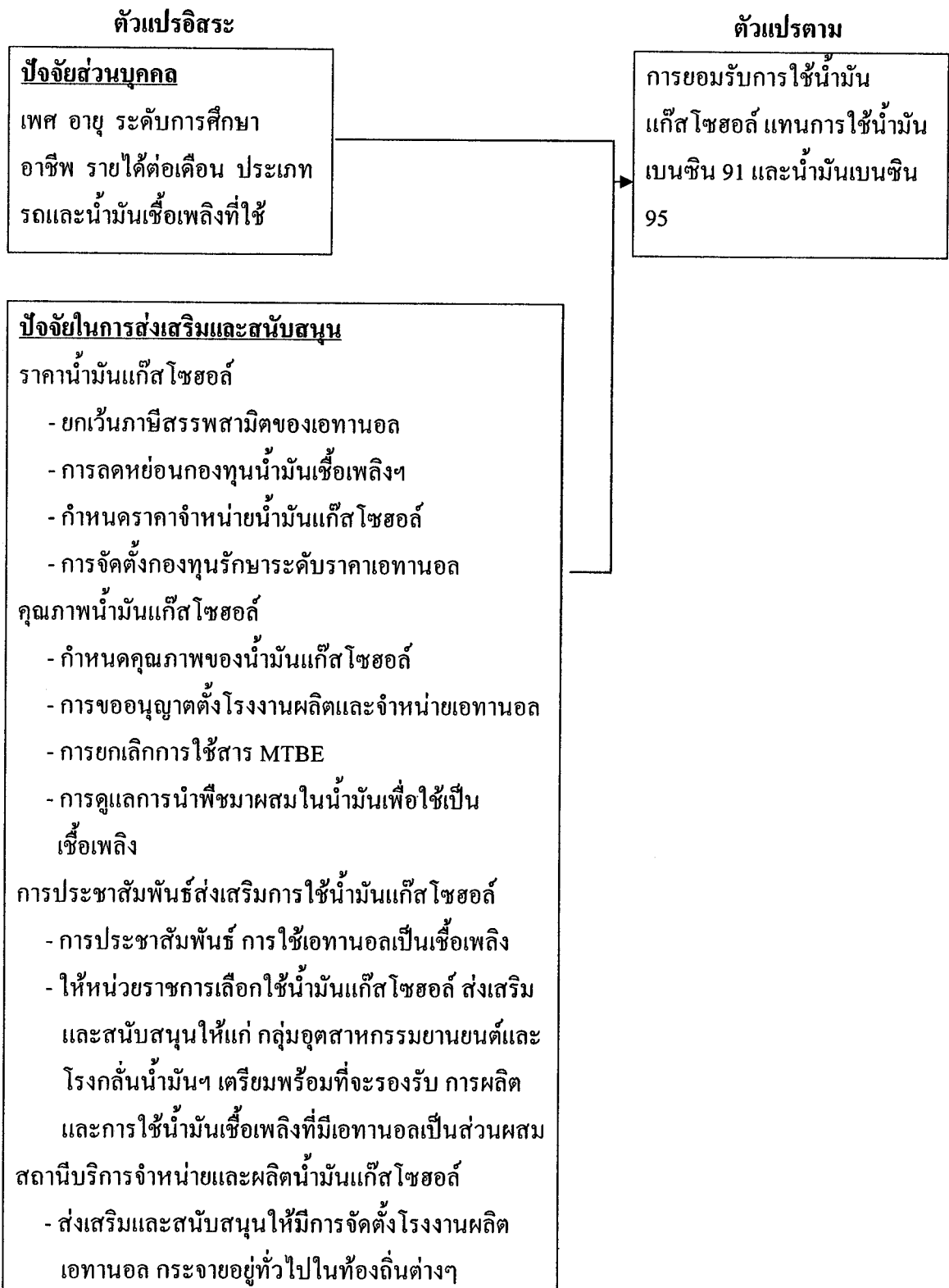
2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

2.2 เพื่อศึกษาถึงปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริม และสนับสนุนการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัย ได้นำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยดังนี้



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. สมมติฐานการวิจัย

- 4.1 คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซซอลด์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 4.2 การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊ส โซซอลด์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซซอลด์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 4.3 การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊ส โซซอลด์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซซอลด์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น
- 4.4 การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊ส โซซอลด์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊ส โซซอลด์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 4.5 การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊ส โซซอลด์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับ การใช้ น้ำมันแก๊ส โซซอลด์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

5. ขอบเขตของการวิจัย

5.1 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

5.1.1 ประชากร ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ข้อมูลจาก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก จำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มีจำนวน 4,899,969 คัน) ผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบุคคลหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊ส โซซอลด์ ไปปฏิบัติ

5.1.2 กลุ่มตัวอย่าง เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ซึ่งได้แก่

- ผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยจะแบ่งสุ่มตัวอย่างจากผู้มาใช้บริการ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง 5 บริษัท ดังนี้

- 1) บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

- ผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 50 ราย โดยจะแบ่งส่วนตัวอย่างผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) 5 บริษัท ดังนี้

- 1) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

- ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ไปปฏิบัติ รวมทั้งสิ้น 6 ราย

5.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้มีเนื้อหาสาระที่ศึกษา ดังนี้

5.2.1 ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน ศึกษาปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

5.2.2 ปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุน ศึกษาถึงปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

5.2.3 แนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน เสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

5.3 ขอบเขตด้านตัวแปร

5.3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล และ การรับรู้ลักษณะของการส่งเสริมและสนับสนุน

1) ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย

- (1) เพศ
- (2) อายุ
- (3) ระดับการศึกษา
- (4) อาชีพ
- (5) รายได้ต่อเดือน
- (6) ประเภทรถ
- (7) น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

2) ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน ประกอบด้วย

- (1) ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- (2) คุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- (3) การประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- (4) สถานีบริการจำหน่ายและผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์

5.3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทน การใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ของผู้ใช้รถ

6. ข้อจำกัดในการวิจัย

เนื่องจาก กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัยมีจำนวนมาก และกระจายอยู่ทั่วไป ประกอบกับผู้วิจัย มีความต้องการที่จะเก็บข้อมูลจริง จากผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลาในการวิจัย ผู้วิจัย จึงจำเป็นที่จะต้องทำการสุ่มตัวอย่าง จากประชากรผู้ใช้รถ และผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะทำการสุ่มตัวอย่าง แบบไม่ใช้วิธีความน่าจะเป็น (Non probability sampling) ด้วยการเลือกสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จากผู้มาใช้บริการ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง รวม 5 บริษัท โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็นบริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 16 ราย รวมทั้งสิ้น 400 ราย ประกอบด้วย

- 1) บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็คซ์ (ไทย) จำกัด

ซึ่งจะเป็นการกำหนดสัดส่วนและจำนวนตัวอย่างของประชากรที่ต้องการจะเก็บข้อมูล จากแหล่งข้อมูลที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่อง เรื่องของความไม่น่าเชื่อถือ ของการเป็น ตัวแทนที่มีความน่าจะเป็น และการเก็บข้อมูลดังกล่าว มีวิธีการดำเนินการ ดังนี้

- ใช้เวลาในการเก็บข้อมูล รวมทั้งสิ้น 2 เดือน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2548 โดยวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ จะเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 15.00 น. ถึง 20.00 น. ส่วนวันเสาร์และวันอาทิตย์ จะเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 09.00 น. ถึง 15.00 น. เนื่องจากช่วงเวลานั้น ไม่ใช่ช่วงเวลาเร่งด่วนหรือเวลาที่การจราจรติดขัด ทำให้ผู้ใช้รถ ไม่รู้สึกเสียเวลา ที่จะตอบแบบสอบถาม
- แบบสอบถามที่ใช้ จะเป็นแบบสอบถาม ที่มีข้อคำถาม เพียง 10 ข้อคำถาม เนื่องจาก ผู้ใช้รถ จะตอบแบบสอบถาม ในช่วงเวลาที่ผู้ใช้รถ กำลังเติมน้ำมันฯ ซึ่งเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ ประมาณ 10 -15 นาที และหากข้อคำถาม มีมากเกินไป 10 ข้อ จะทำให้ผู้ใช้รถ รู้สึกว่า ข้อคำถามมีมากเกินไปและอาจใช้เวลาอันเกินความจำเป็นในการตอบแบบสอบถาม ทำให้ผู้ใช้รถ ไม่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และข้อคำถามในแบบสอบถาม จะครอบคลุมถึงแนวคิดส่วน ประสมการตลาด Marketing Mix (4P's) ที่ประกอบด้วย
 - 1) การจัดการด้านผลิตภัณฑ์ (Product) ซึ่งจะถามถึงคุณภาพของน้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ ในด้านประโยชน์ที่จะได้รับและความมั่นใจในตัวสินค้า
 - 2) การจัดการด้านราคา (Price) ซึ่งจะถามถึงราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ในด้านความพอใจและการกำหนดราคาของตัวสินค้า
 - 3) การจัดการด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า (Place) ซึ่งจะถามถึงความสะดวกในการเลือกใช้น้ำมันน้ำมันแก๊ส โซฮอล์
 - 4) การจัดการด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ซึ่งจะถามถึงการรับทราบข้อมูลต่าง ๆ ของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์
- มีการกำหนดสถานที่ การเก็บข้อมูลให้ครอบคลุมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้

ตารางที่ 1.4 รายชื่อ และสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	สถานที่ตั้ง	ถนน	แขวง/ ตำบล	เขต/ อำเภอ	จังหวัด
บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)	สุขุมวิท		คลองเตย	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)	รัชดาภิเษก		ลาดยาว	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)	สวนผัก		ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)	บางนา-ตราด		บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)	ติวานนท์		ตลาดขวัญ	เมือง	นนทบุรี
บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย)	สุขุมวิท		คลองตัน	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย)	รัชดาภิเษก		ลาดยาว	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย)	บรมราชชนนี		ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย)	บางนา-ตราด		บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย)	ติวานนท์		บางกระสอบ	เมือง	นนทบุรี
บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	สุขุมวิท		พระโขนง	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	รัชดาภิเษก		ลาดยาว	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	บรมราชชนนี		ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	สุขุมวิท		ปากน้ำ	เมือง	สมุทรปราการ
บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	ติวานนท์		ตลาดขวัญ	เมือง	นนทบุรี
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	สุขุมวิท		คลองตัน	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	พหลโยธิน		ลาดยาว	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	บรมราชชนนี		ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	สุขุมวิท		ปากน้ำ	เมือง	สมุทรปราการ
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	ติวานนท์		ตลาดขวัญ	เมือง	นนทบุรี
บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด	สุขุมวิท		พระโขนง	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด	พหลโยธิน		ลาดยาว	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด	บรมราชชนนี		ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด	สุขุมวิท		บางปูใหม่	เมือง	สมุทรปราการ
บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด	ติวานนท์		ท่าทราย	เมือง	นนทบุรี

การกำหนดการสัมภาษณ์ จะทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ไปปฏิบัติ จำนวน 3 แห่ง แห่งละ 2 ราย รวม 6 ราย คือ

- 1) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิต
- 2) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี จำกัด
- 3) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่บริษัท บัณฑิตพัฒน-เทค จำกัด

7. นิยามศัพท์เฉพาะ

7.1 ยุทธศาสตร์ หมายถึง การกำหนดจุดหรือตำแหน่งที่ชัดเจน และจะต้องสอดคล้องกันไปทิศทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น ยุทธศาสตร์จึงไม่ใช่การทำทุกเรื่อง แต่จะต้องมีการกำหนดทิศทางหรือตำแหน่งที่ต้องการไปให้ชัดเจน และจะนำไปสู่ทางเลือกหลัก เพื่อมุ่งให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

7.2 แก๊สโซฮอล์ หมายถึง น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ที่มีส่วนผสมของเอทานอล (ethanol) โดยปัจจุบันใช้สูตร E10 ตามประกาศของกรมทะเบียนการค้า ว่าด้วยเรื่อง การกำหนดลักษณะ และคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งก็ หมายถึง การผสมเอทานอลบริสุทธิ์ 99.5 ในสัดส่วน 10 โดยปริมาตร กับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วออกเทน 91 ในสัดส่วน 90 โดยปริมาตร (น้ำมัน 90 : เอทานอล 10)

7.3 MTBE (Methyl Tertiary Butyl Ether) หมายถึง สารเพิ่มปริมาณออกซิเจนในน้ำมันเบนซิน เพื่อเพิ่มค่าออกเทน (จาก 91 เป็น 95)

7.4 เอทานอล หรือ เอทิลแอลกอฮอล์ (ethy alcohol) หมายถึง แอลกอฮอล์ ที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 95% โดยปริมาตร (denatured alcohol) ซึ่งจะเป็นเชื้อเพลิงที่มีค่าออกเทนสูงเพราะมีออกซิเจนสูงถึง 95% โดยน้ำหนัก

7.5 ยกเว้นภาษีสรรพสามิตของเอทานอล หมายถึง การไม่เรียกเก็บภาษีสรรพสามิตจากการผลิตเอทานอล

7.6 การลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ หมายถึง การ ไม่เรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน จากการผลิตเอทานอล

7.7 กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การกำหนดราคาขายของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ให้มีราคาต่ำกว่า ราคาน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.8 การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล หมายถึง การให้มีการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุน เพื่อกำหนดราคาเอทานอล ไม่ให้สูงหรือต่ำเกินไป

7.9 กำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การพัฒนาคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เทียบเท่ากับ คุณภาพของน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.10 การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอล หมายถึง การควบคุมและตรวจสอบ การให้มีโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอล ให้เป็นโรงงานที่มีมาตรฐานและผลิตเอทานอล ที่มีคุณภาพ เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

7.11 การยกเลิกการใช้สาร MTBE หมายถึง การใช้เอทานอลเป็นส่วนผสมในการเพิ่มค่าออกเทนในน้ำมันเชื้อเพลิง แทนการใช้สาร MTBE

7.12 การดูแลการนำพืชมาผสมในน้ำมันเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง หมายถึง การควบคุมการใช้พืชผลทางการเกษตร มาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล

7.13 การประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง หมายถึง การประกาศหรือการแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบถึงข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ในเรื่องของประโยชน์ที่ใช้เอทานอลเป็นส่วนผสมในน้ำมันเชื้อเพลิง

7.14 หน่วยราชการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การให้หน่วยงานภาครัฐใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อเป็นตัวอย่าง และเป็นกรณีการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.15 ส่งเสริมและสนับสนุนให้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และโรงกลั่นน้ำมัน ฯ เตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิต และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม หมายถึง ภาครัฐ จะให้การส่งเสริมและสนับสนุนในการผลิตรถยนต์ที่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับของประชาชน รวมทั้งให้โรงกลั่นน้ำมันฯ ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เพียงพอกับความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

7.16 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ หมายถึง ภาครัฐ จะให้การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการผลิตเอทานอล กระจายในทุกท้องที่ เพื่อเป็นการนำพืชผลทางการเกษตรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

7.17 ผู้ใช้รถ หมายถึง ประชาชนที่ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

7.18 ผู้จำหน่าย หมายถึง เจ้าของหรือผู้จัดการสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

7.19 ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หมายถึง บุคคลและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในด้านการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.20 การจัดการด้านผลิตภัณฑ์ (Product) หมายถึง การพัฒนาและควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เทียบเท่ากับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.21 การจัดการด้านราคา (Price) หมายถึง การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้แตกต่างโดยมีราคาจำหน่ายต่ำกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.22 การจัดการด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า (Place) หมายถึง การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น เพื่อสะดวกในการเลือกใช้สินค้า

7.23 การจัดการด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion) หมายถึง การจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ถึงคุณภาพและประโยชน์ของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างทั่วถึงและต่อเนื่องสม่ำเสมอ

7.24 การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง ความพอใจในการเลือกที่จะใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ ผู้วิจัยคาดว่า จะเกิดประโยชน์กับหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในการส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์แก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

8.1 ได้ทราบถึง ปัจจัยที่มีผลต่อการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

8.2 ได้ทราบถึงปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

8.3 ได้แนวทางในการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้ศึกษา ค้นคว้าจากแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยดังนี้

1. ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติและส่วนประสมทางการตลาด
3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์

ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ คือแนวคิดเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ซึ่งเกิดขึ้นจากแนวพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อปี พ.ศ. 2528⁷ ที่ทรงเล็งเห็นว่าประเทศไทย อาจประสบกับปัญหาการขาดแคลนน้ำมันและปัญหาพิษผลทางการเกษตรมีราคาตกต่ำ จึงทรงมีพระราชดำริให้โครงการส่วนพระองค์สวนจิตรลดา ศึกษาถึงการนำอ้อยมาแปรรูปเป็นแอลกอฮอล์ โดยการนำแอลกอฮอล์ที่ผลิตได้มาผสมกับน้ำมันเบนซิน ผลิตเป็นน้ำมัน “แก๊สโซฮอล์” (Gasohol) เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทน

ปี พ.ศ. 2529 ทางโครงการส่วนพระองค์ได้เริ่มผลิตแอลกอฮอล์จากอ้อย หลังจากนั้น ได้มีหน่วยงานรัฐและเอกชนให้ความร่วมมือในการพัฒนาแอลกอฮอล์ที่ใช้เติมรถยนต์อย่างต่อเนื่อง จนเมื่อปี พ.ศ. 2539 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ร่วมกับ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) และโครงการส่วนพระองค์ ได้ร่วมกันปรับปรุงคุณภาพแอลกอฮอล์ที่ใช้เติมรถยนต์ โดยการนำแอลกอฮอล์ที่โครงการส่วนพระองค์ผลิตได้ที่มีความบริสุทธิ์จากเดิม 95% ไปกลั่นซ้ำเป็นแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ 99.5% แล้วจึงนำมาผสมกับน้ำมันเบนซิน

⁷ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) (วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2548)

ออกเทน 91 ในอัตราแอลกอฮอล์ 1 ส่วน กับน้ำมันเบนซิน 9 ส่วน เป็นน้ำมัน “แก๊สโซฮอล์” ทดลอง
เติมให้กับรถเครื่องยนต์เบนซินของโครงการส่วนพระองค์

จนถึงปัจจุบัน รถเครื่องยนต์เบนซินของโครงการส่วนพระองค์ ได้เติมแก๊สโซฮอล์เป็น
น้ำมันเชื้อเพลิงจากสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณโครงการส่วนพระองค์สวน
จิตรลดา รวมทั้ง ปตท. เริ่มเปิดจำหน่ายอย่างเป็นทางการให้กับประชาชนทั่วไป เมื่อวันที่ 11
มกราคม พ.ศ. 2544 ณ สถานีบริการ ปตท. บริเวณที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของ ปตท.

ต่อมาปี พ.ศ. 2546 กระทรวงพลังงานจึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ส่งเสริม
แก๊สโซฮอล์ขึ้นซึ่งเป็นแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง และ
คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ นั้น ในวันอังคารที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.
2546⁸ ซึ่งเป็นแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง (ยุทธศาสตร์
แก๊สโซฮอล์)⁹ ประกอบด้วย

1.1 ยกเว้นภาษีสรรพสามิตของเอทานอล หน้าโรงงานผลิตเอทานอล 0.05 บาท/ลิตร
และภาษีสรรพสามิตในส่วนของเอทานอลที่เติมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตลอดไป โดยจากเดิมเก็บ
3.685 บาท/ลิตร เหลือ 3.3165 บาท/ลิตร

1.2 ลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์พลังงาน
เหลือเพียง 0.27 บาท/ลิตร และ 0.036 บาท/ลิตร ตามลำดับ

1.3 กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้ต่ำกว่าราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซิน
ออกเทน 95 ประมาณ 0.50 - 0.70 บาท/ลิตร

1.4 กำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขึ้นเป็นการเฉพาะ

1.5 การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง จะต้องได้รับ
ความเห็นชอบ จากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติก่อนทุกกรณี ซึ่งขณะนี้ มีโรงงานจำนวน
8 แห่ง ที่ได้รับอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงกำลังการผลิตรวม
ประมาณ 1.5 ล้านลิตร/วัน

⁸ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคาร
ที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2546) 9. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab09dec46.html>

⁹ ข้อมูลจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นโยบายรัฐบาล (วันที่ 18 กันยายน
พ.ศ. 2548) ที่มา : http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_gs_07

1.6 การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ให้เป็นไปตามกลไกตลาด

1.7 กำหนดให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล

1.8 มีนโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม

1.9 กำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์กรในการดูแล การนำพืชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

1.10 มาตรการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่

- ให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ ของหน่วยงานเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นอันดับแรก
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เพื่อเตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิตและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาดกลาง โดยองค์กรหรือสถาบันเกษตรกร ที่มีศักยภาพ เพื่อให้มีแหล่งผลิตเชื้อเพลิง จากผลผลิตทางการเกษตร กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

ต่อมาปี พ.ศ. 2547 รัฐบาล ได้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีในเรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

วันอังคารที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2547¹⁰ คณะรัฐมนตรีรับทราบสรุปผลการประชุม

ข้อกำหนดคุณลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม เสนอ ดังนี้

- เห็นชอบการกำหนดส่วนประกอบของเอทานอลในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 9 และไม่สูงกว่าร้อยละ 10 โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานงานกับกระทรวงการคลัง พิจารณากำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณเอทานอลที่นำมาผสม

¹⁰ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)

(วันอังคารที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2547) 22. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab23mar47.html#3>

- เห็นชอบการกำหนดส่วนประกอบ ของสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 เป็นไม่เกินร้อยละ 42 เป็นการชั่วคราวจนถึงปี พ.ศ. 2550 โดยให้กรมควบคุมมลพิษดำเนินการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลกระทบ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเกิดจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตลอดช่วงระยะเวลาที่มีการผ่อนปรน มาตรฐานการกำหนดส่วนประกอบของสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95
- ให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานงานกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรม โรงกลั่นน้ำมัน ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณากำหนด คุณลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ซึ่งเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อนำมาใช้ภายหลังปี พ.ศ. 2550 และจะได้ประกาศแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทราบ และเตรียมตัวเป็นการล่วงหน้า

วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ¹¹ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้มีการกำหนด มาตรการเพิ่มเติม เพื่อให้การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ประสบผลสำเร็จตาม เป้าหมายที่วางไว้ ตามที่กระทรวงพลังงาน เสนอ ดังนี้

- ยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 ภายในปี พ.ศ. 2549 ทั้งนี้ หากมี การขาดแคลนเอทานอล หรือราคาเอทานอลสูงเกินกว่าที่ยอมรับได้ ให้มีการใช้ สาร Oxygenate ได้ และเพื่อให้เอทานอลสามารถแข่งขันกับสาร Oxygenate ได้
- เห็นควรปรับปรุงอัตราภาษีนำเข้าสาร MTBE ให้มีความเหมาะสมในแต่ละ ช่วงเวลาโดยให้กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลัง พิจารณาดำเนินการ เพื่อจูงใจให้มีการนำเอทานอล ไปใช้เป็นเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น
- กระทรวงพลังงานจะพิจารณาใช้มาตรการด้านราคา โดยการยกเว้นเงินสงฆ์เข้า กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นการชั่วคราว เพื่อจูงใจผู้ใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ต่ำกว่า น้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มมากขึ้น
- กระทรวงพลังงาน ร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดคุณลักษณะ (Specification) และโครงสร้างราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95

¹¹ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2547) 35.เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์
ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab18may47.html#4>

และดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อให้มีการนำเอาเอทานอล ไปใช้ทดแทน
เนื่อน้ำมันเบนซิน 91 โดยเร็ว

- กระทรวงพลังงาน จะประสานงานกับสำนักงานประมาณ เพิ่มเติมการกำหนด
คุณสมบัติรถยนต์ ที่ใช้น้ำมันเบนซินของส่วนราชการต่าง ๆ ที่จะจัดหาต้อง
สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ด้วย ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป
ทั้งนี้เพื่อสร้างความชัดเจน และการยอมรับให้กับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ใน
นโยบายการส่งเสริมการผลิต และการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของประเทศไทย และ
จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนทั่วไปที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อีกด้วย
- ให้ทุกหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ รายงานสถิติการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อ
กระทรวงพลังงาน เป็นประจำทุกเดือนกระทรวงพลังงานและกระทรวง
อุตสาหกรรมเสนอว่า ได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างผู้เกี่ยวข้อง
ทุกฝ่าย เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 และวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2547
เพื่อพิจารณาจัดทำแผนการผลิต และจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้สอดคล้องกับ
เป้าหมายที่กำหนดไว้ ตามยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีใน
คราวประชุมเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ได้มีมติรับทราบไว้แล้ว รวมทั้ง
พิจารณากำหนดมาตรการในการดำเนินการเพิ่มเติม ผลปรากฏว่า

1) ด้านการผลิตเอทานอล ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ทำการผลิตและ
จำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 7 ราย จะสามารถก่อสร้างโรงงานผลิตเอทานอลแล้วเสร็จ
และเริ่มผลิตเอทานอลเพื่อจำหน่ายให้กับบริษัทน้ำมันต่าง ๆ ได้

2) ด้านผู้รับซื้อเอทานอล ปัจจุบัน บริษัทน้ำมันที่รับซื้อเอทานอล เพื่อนำไปผลิต
เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มีจำนวน 2 บริษัท คือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทบางจาก
ปิโตรเลียมจำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ คาดว่าทั้งสองบริษัท จะสามารถรับซื้อเอทานอลได้ ประมาณ
33,000 - 38,000 ลิตรต่อวัน ในสิ้นปี พ.ศ. 2547 และเพิ่มขึ้นเป็น 130,000 ลิตรต่อวัน ในปี พ.ศ. 2548
โดยคาดว่าหากทั้งสองบริษัทมีการนำเอทานอล ไปใช้แทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 ทั้งหมด
จะมีความต้องการใช้เอทานอลรวมทั้งสิ้นประมาณ 300,000 ลิตรต่อวัน ในปี พ.ศ. 2549กระทรวง
พลังงานและกระทรวงอุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่า หากไม่มีมาตรการเพิ่มเติม เพื่อให้บริษัท
น้ำมันอื่นๆ หันมาใช้เอทานอล เพื่อนำไปผสมในน้ำมันเบนซิน จะทำให้เกิดปัญหาอุปทานส่วนเกิน
ของเอทานอล เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ การที่รัฐบาลได้มีนโยบายแก้ไขปัญหา ของอุตสาหกรรม
อ้อยและน้ำตาลทราย โดยให้มีการนำเอาอ้อยจำนวนหนึ่ง ไปผลิตเป็นเอทานอล สำหรับนำไปผสม

กับน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ หากไม่มีตลาดผู้รับซื้อที่ชัดเจน ดังนั้น จึงได้เสนอมาตรการเพิ่มเติมดังกล่าว

วันอังคารที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547¹² คณะรัฐมนตรีรับทราบการจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอว่า ตามที่คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ได้มีมติเห็นชอบมาตรการแก้ไขปัญหาของระบบอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ โดยให้มีการนำเอาอ้อยส่วนหนึ่งไปผลิตเป็นเอทานอลสำหรับไปผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้รับรายงานจากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติว่า

- ขณะนี้มีผู้ประกอบการ โรงงานน้ำตาลซึ่งแสดงความประสงค์จะลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง โดยใช้น้ำอ้อยและผลิตผลพลอยได้จากโรงงานน้ำตาลเป็นวัตถุดิบ จำนวน 11 ราย

- เนื่องจากขณะนี้อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย กำลังประสบกับปัญหาราคาอ้อยตกต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาเหตุหลักเนื่องมาจากปริมาณผลผลิตส่วนเกิน เป็นจำนวนมากต้องถูกส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ในราคาต่ำกว่าต้นทุน การผลิต รัฐบาล โดยคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 จึงได้มีมติเห็นชอบ นโยบายการแก้ไขปัญหา ของระบบอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย โดยให้มีการนำเอาอ้อยจำนวนหนึ่ง ไปผลิตเป็นเอทานอลสำหรับนำไปผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง และได้กำหนดมาตรการ เพื่อให้มีตลาดผู้รับซื้อเอทานอลที่ชัดเจน ดังนั้น เพื่อให้การจัดตั้งโรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอล เป็นเชื้อเพลิงสอดคล้อง กับนโยบายของรัฐบาล ที่ต้องการแก้ไขปัญหา ของอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย ที่เรื้อรังมาเป็นเวลานาน จนก่อให้เกิดภาระหนี้สินกับธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร เป็นจำนวนมาก ประกอบกับต้นทุนการผลิตเอทานอลจากอ้อย มีโครงสร้างต้นทุนที่ถูกกว่า การผลิตเอทานอลจากวัตถุดิบอื่น และ โรงงานผลิตเอทานอล ซึ่งต่อเชื่อมกับ โรงงานน้ำตาล จะใช้เวลาในการก่อสร้างเร็วกว่าโรงงานตั้งใหม่ ที่ใช้วัตถุดิบอื่น คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2547 จึงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการพิจารณาอนุญาตตั้ง โรงงานผลิตเอทานอล เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงเป็นการเพิ่มเติม ดังนี้

¹² สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)
(วันอังคารที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547) 24.เรื่อง การจัดตั้ง โรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอล
เป็นเชื้อเพลิง ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08jun47.html>

1) ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งใช้น้ำอ้อยและผลิตผลพลอยได้จากโรงงานน้ำตาลเป็นวัตถุดิบ จะได้รับการพิจารณาเป็นลำดับแรก

2) ผู้ยื่นข้อเสนอตามข้อ 1) จะต้องยื่นรายละเอียดข้อเสนอโครงการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับจากวันถัดจากวันที่ออกประกาศ

วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2547¹³ คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่...) (น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 9) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้

- ร่างประกาศกระทรวงการคลังดังกล่าว เป็นการดำเนินการ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งร่างประกาศกระทรวงการคลังมีสาระสำคัญคือ แก้ไขประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 64) ลงวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2544 โดยให้ปรับส่วนผสมของเอทานอลในน้ำมัน แก๊สโซฮอล์จากไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 9 และให้เสียภาษีในอัตราตามปริมาณลิตรละ 3.3165 บาท เท่าเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ต่อมาปี พ.ศ. 2548 รัฐบาล ได้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีในเรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

วันอังคารที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2548¹⁴ คณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ แนวทาง “การสร้างความเป็นไทด้านพลังงาน (Energy Independent)” เพื่อรับมือกับวิกฤตราคาน้ำมันแพงโดยเน้นการพึ่งพาตนเอง ลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศซึ่งมีราคาสูง โดยมีมาตรการที่สำคัญ ดังนี้ (เฉพาะที่เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์)

- ขยายผลการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (NGV) ฯลฯ

¹³ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2547) 33.เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่...) (น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 9) ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab16jul47.html#7>

¹⁴ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2547) 47.เรื่อง รายงาน “การสร้างความเป็นไทด้านพลังงาน” ในภาวะวิกฤตราคาน้ำมันแพง ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08mar48.html>

- ขยายผลการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างยั่งยืน มาตรการราคา ขยายระยะเวลา การใช้มาตรการราคาให้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ 95 มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 95 ไม่น้อยกว่า 1 บาท/ลิตร ซึ่งในปัจจุบันที่ผลต่างราคา 1.50 บาท/ลิตร ทำให้ยอดจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์เพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่าตัวจากยอดขายรวม 8.6 ล้านลิตรในเดือนมกราคม พ.ศ. 2548 เป็นเกือบ 19 ล้านลิตรในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 การขยายสถานีบริการ ขยายสถานีจำหน่ายแก๊สโซฮอลล์ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีมากกว่า 700 สถานี และให้ ปตท. เปลี่ยนสถานีบริการน้ำมันของ ปตท. ที่ตั้งอยู่ในบริเวณส่วนราชการจากเบนซิน 95 เป็นน้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ 95 การประชาสัมพันธ์สร้าง ความเชื่อมั่นร่วมมือบริษัท รถยนต์ โดยเฉพาะผู้ประกอบการศูนย์บริการรถยนต์ต่าง ๆ ในการ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้บริโภคในคุณสมบัติน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

- การส่งเสริมการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลร่วมกับกระทรวงเกษตรฯ

วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548¹⁵ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้านพลังงานของประเทศ ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ และมอบหมายให้กระทรวงพลังงานเป็นหน่วยงานหลักประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้านพลังงานของประเทศต่อไปยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้านพลังงานของประเทศ มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้ (เฉพาะที่เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์)

- เร่งใช้พลังงานทดแทนน้ำมัน และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ฯลฯ

กระทรวงการคลัง : ออกมาตรการภาษีสรรพสามิตและอากรนำเข้าอุปกรณ์ NGV และเครื่องยนต์สำเร็จรูป NGV พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ ฯลฯ

- กระทรวงคมนาคม : กำหนดมาตรการจูงใจแท็กซี่ รถบรรทุก รถสามล้อ และรถ ขสมก. ให้หันมาใช้ NGV แทนเชื้อเพลิงน้ำมัน

- น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ : เป้าหมายวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกเบนซิน 95 โดยในปี พ.ศ. 2548 เร่งขยายสถานีบริการจาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ให้ได้ 4 ล้านลิตร (ประมาณร้อยละ 50 ของเบนซิน 95) และปี พ.ศ. 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ มาตรการสนับสนุนจากหน่วยงานกระทรวงมหาดไทย : ผ่อนคลายมาตรการผังเมืองในการ

¹⁵ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548) 5. เรื่อง ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้านพลังงาน ของประเทศ ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab17may48.html>

ปรับเปลี่ยนประเภทเชื้อเพลิงและหรือการก่อสร้างถังเก็บน้ำมันเพิ่มขึ้นบริเวณคลังน้ำมันต่างๆ โดยไม่ให้กระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัยต่อชุมชน

- ไบโอดีเซล : เป็นการดำเนินการระยะยาว และต้องเริ่มปลูกป่าล้มเพิ่มทันที ฯลฯ
- มาตรการสนับสนุนจากหน่วยงาน ทุกหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ : ให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และให้มีผลปฏิบัติทันที พร้อมทั้งให้มีการเสริมสร้างจิตสำนึกประหยัดพลังงานให้กับข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานรัฐวิสาหกิจทุกแห่งเป็นประจำและต่อเนื่อง ฯลฯ

วันอังคารที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2548¹⁶ คณะรัฐมนตรีพิจารณามาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ แล้วมีมติเห็นชอบมาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ โดยมอบหมายให้กระทรวงพลังงานเป็นหน่วยงานหลักประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ตามมาตรการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ มาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ มีดังนี้ (เฉพาะที่เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์)

- ห้ามจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิด ระหว่างเวลา 22.00 น. - 05.00 น. โดยให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป ฯลฯ
- กำหนดเวลาใช้ไฟฟ้าในการโฆษณา ฯลฯ
- กำหนดกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าใหม่เป็นการเฉพาะสำหรับกิจการประเภทสถานบันเทิง เรียงรมย์ ฯลฯ
- ห้ามหน่วยงานของรัฐเบิกจ่ายค่าน้ำมันเบนซิน ถ้าใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังกำหนดหลักเกณฑ์การเบิกจ่ายเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับรถยนต์เบนซินของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนน้ำมันเบนซินเท่านั้น เว้นแต่ไม่สามารถหาสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ หรือเป็นรถยนต์รุ่นเก่าที่ผลิตก่อนปี พ.ศ. 2538 ซึ่งไม่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้

¹⁶ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2548) 7. เรื่อง มาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab12july48.html>

วันอังคารที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548¹⁷ คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่...) (ปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอและให้ส่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรีตรวจพิจารณา แล้วดำเนินการต่อไปได้ ทั้งนี้ ร่างประกาศดังกล่าว มีสาระสำคัญ เป็นการปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล เป็นส่วนผสม ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 โดยกำหนดให้จัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้ โดยเชื้อเพลิงดังกล่าวต้องมีจำหน่ายเป็นการทั่วไปในสถานีสบริการน้ำมัน ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนดในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไปกระทรวงการคลังชี้แจงว่า

- ตามโครงสร้างภาษีรถยนต์ในปัจจุบันมีการจัดเก็บภาษีรถยนต์ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 72) ลงวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ดังนี้

- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วไป ที่มีเชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 40

- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้ หรือสามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้ จัดเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 เพื่อสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์แบบประหยัดพลังงาน

¹⁷ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548) 21. เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ..) (ปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20)
ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab06sep48.html>

- ขณะนี้ มีผู้ขอนำเข้ารถยนต์นั่งประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 โดยเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทน คืออัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 ซึ่งทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตขาดหายไปประมาณ 20,000 ล้านบาทต่อปี (คันละประมาณ 400,000 บาท)

- กระทรวงพลังงาน มีแผนที่จะเริ่มการทดลองผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงประเภทเอทานอล เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นการทั่วไป ในสถานีสบริการน้ำมันในประเทศไทยประมาณวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีการผลิตในเชิงพาณิชย์ เนื่องจากยัง ไม่มีการศึกษาถึงผลกระทบต่อเครื่องยนต์

- การที่ยังไม่มีเชื้อเพลิงประเภทเอทานอล เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 จำหน่ายเป็นการทั่วไปในสถานีสบริการน้ำมันในประเทศไทย ทำให้ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนหันกลับไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ใช่เอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของโครงสร้างภาษีรถยนต์ที่มุ่งประสงค์ให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีการพัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงาน

- เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สมควรจัดเก็บภาษีรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้ ในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป โดยเชื้อเพลิงดังกล่าว มีจำหน่ายเป็นการทั่วไปในสถานีสบริการน้ำมันตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนด

วันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548¹⁸ คณะรัฐมนตรีพิจารณาการขอนำเข้าเอทานอลเพิ่มเติมเพื่อนำมาผลิตน้ำมันแก๊ส โซฮอล์เป็นการชั่วคราว ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ แล้ว มีมติอนุมัติให้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้นำเข้าเอทานอล 99.5% โดยได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต อกรักษาเข้า และกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) สำหรับเอทานอลที่นำเข้าเพื่อใช้ผลิตน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ในประเทศจำนวนไม่เกิน 20 ล้านลิตร โดยให้ดำเนินการนำเข้าให้แล้วเสร็จภายใน 31 มกราคม พ.ศ. 2549 และ มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) เป็น

¹⁸ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)
(วันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548) 13.เรื่อง การขอนำเข้าเอทานอลเพิ่มเติมเพื่อนำมาผลิตน้ำมันแก๊ส โซฮอล์เป็นการชั่วคราว ที่มา :

<http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08nov48.html>

เจ้าภาพรับไปพิจารณาร่วมกับรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพลังงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการผลิตน้ำมัน แก๊ส โซลอสต์ทั้งระบบ โดยให้ครอบคลุมถึงการส่งเสริมสนับสนุนการผลิตน้ำมันแก๊ส โซลอสต์ในประเทศตลอดจนการส่งออก การนำเข้าวัตถุดิบที่เกี่ยวข้อง เช่น มันสำปะหลัง และกากน้ำตาล (molasses) ให้เหมาะสมด้วย

- เดิมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548 เห็นชอบให้ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) นำเข้าเอทานอล 99.5% ตั้งแต่เดือนกันยายน - ธันวาคม พ.ศ. 2548 จำนวน 17.8 ล้านลิตร เพื่อแก้ไขปัญหาเอทานอลขาดแคลนเป็นการชั่วคราว โดยบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ได้นำเข้าเอทานอลมาแล้ว 2 ครั้ง ปริมาณรวม 15.4 ล้านลิตร โดยที่ประชาชนมีความต้องการใช้น้ำมันแก๊ส โซลอสต์เพิ่มขึ้นจากเฉลี่ย 2.2 ล้านลิตรต่อวันในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2548 เป็นเฉลี่ยเกือบ 3.0 ล้านลิตรต่อวันในเดือนตุลาคมและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึง 3.5 ล้านลิตรต่อวันในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2549 ส่งผลให้ความต้องการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 350,000 ลิตรต่อวัน ซึ่งปัจจุบันมีโรงงานเอทานอลเพียง 2 แห่ง กำลังการผลิตรวม 375,000 ลิตรต่อวัน ได้แก่ บริษัท ไทย อะโกร เอ็นเนอร์ยี่ กำลังผลิต 175,000 ลิตรต่อวัน และบริษัท ไทยแอลกอฮอล์ กำลังผลิต 200,000 ลิตรต่อวัน แต่บริษัท ไทย อะโกร เอ็นเนอร์ยี่ ได้หยุดปรับปรุงเครื่องจักรตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2548 และจะเริ่มผลิตใหม่ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549 ทำให้ขณะนี้คงเหลือบริษัท ไทยแอลกอฮอล์ เป็นผู้ผลิตเพียงรายเดียว ซึ่งกระทรวงพลังงานได้เชิญบริษัทผู้ค้าน้ำมันและผู้ประกอบการเอทานอลมาหารือ เรื่อง อุปสงค์และอุปทานของเอทานอลในช่วงเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม พ.ศ. 2548 และไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2549 สรุปได้ดังนี้

- ผู้ประกอบการเอทานอล ปัจจุบันเหลือผู้ผลิตเอทานอลเพียงรายเดียว ได้แก่ บริษัท ไทยแอลกอฮอล์ กำลังผลิตรวม 200,000 ลิตรต่อวัน ส่วนผู้ประกอบการเอทานอลใหม่อีก 3 ราย ได้แก่ ขอนแก่นแอลกอฮอล์ ไทยจ๊วนเอทานอล และอินเตอร์เนชั่นแนลแก๊ส โซลอสต์ ได้แจ้งเลื่อนกำหนดการจำหน่ายจากเดิมเดือนตุลาคม พ.ศ. 2548 เป็นเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 อุปสงค์และอุปทานของเอทานอล

- กรณี 1 : ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ผลิตได้ตามแผนผู้ผลิต 2 รายหลัก ได้แก่ บริษัท ไทย อะโกร เอ็นเนอร์ยี่ และบริษัทไทยแอลกอฮอล์ กับ ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ 3 ราย จะสามารถผลิตเอทานอลได้ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ.2548 โดยจะมีกำลังการผลิตและสามารถจำหน่ายได้ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 - มีนาคม พ.ศ. 2549 ประมาณ 72.55 ล้านลิตร ขณะที่

บริษัทน้ำมันฯมีความต้องการเอทานอล รวม 89.87 ล้านลิตร ทำให้ยังขาดเอทานอลอีกประมาณ 9.34 ล้านลิตร

- กรณี 2 : ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ผลิตไม่ได้ตามแผนผู้ผลิต 2 รายหลักสามารถผลิตได้ตามกำหนด แต่ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ 3 รายไม่สามารถผลิตเอทานอลได้ตามกำหนด โดยเลื่อนการผลิตออกไป 3 เดือน เป็นเริ่มผลิตในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2549 มีกำลังการผลิตรวม 52.80 ล้านลิตร ขณะที่บริษัทน้ำมันฯมีความต้องการเอทานอล รวม 89.87 ล้านลิตร ซึ่งยังขาดอีกประมาณ 29.09 ล้านลิตร

- แนวทางการดำเนินการจากข้อมูลข้างต้น ปริมาณเอทานอลจะเริ่มขาดตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ถึงมีนาคม พ.ศ. 2549 จำนวน 10-30 ล้านลิตร (ตามกรณี 1 และกรณี 2) โดยสาเหตุหลักเกิดจากประชาชนนิยมใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้นเป็นจำนวนมาก ประกอบกับผู้ผลิตเอทานอลรายใหม่ไม่สามารถผลิตได้ตามกำหนด ทำให้การผลิตเอทานอลไม่เพียงพอกับความ ต้องการ ดังนั้นเพื่อให้ การดำเนินนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงมีความจำเป็นในการนำเข้าเอทานอล 99.5% เฉพาะส่วนที่ขาด แคลนเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 - มีนาคม พ.ศ. 2549 ภายในจำนวนไม่เกิน 30 ล้านลิตร โดยให้คำนึงถึงปริมาณการผลิตภายในประเทศเป็นลำดับแรก และมอบหมายให้ บริษัท ปตท. จำกัด เป็นผู้ดำเนินการนำเข้ามาจัดสรรให้กับบริษัทน้ำมันฯ รายอื่น ๆ (ในราคาต้นทุน) เพื่อ สะดวกต่อการควบคุมปริมาณการนำเข้าต่อไป

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติและส่วนประสมทางการตลาด

2.1 แนวคิดการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ชินรัตน์ สมสืบ (2547: 209-211) ได้กล่าวถึง มุมมองสำคัญเกี่ยวกับการนำ นโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ว่า มุมมอง (perspective) เป็นวิถีทางความคิดของบุคคลเกี่ยวกับสิ่งใด สิ่งหนึ่ง เป็นภาพในใจ (mental view) หรือความเห็น หรือการมองอย่างกว้าง ๆ (extensive view) ต่อ สิ่งใด สิ่งหนึ่ง จึงมีมุมมองและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้ (Stillman II 2000: 405-406)

1) เป็นกระบวนการต่อเนื่อง (A Linear Process) ทฤษฎีนี้กล่าวว่า การปฏิบัติใน การบริหารและสังคม เป็นสิ่งที่รวมถึงกระบวนการระยะยาวที่ประกอบด้วยตัวแปร 6 ตัว ที่เชื่อม นโยบายและการปฏิบัติ ได้แก่ มาตรฐานและวัตถุประสงค์ ทรัพยากร กิจกรรมบังคับให้เป็นตาม กฎหมายและการสื่อสาร ระหว่างองค์กร ลักษณะของหน่วยงานปฏิบัติ สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองและความประสงค์ของผู้ปฏิบัติ มีข้อสันนิษฐานทางสัมพันธภาพ หรือการ

เปลี่ยนแปลงของปัจจัยนำเข้า (input) อย่างใดอย่างหนึ่ง จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อความสำเร็จของการปฏิบัติเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย

2) เป็นการเมืองของการปรับเข้าหากัน (Politics of Mutual Adaptation) มีข้อสรุปว่า จำนวนของผลประโยชน์ข้อผูกมัดและการสนับสนุนที่มีหลักฐาน โดยผู้ดำเนินการหลักมีอิทธิพลสำคัญต่อโอกาสที่จะสำเร็จหรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การสนับสนุนด้านการเมืองจาก เบื้องบน คือ ภาวะสำคัญความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการปฏิบัติของแผนงาน เป็นเกมอย่างหนึ่งของมนุษย์ (Gamesmanship) กล่าวว่าการปฏิบัติเป็นการแข่งขันที่ต้องการมี การต่อรอง การชักชวน และการวางกลยุทธ์การเคลื่อนไหว ภายใต้สภาพที่ไม่แน่นอนเพื่อควบคุมผลลัพธ์ การปฏิบัติจึงรวมถึงศิลปะของการแข่งขัน เช่น การเรียนรู้กฎของการแข่งขัน การวางแผนกลยุทธ์และกลวิธี การควบคุมการกระแส การติดต่อสื่อสาร และการจัดการวิกฤตการณ์ สถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่เกิดขึ้น

3) เป็นเงื่อนไขการดำเนินงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ (Conditions for Effectively Accomplishing Objectives) กล่าวว่าการปฏิบัติ คือ ความพยายามที่จะคาดการณ์การดำเนินงานที่จะส่งเสริม หรือป้องกันการปฏิบัติตามนโยบาย เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเกิดขึ้นของสิ่งช่วยเหลือ หรือฮุดของการดำเนินการที่เหมาะสม หรือทางตรงข้าม การปฏิบัติ จะถูกขัดขวางหรือป้องกันเมื่อการดำเนินการ หรือสภาพการณ์เหล่านี้ไม่เกิดขึ้น ฉะนั้นการปฏิบัติตามนโยบายต้องเป็นไปตามสภาพการณ์เหล่านี้ เพื่อเกิดความแน่ใจว่า การน่านโยบายไปปฏิบัติมีประสิทธิภาพ

4) เป็นกระบวนการภาวะผู้นำเชิงนโยบายแบบวัฏจักร (A Circular Policy Leadership Process) กล่าวว่าการปฏิบัติเป็นกระบวนการเชิงวัฏจักร ในกระบวนการเกิดนโยบาย การปฏิบัติจึงเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการนโยบาย และจำเป็นต้องมีภาวะผู้นำ เพราะมีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับส่วนอื่น ๆ ของนโยบาย เพื่อประสานกิจกรรมในสิ่งแวดล้อม 3 ประการ คือ การกำหนดนโยบาย การปฏิบัติและการประเมินผล ให้บรรลุเป้าหมายของแผนงาน

5) เป็นทฤษฎีตามเหตุการณ์ (Contingency Theory) เป็นการพัฒนาตัวแบบเชิงเหตุการณ์ (Contingency Model) ของการน่านโยบายไปปฏิบัติ โดยกล่าวว่า การปฏิบัติเป็นกระบวนการที่ซับซ้อนของปฏิสัมพันธ์ต่อกันและกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการมีปฏิสัมพันธ์ของการปฏิบัติกับสภาพแวดล้อม สิ่งเร้า นโยบาย แผนงาน และผลที่ออกมา และขึ้นกับเนื้อหาเฉพาะส่วนประกอบและเวลาของปฏิสัมพันธ์เหล่านี้

6) เป็นการวิเคราะห์กรณี (Case Analysis) ทฤษฎีนี้กล่าวว่า กรณีศึกษา (case student) ของสถานการณ์การปฏิบัติเป็นแนวทางที่ได้รับความนิยมเพื่อให้เข้าใจกรณีนั้นๆ การปฏิบัติคือ การแสวงหาแนวทางความถูกต้อง หรือสิ่งผิดพลาด เพื่อเป็นบทเรียนเฉพาะในการทำให้ นโยบาย ประสบผลสำเร็จ เช่น นโยบายสิทธิมนุษยชน มีการวิเคราะห์เชิงลึกใน 5 กรณี ที่มีผลต่อการปฏิบัติ

ตามนโยบายนี้ ได้แก่ การมีส่วนร่วมของรัฐบาลกลาง มาตรฐานเฉพาะของหน่วยงาน ข้อผูกมัดของหน่วยงาน การสนับสนุนจากผู้บังคับบัญชา และการสนับสนุนในเรื่องของค่าใช้จ่ายกับผลประโยชน์

จะเห็นได้ว่า แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความหลากหลาย แต่จุดมุ่งหมายของการปฏิบัติก็เพื่อดำเนินงานให้นโยบายประสบผลสำเร็จตามที่วางแผนไว้ นโยบายจะขาดการปฏิบัติไม่ได้ การกำหนดนโยบายจึงต้องพิจารณาถึง การนำนโยบายไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสถานการณ์และช่วงเวลานั้นเอง

วเรศ จันทรร (2540: 356-360) ได้ประมวลแนวคิดนักวิชาการแล้วนำเสนอ ตัวแบบการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติใน 2 กลุ่ม ได้แก่

1) ตัวแบบมหภาคและตัวแบบจุลภาค

- ตัวแบบมหภาค (Macro Model) เป็นการให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายออกมาเป็นแผนงาน โครงการ ที่ชัดเจนและสอดคล้องสัมพันธ์กันเป็นสายโซ่ พร้อมนี้ผู้บริหารระดับสูงต้องให้การยอมรับในนโยบายนั้น ครอบคลุมที่ยังสร้างการยอมรับในข้าราชการระดับกระทรวงและกรมได้ ก็ยากที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติให้บังเกิดผลสำเร็จได้

- ตัวแบบจุลภาค (Micro Model) เป็นการให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติการเป็นสำคัญ การปฏิบัติการต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ปฏิบัติทุกฝ่าย เป็นการประสานเครือข่าย และสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามแผนงาน โครงการอยู่ตลอดเวลา ความสำเร็จจุลภาคอยู่ที่ข้าราชการผู้ปฏิบัติเป็นสำคัญ

2) ตัวแบบเครื่องมือทางการบริหาร มี 6 ตัวแบบ ดังนี้

- ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเน้นการสร้างประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม

- ตัวแบบทางด้านการจัดการ (Management Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์กรเพราะเชื่อว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ว่าจะมีความสามารถให้ปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด

- ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยการศึกษาในแง่ของการสร้างความผูกพันและการยอมรับเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการทางจิตวิทยาและทางสังคมมนุษย์ ความสนใจในลักษณะนี้ จึงเป็นเรื่องของการนำตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) มาประยุกต์โดยตรง ตัวแบบนี้จึงเน้นที่การมีส่วนร่วมขององค์กรเป็นสำคัญ

- ตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model) การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติตามตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการ เป็นการศึกษา โดยเชื่อว่า อำนาจขององค์การ ไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่งทางรูปนัย (formal position) ซึ่งได้แก่หัวหน้า องค์การ หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใด โดยเฉพาะ ในทางตรงกันข้าม อำนาจที่แท้จริงอยู่กระจัดกระจาย ทั่วไปในองค์การ

- ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายสู่ไป ปฏิบัติโดยตัวแบบทางการเมือง ซึ่งเชื่อว่าความสำเร็จของการนำ นโยบายไปปฏิบัติเกิดจาก ความสามารถของผู้เล่น หรือบุคคลที่เป็นตัวแทนขององค์การ กลุ่มหรือสถาบัน และความสัมพันธ์กับ ปัจจัยภายนอก องค์การ ตัวแบบนี้เห็นว่า การสร้างสมานฉันท์ วิธีการของการมีส่วนร่วม เป็นสิ่งยาก ที่จะเกิดขึ้นได้ ความขัดแย้งเป็นปรากฏการณ์ เป็นธรรมชาติที่เกิดขึ้นมขององค์การและในระบบสังคม ทั่วไป การหวังที่จะให้ทุกส่วนเห็นชอบและปฏิบัติตามนโยบายเห็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ เพราะ นโยบาย ก็คือ การเมือง ซึ่งเป็นเรื่องของการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่าให้แก่สังคม ซึ่งย่อมมีผู้ได้รับ ประโยชน์และเสียประโยชน์ จึงเป็นธรรมชาติอยู่เองที่ทุกฝ่ายจะต้องพิทักษ์ผลประโยชน์ของตนเอง เป็นเบื้องต้น

- ตัวแบบทั่วไป (General Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยใช้ แบบทั่วไป ซึ่งเป็นผลงานของ แวน มีเตอร์ (Van Meter) และ แวน ฮอร์น (Van Horn) ที่พัฒนามา จากตัวแบบการวิเคราะห์ระบบการเมืองของอีสตัน (Easton) ผสมกับการนำผลการศึกษาทาง ทฤษฎีองค์การที่ส่งผลหรือเกี่ยวข้องกับผลการปฏิบัติงานมาประยุกต์เข้าด้วยกัน แม้ตัวแบบนี้จะ ไม่ใช่เป็นความพยายามโดยตรง ที่จะประสานตัวแบบต่างๆ ตาม 5 แนวทางข้างต้นก็ตามแต่กรอบ ของตัวแบบก็ได้รวมตัวแปรบางส่วนของตัวแบบอื่น ๆ เข้าด้วยกันมากพอที่จะช่วยให้การศึกษา สภาพทั่วไป ของปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติในลักษณะที่กว้างกว่าตัวแบบอื่น ตัวแบบนี้ให้ ความสำคัญต่อปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย คือ กระบวนการในการสื่อข้อความ ปัญหาทางด้านสมรรถนะ ขององค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และความร่วมมือสนับสนุนของผู้ปฏิบัติ

เสนห์ จูย์โต (2547 : 90) การพัฒนาตัวแบบนโยบายสาธารณะ เพื่อนำไปใช้ในการ การศึกษาและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ จำเป็นอย่างยิ่งที่นักวิเคราะห์จะต้องมีการฝึกฝน (practice) การคิดอยู่ตลอดเวลาที่เรียกว่า การคิดคือ อำนาจ (thinking is power) การคิดที่ดี จะก่อให้เกิดการสร้างหรือการพัฒนาตัวแบบนโยบายทั้งการปรับปรุงตัวแบบเดิมและการสร้างตัว แบบนโยบายสาธารณะใหม่ ทั้งตัวแบบการกำหนดนโยบาย ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ตัวแบบประเมินนโยบาย

การคิดเพื่อการพัฒนาตัวแบบนโยบายสาธารณะ มี 10 วิธีที่สำคัญ ดังนี้

1. การคิดแบบวิจารณ์ญาณ (critical thinking) เป็นการคิดแบบวิทยาศาสตร์
2. การคิดแบบริเริ่ม (initiative thinking) เป็นการคิดแบบใหม่แตกต่างจากเดิม
3. การคิดแบบสร้างสรรค์ (creative thinking) เป็นการคิดปรุงแต่งปรับจากเดิมให้ดีขึ้น
4. การคิดเชิงระบบ (system thinking) เป็นการคิดแบบหลักสาเหตุและผล
5. การคิดแบบกลยุทธ์ (strategic thinking) เป็นการคิดไปข้างหน้าเกี่ยวกับวิสัยทัศน์ และกลยุทธ์องค์การ
6. การคิดแบบบูรณาการ (integrative thinking) เป็นการคิดเชื่อมประสานสอดคล้อง เป็นสายโซ่เดียวกัน
7. การคิดแบบประยุกต์ใช้ (application thinking) เป็นการคิด โดยนำทฤษฎีหลักการ วิชาการ มาประยุกต์ใช้
8. การคิดแบบเปรียบเทียบ (comparative thinking) เป็นการคิด โดยการสร้างตัวชี้วัด เพื่อเทียบแข่ง (benchmarking)
9. การคิดแบบสังเคราะห์ (synthesis thinking) เป็นการนำสิ่งดี ๆ หลายอย่างมา รวมกันเพื่อเกิดสิ่งใหม่ นวัตกรรมใหม่
10. การคิดแบบแผนที่ความคิด (mind-map thinking) เป็นการคิดในระบบแผนที่นำ ทางเชื่อมสัมพันธ์ตั้งแต่ต้นจนถึงปลายทางสุดท้าย สัมพันธ์จากใหญ่ไปหาย่อย

2.2 ความหมายของส่วนประสมทางการตลาด

ได้มีผู้ให้ความหมายของส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix) ไว้ดังนี้ ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix)¹⁹ เป็นแนวคิดที่สำคัญอย่างหนึ่งทางการตลาดสมัยใหม่ แนวคิดเรื่อง ส่วนประสมทางการตลาด มีบทบาทสำคัญมาก ในทางการตลาด เพราะเป็นการรวบรวมการตัดสินใจทางการตลาดทั้งหมด เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานวางแผนผลิตภัณฑ์ ที่ลูกค้าต้องการในตลาดเป้าหมายที่ได้เลือกสรรไว้ในช่วงระยะเวลาที่กำหนด แม้ว่าเราจะได้ทำการวิเคราะห์เลือกตลาดเป้าหมาย (Target market) อย่างดีที่สุดแล้ว แต่การที่จะพัฒนาส่วนประสมทางการตลาด เพื่อสอดคล้องตามความต้องการของลูกค้า ในตลาดเป้าหมายนั้น ไม่ใช่เรื่องง่าย ทั้งนี้เนื่องจากว่า มีวิธีการที่จะเลือกกระทำได้ หลายทาง ที่จะตอบสนองความ

¹⁹ Phillip Kotler(1997) *Marketing Management* 9th.ed. New Jersey : Prentice-

ต้องการของลูกค้า เมื่อวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว นักการตลาดจะต้องทำการตัดสินใจเพื่อ
ดำเนินงาน โดยสามารถแยกออกเป็น 4 กลุ่มด้วยกัน คือ

- ผลิตภัณฑ์ (Product)
- ราคา (Price)
- การจัดจำหน่าย (Place)
- การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

ที่องค์กรธุรกิจต้องทุ่มเทความพยายามทางการตลาด (Marketing effort) ทั้งหมด เพื่อกลุ่มลูกค้า
เป้าหมาย ที่เป็นเป้าหมายโดยเฉพาะ

ส่วนประสมทางการตลาด²⁰ หมายถึง “ปัจจัยทางการตลาดที่ควบคุมได้ ซึ่งบริษัทต้อง
ใช้เป็นเครื่องมือร่วมกันเพื่อสนองความต้องการของตลาดเป้าหมาย” ส่วนประสมการตลาด
ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ (Product) ราคา (Price) การจัดจำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาด
(Promotion) ดังรูปต่อไปนี้

ผลิตภัณฑ์		การจัดจำหน่าย	
- คุณภาพ	- บรรจุภัณฑ์	- ช่องทางการจัดจำหน่าย	- การครอบคลุมตลาด
- รูปร่างลักษณะ	- ขนาด	- ท่าเลที่ตั้ง	- การสินค้าคงคลัง
- อุปกรณ์เสริม	- การบริการ	- การขนส่ง	
- ตราสินค้า	- การรับประกัน		
- การคืนสินค้า	- การกำหนด ตำแหน่ง ของ ผลิตภัณฑ์		

²⁰เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 20 กันยายน
พ.ศ. 2549) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

ราคา		การส่งเสริมการตลาด	
- ราคาตามป้าย	- การให้เครดิต	- การโฆษณา	- การส่งเสริมการขาย
- ส่วนลด	- ระยะเวลาการ	- การขายโดยใช้	- การให้ข่าวและ
- ส่วนยอมให้	จ่ายเงินชำระสินค้า	พนักงาน	ประชาสัมพันธ์

ภาพที่ 2.1 ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ²¹

พิบูล ทิปะปาล (2534 : 18-19) ได้กล่าวไว้ว่า ส่วนประสมทางการตลาด หรือ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ การตลาด ประกอบด้วย ตัวผลิตภัณฑ์ (product component) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า ลักษณะของผลิตภัณฑ์นั้น ให้ประโยชน์ต่อผู้บริโภค การส่งเสริมการตลาด (promotional component) เพื่อแจ้งบอกความสามารถของผลิตภัณฑ์ ที่จะสร้างความพึงพอใจกับผู้บริโภคโดยผ่านการโฆษณา การขายโดยบุคคล และการส่งเสริมการขาย การจัดจำหน่าย (place component) เพื่อแจกจ่ายผลิตภัณฑ์ วางออกจำหน่ายในสถานที่ และเวลาที่ เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า ราคา (price component) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การกำหนดราคาผลิตภัณฑ์ อยู่ในระดับเหมาะสมและยุติธรรม

เชาว์ โรจนแสง (2546 : 72-74) อธิบายว่า ส่วนประสมการตลาด (Marketing Mix) หมายถึง การผสมที่เข้ากันได้เป็นอย่างดี เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของการสร้างสินค้าและบริการ การกำหนดราคา การจัดจำหน่ายซึ่งได้มีการจัดออกแบบเพื่อใช้สำหรับการเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภค ที่ต้องการและการส่งเสริมการตลาดของผลิตภัณฑ์ที่เสนอขายการกำหนดส่วนประสมการตลาด จำเป็นจะต้องคำนึงถึงความต้องการของตลาดเป้าหมาย (Target Market) ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าที่มี ลักษณะคล้ายคลึงกัน เพื่อให้เข้าถึงความต้องการ ในการซื้อของตลาดได้ง่ายขึ้น

ส่วนประสมการตลาด ประกอบด้วยองค์ประกอบ 4 ตัว คือ

- ผลิตภัณฑ์ (Product) เป็นตัวแปรส่วนแรกๆของส่วนประสมการตลาดที่มีความสำคัญที่สุดที่นักการตลาดต้องหยิบยกขึ้นมาพิจารณาก่อน โดยการเลือกผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการของตลาดเป้าหมาย เพื่อ

²¹เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2549) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

สะดวกในการพัฒนาส่วนประสมการตลาดตัวอื่น ๆ ให้สัมพันธ์กัน แม้ตัวผลิตภัณฑ์จะเป็นเพียงองค์ประกอบตัวเดียวในส่วนประสมการตลาดก็ตาม แต่เป็นตัวสำคัญซึ่งมีรายละเอียดที่จะต้องพิจารณาอีกมากมาย เช่น ความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ (Product Variety) คุณภาพของผลิตภัณฑ์ (Quality) รูปแบบและการออกแบบผลิตภัณฑ์ (Design) สัญลักษณ์หรือลักษณะของผลิตภัณฑ์ (Features) ชื่อตราสินค้าของผลิตภัณฑ์ (Brand Name) การบรรจุภัณฑ์ การหีบห่อของผลิตภัณฑ์ (Packaging) ขนาดของผลิตภัณฑ์ (Sizes) การบริการของผลิตภัณฑ์ (Services) การรับประกันผลิตภัณฑ์ (Warranties) การรับคืนผลิตภัณฑ์ (Returns)

- ราคา (Price) เป็นสิ่งที่กำหนดมูลค่าในการแลกเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ หรือบริการในรูปแบบของเงินตรา แม้ว่าผลิตภัณฑ์และบริการจะถูกพัฒนาอย่างถูกต้องตามความต้องการของตลาดเป้าหมายแล้วก็ตาม ไม่ได้หมายความว่า ผลิตภัณฑ์จะขายได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ราคาคือตัวแปร ที่สำคัญตัวหนึ่งที่ทำให้ลูกค้าสนใจและยอมรับในผลิตภัณฑ์นั้น อย่างไรก็ตาม การกำหนดราคาจะต้องให้ถูกต้องและยุติธรรม โดยคำนึงถึงต้นทุน ลักษณะการแข่งขันในตลาดเป้าหมาย หากลูกค้าไม่ยอมรับราคาเมื่อใด แผนงาน ที่กำหนดไว้อาจจะล้มเหลว และนำไปปฏิบัติไม่ได้ ราคาที่เหมาะสมจะเป็นตัวผลักดันผลิตภัณฑ์ให้ออกสู่ตลาดเป้าหมายได้เป็นอย่างดี ประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับราคา ได้แก่ ราคาสินค้าในรายการหรือราคาที่ระบุ (List Price) ราคาที่ให้ส่วนลด (Discounts) ราคาที่มีส่วนยอมให้ (Allowances) ราคาที่มีช่วงระยะเวลาการชำระเงิน (Payment Period) ราคาที่มีเงื่อนไขการให้สินเชื่อ (Credit Terms)
- การจัดจำหน่าย (Place) จะหมายถึงความถี่ การจัดช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel of Distribution) และการกระจายตัวสินค้า (Physical Distribution) ในการจัดช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ให้ดีเพียงใดก็ตาม หากไม่สนองความต้องการของผู้บริโภคได้ทันเวลาที่ต้องการ และสถานที่ที่เขาต้องการแล้ว ก็จะด้อยความหมายลงไป ในการพิจารณาว่าจะวางผลิตภัณฑ์ในสถานที่ใดที่เหมาะสม และในเวลาที่ถูกค้าต้องการนั้น เป็นเรื่อง que ผู้บริหารการตลาดจะต้องนำมาพิจารณาควบคู่ไปกับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภค เส้นทางนั้นจะต้องผ่านคนกลางหรือ

สถาบันที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่ายหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อให้ผลิตภัณฑ์และบริการไปถึงมือผู้บริโภคในตลาดเป้าหมายได้ทันเวลาที่มีความต้องการ ปัจจัยสำคัญที่จะนำมาพิจารณาในตัวแปรของส่วนประสมการตลาดเกี่ยวกับ ด้านการจัดจำหน่าย มีดังนี้ ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channels) ความครอบคลุม (Coverage) การเลือกใช้ช่องทาง (Assortments) ทำเลที่ตั้ง (Location) สินค้าคงเหลือ (Inventory) การขนส่ง (Transportation) คลังสินค้า (Warehousing)

- การส่งเสริมการตลาด (Promotion) เป็นการสื่อความหมายให้ตลาดเป้าหมายได้ทราบถึงผลิตภัณฑ์และบริการที่ต้องการจะจำหน่าย ณ สถานที่ใด ระดับใด การส่งเสริมการตลาดเป็นตัวแปรตัวหนึ่งของส่วนประสมการตลาด โดยทำหน้าที่ชี้ชวนให้ลูกค้าเป้าหมายสนใจ และซื้อผลิตภัณฑ์นั้น ๆ เครื่องมือที่ใช้ในการส่งเสริมการตลาด คือ ส่วนประสมของการส่งเสริมการตลาด ซึ่งประกอบด้วย การส่งเสริมการขาย (Sales Promotion) การโฆษณา (Advertising) การขายโดยบุคคล (Personal Selling) หรือหน่วยงานขาย (Sales Force) การประชาสัมพันธ์ (Public Relations) การตลาดทางตรง (Direct Marketing) ซึ่งหมายรวมถึง การส่งเสริมการขาย ทางไปรษณีย์ (Direct Mail) และการส่งเสริมการขายทางโทรศัพท์และทางอินเทอร์เน็ตด้วย (Telemarketing and Internet)

สรุปได้ว่า ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix: 4P's) คือหัวใจสำคัญของการบริหารการตลาด ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของกิจการ ประสบความสำเร็จได้นั้น ขึ้นอยู่กับ การปรับปรุงความสัมพันธ์ ที่เหมาะสมของส่วนประสมทางการตลาด ซึ่งประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ (Product) , ราคา (Price) , ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place) , การส่งเสริมการตลาด (Promotion) และ ต้องสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดเป้าหมายได้โดยให้ผู้บริโภคได้รับความพึงพอใจสูงสุด

3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยพบว่า มีจำนวนไม่มากนัก ผู้วิจัย จึงได้นำผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน

การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาครั้งนี้

ธีรภัทร ศรีนรคุตร (2548) ผู้อำนวยการ โครงการเอทานอล สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องแก๊สโซฮอล์ ซึ่งเป็นงานวิจัยที่ศึกษาถึงความเป็นมา และคุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผลการศึกษาพบว่า

- แก๊สโซฮอล์ คือ น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ที่มีส่วนผสมของเอทานอล ซึ่งเป็นสารออกซิเจนเนตชนิดหนึ่ง ที่ช่วยเพิ่มปริมาณออกซิเจนในน้ำ ทำให้การเผาไหม้สะอาดขึ้น และช่วยเพิ่มค่าออกเทน ส่วนน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่ใช้กันทั่วไปใช้ MTBE ซึ่งเป็นสารออกซิเจนเนตเช่นเดียวกันเป็นส่วนผสม แต่ข้อเสียของ MTBE คือย่อยสลายยาก และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- เอทานอล เป็นแอลกอฮอล์ที่ได้จากการหมักพืช โดยใช้ผลผลิตทางการเกษตร เช่น มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด และอื่นๆ สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยตรงทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซล หรือผสมกับน้ำมันเบนซินเป็นแก๊สโซฮอล์ หากผสมกับดีเซลเป็นดีโซฮอล์

- ผลพลอยได้จากการผลิตเอทานอลมีอยู่หลายรูปแบบคือ กากของ มันสำปะหลังใช้ทำอาหารสัตว์ น้ำเสียใช้ทำปุ๋ย หรือ ทำไบโอแก๊ส ทำคาร์บอนไดออกไซด์ที่ใช้ในเครื่องดื่มอัดลม หรือในเครื่องดับเพลิง ทำน้ำแข็งแห้ง ฯลฯ

- ประโยชน์ที่ได้รับ คือ เป็นการเพิ่มมูลค่าพืชผลทางการเกษตร ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ สร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้กับประเทศอย่างยั่งยืน ลดมลภาวะในอากาศ ทำให้มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องการพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารสัตว์ (Animal Feed) ผลพลอยได้จากการผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลัง ซึ่งเป็นผลงานวิจัยที่เป็นองค์ความรู้ที่พร้อมพัฒนา/ขยายผล (8. เอทานอล) ผลการศึกษาพบว่า

- กากส่าที่ใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล ยังมีคุณค่าทางโภชนาการทางอาหารสัตว์

- ประโยชน์ที่ได้รับ คือ การใช้ประโยชน์จากกากส่าที่ใช้ผลิตเอทานอล ในการผลิตเป็นอาหารสัตว์ นำไปสู่การพัฒนาสูตรอาหารสัตว์ ตลอดจนต้นทุนการผลิตอาหารสัตว์ต่อไป

ลดาวัลย์ รามางกูร (2548) ศูนย์วิจัยและอบรมพลังงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รายงานการวิจัย เรื่อง โครงการพลังงานและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

- เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลพลังงานของประเทศไทยในอดีตจนถึงปัจจุบันซึ่งจะช่วยให้การพยากรณ์การพัฒนาพลังงานในอนาคตใกล้เคียงกับความเป็นจริง ประกอบกับขอบเขตนโยบายและแนวทางการพัฒนาได้ถูกกำหนดไว้ในแผนพัฒนาพลังงานในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 6

- เป็นการเปรียบเทียบวิเคราะห์ข้อมูลกับประเทศอื่น ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาและข้อบกพร่องที่นำไปสู่การประหยัดพลังงานและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

สำนักงานพลังงานภูมิภาคที่ 9 รายงาน งานวิจัยพลังงานทดแทน : การแก้ปัญหาน้ำมันซึ่งเป็นรายงานการวิจัย ที่เกี่ยวกับ

- การพัฒนาเอทานอล และ ไบโอดีเซล จะต้องมีการบูรณาการอย่างเร่งด่วน ในด้านพลังงานทดแทน

- การผลิตเอทานอล และไบโอดีเซล จึงต้องสร้างเทคโนโลยีพึ่งตนเอง เพื่อให้สามารถผลิตเอทานอล และไบโอดีเซลที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน ต้นทุนการผลิตต่ำ แข่งขันกับราคาน้ำมันได้ เพื่อให้มีผลเป็นรูปธรรม สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงและช่วยแก้ปัญหาขาดแคลนและราคาที่สูงขึ้น และช่วยส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนที่ยั่งยืนในอนาคต

สุธีรัตน์ บรรจงลิขิตกุล (2548) สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทยได้ศึกษาวิจัยเรื่อง เอทานอล ซึ่งเป็นการศึกษาวิจัยถึง ภัยของเอทานอล หากนำเอทานอลไปดื่มกิน ผลการศึกษาพบว่า

- เอทานอลหรือเอทิล แอลกอฮอล์ (ethyl alcohol, C_2H_5OH) มีคุณสมบัติละลายน้ำได้ และดูดซึมได้ดีและเร็วในทางเดินอาหาร โดยเฉพาะที่กระเพาะอาหาร ลำไส้เล็ก และลำไส้ใหญ่ แม้แต่การสูดเข้าทางลมหายใจก็สามารถดูดซึมได้อย่างรวดเร็วทางปอด เมื่อเอทานอลเข้าสู่กระแสเลือดแล้ว เกือบทั้งหมดจะถูกออกซิไดส์ที่ตับได้เป็นสารอะเซทาลดีไฮด์ (acetaldehyde) ก่อนแล้วจะถูกออกซิไดส์ต่อไปจนเป็นคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) และน้ำ อัตราการออกซิไดส์จะขึ้นกับน้ำหนักตัวและเวลาที่ใช้ โดยจะไม่ขึ้นกับปริมาณของเอทานอลในเลือด

- พิษของเอทานอลจะก่อให้เกิด ผลร้ายแก่ผู้ดื่มเอง โดยมีฤทธิ์ยับยั้งปฏิกิริยาต่อระบบประสาทส่วนกลาง (central nervous system, CNS) ทำให้ มีอาการง่วงซึม คลายความกังวล สูญเสียการทรงตัว ฯลฯ มีผลต่อหัวใจ ทำให้กล้ามเนื้อหัวใจบีบตัวน้อยลงมีผลทำให้กล้ามเนื้อเรียบ (smooth muscle) คลายตัว และมีผลเรื้อรังต่อร่างกาย และระบบประสาท ฯลฯ ซึ่งยังเป็นตัวก่อให้เกิดปัญหาในสังคมอีกด้วย โดยเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและคดีความต่างๆ

วัลลภา อรุณไพโรจน์ (2548) สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย ได้ศึกษาวิจัย เรื่อง เทคโนโลยีชีวภาพกับพลังงาน ซึ่งเป็นการศึกษาวิจัยถึง การใช้แอลกอฮอล์ เป็นเชื้อเพลิง ผลการศึกษาพบว่า

- รถยนต์ที่ใช้แอลกอฮอล์ เป็นเชื้อเพลิง จะต้องได้รับการดัดแปลงเครื่องยนต์เสียก่อน จึงจะใช้แอลกอฮอล์เป็นเชื้อเพลิงได้

- ส่วนรถยนต์ที่ใช้แอลกอฮอล์ผสมกับน้ำมันหรือที่เรียกว่า แก๊สโซฮอล์ (gasohol) นั้น ไม่จำเป็นต้องดัดแปลงเครื่องยนต์แต่อย่างใด

กิตติพร บุญฤทธิ์ (2534) วิทยานิพนธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง การปนเปื้อนของ ตะกั่วในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร (ช่วงปี พ.ศ. 2528 – พ.ศ. 2532) เป็นวิทยานิพนธ์ที่วิจัยถึง ปริมาณตะกั่วในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า

- บรรยากาศของกรุงเทพมหานคร โดยทั่วไป มีการปนเปื้อนของตะกั่วในบรรยากาศ ที่ ปริมาณตะกั่วมีค่าไม่เกิน 2 ไมโครกรัมต่ออากาศ 1 ลูกบาศก์เมตร

- เมื่อเปรียบเทียบปริมาณตะกั่วที่เกิดจากแหล่งกำเนิดที่เป็นอุตสาหกรรม กับ แหล่งกำเนิดที่ใช้น้ำมันเบนซินหรือรถยนต์ พบว่า แหล่งกำเนิดที่สำคัญของตะกั่วที่ปนเปื้อนอยู่ใน บรรยากาศของกรุงเทพมหานคร คือ รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษา ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัย จึงใช้แนวทางการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ โดยใช้หลักการคิดเพื่อพัฒนาตัวแบบ นโยบายสาธารณะ ที่ว่า “การคิดแบบประยุกต์ใช้ (application thinking) เป็นการคิด โดยนำทฤษฎี หลักการ วิชาการ มาประยุกต์ใช้” และ ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกใช้เครื่องมือทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4P's)²² หรือที่เรียกว่าส่วนประสมทางการตลาด ซึ่งประกอบด้วย

1. ผลิตภัณฑ์ (Product)
2. ราคา (Price)
3. การจัดจำหน่าย (Place)
4. การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

²² เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2549) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

มาใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อให้ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ บรรลุตาม วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ เป็นการวิจัยพรรณนาเชิงสำรวจ มีรายละเอียดวิธีดำเนินการดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร ประชากรที่วิจัยในครั้งนี้ ได้แก่

- ผู้ใช้รถ (ข้อมูลจาก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก จำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มีจำนวน 4,899,969 คัน) โดยผู้วิจัยกำหนดให้รถยนต์ทุกคันสามารถจะใช้น้ำมัน แก๊ส โซฮอลล์ได้และมีโอกาสที่จะเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์
- ผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊ส โซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

1.2 กลุ่มตัวอย่าง ขนาดของตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

ขนาดตัวอย่างถูกกำหนด โดยใช้การคำนวณขนาดตัวอย่างจากสูตรของ

Taro Yamane (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. 2544 : 127) ดังนี้

สูตร $n = N / 1 + Ne$ ยกกำลัง 2

เมื่อ $n =$ จำนวนขนาดตัวอย่าง

$N =$ จำนวนรวมทั้งหมดของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

$e =$ ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ ในที่นี้กำหนดให้เท่ากับ ร้อยละ 5 (0.05)

แทนค่า $n = 4,899,969 / 1 + 4,899,969 (0.0025)$

$n = 399.967$

สรุป จะได้กลุ่มตัวอย่างประชากรที่ใช้ในการเก็บข้อมูล รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยมีรายละเอียดในการจัดเก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรดังนี้

- สุ่มเก็บตัวอย่างจากกลุ่มประชากรผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 400 ราย (เนื่องจาก กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัย มีจำนวนมาก และกระจายอยู่ทั่วไป ประกอบกับผู้วิจัย มีความต้องการที่จะเก็บข้อมูลจริง จากผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลา ในการวิจัย ผู้วิจัย จึงจำเป็นต้องทำการสุ่มตัวอย่าง จากประชากรผู้ใช้รถ และผู้จำหน่าย(สถานีบริการน้ำมัน)ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะทำการสุ่มตัวอย่าง แบบไม่ใช้วิธีความน่าจะเป็น (Non probability sampling) ด้วยการเลือกสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)) จากผู้มาใช้บริการ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง รวม 5 บริษัท โดยแบ่งการเก็บข้อมูล ออกเป็นบริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 16 ราย รวมทั้งสิ้น 400 ราย

- สุ่มเก็บตัวอย่างจากกลุ่มประชากรผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) จะเก็บข้อมูลจาก สถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 5 บริษัท โดยสุ่มตัวอย่างบริษัทละ 5 แห่งๆ ละ 2 ราย รวมทั้งสิ้น 50 ราย

ซึ่งจะเป็นการกำหนดสัดส่วนและจำนวนตัวอย่างของประชากรที่ต้องการจะเก็บข้อมูล จากแหล่งข้อมูลที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่อง เรื่องของความไม่น่าเชื่อถือของการเป็นตัวแทนที่มีความน่าจะเป็น จากบริษัทผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง 5 บริษัท ดังนี้

- 1) บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอส โซ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

- สุ่มเก็บตัวอย่างผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ จำนวน 3 แห่ง แห่งละ 2 ราย รวม 6 ราย ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ กรมสรรพสามิต จำนวน 2 ราย
- 2) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด จำนวน 2 ราย
- 3) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท บัณฑิตพัฒน-เทค จำกัด จำนวน 2 ราย

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การวิจัยเชิงปริมาณเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม(Questionnaire) และแบบสัมภาษณ์ ดังนี้

2.1 แบบสอบถาม (Questionnaire) จะเป็นแบบสอบถามที่กับผู้ใช้รถ และ ผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับ ข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด (closed end questions) ตามรายการที่กำหนด ได้แก่ เพศ อายุ ระดับศึกษา อาชีพ รายได้ รถที่ใช้และน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ รวมคำถามในส่วนนี้ 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามที่เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามแนวคิดของลิเคอร์ท (R.A.Likert) โดยกำหนดคำตอบเป็น 5 ระดับ ได้แก่

มากที่สุด	มีคะแนนเท่ากับ	5
มาก	มีคะแนนเท่ากับ	4
ปานกลาง	มีคะแนนเท่ากับ	3
น้อย	มีคะแนนเท่ากับ	2
น้อยที่สุด	มีคะแนนเท่ากับ	1

โดยมีข้อคำถามในส่วนนี้ 10 ข้อ ซึ่งเป็นข้อคำถาม ที่ครอบคลุมถึง

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้า

และมีเกณฑ์การวัด จากสูตรดังนี้ (ชูศรี วงษ์รัตน์. 2541 : 25)

$$\begin{aligned} \text{ขนาดขั้น} &= \text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด} / \text{จำนวนขั้น} \\ \text{แทนค่า} &= (5 - 1) / 5 \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	แปรผล
4.21 - 5.00	มากที่สุด
3.41 - 4.20	มาก
2.61 - 3.40	ปานกลาง
1.81 - 2.60	น้อย
1.00 - 1.80	น้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามปลายเปิดให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมโดยอิสระ ในเรื่อง การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 เพื่อ นำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยมีคำถามในส่วนนี้ 5 ข้อ

2.2 แบบสัมภาษณ์ จะประกอบด้วยกัน 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊ส โซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

ส่วนที่ 2 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊ส โซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

ส่วนที่ 3 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับความคิดเห็นปัจจัยที่มีผลต่อ การส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อนำ ข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไข แนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยมีคำถามในส่วนนี้ 5 ข้อ

2.3 การทดสอบ/ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้ศึกษาได้สร้างแบบสอบถามตามกรอบแนวคิดการวิจัย และได้นำเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา ดังนี้

- นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบแล้ว ไปเก็บข้อมูล จากผู้ใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ จำนวน 30 ราย
- จากนั้นนำผลมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ได้ค่าความเชื่อมั่น (reliability) เท่ากับ 0.81

ในส่วนของแบบสัมภาษณ์นั้น เป็นแบบที่มีโครงสร้างตามกรอบแนวคิดการวิจัย และได้นำเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาก่อนที่จะนำไปใช้สัมภาษณ์จริงต่อไป

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาจะดำเนินการ เก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรดังนี้

3.1 เก็บข้อมูลจากผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยเก็บข้อมูลจากผู้มาใช้บริการในสถานีบริการน้ำมัน รวม 5 บริษัท ดังนี้

- บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท เอส โซ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

โดยจะสุ่มเก็บตัวอย่าง บริษัท ละ 5 แห่งๆ ละ 16 ราย รวมสุ่มตัวอย่างผู้บริโภค ทั้งสิ้น 400 ราย โดยจะสุ่มตัวอย่างในช่วงระหว่างวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 รวมใช้ระยะเวลาในการสุ่มเก็บตัวอย่าง 2 เดือน ซึ่งจะทำการสุ่มตัวอย่างตามรายชื่อและสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย (ดูรายละเอียดในภาคผนวก)

3.2 เก็บข้อมูลจากผู้จำหน่าย(สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 50 ราย โดยเก็บข้อมูลสถานีบริการน้ำมัน รวม 5 บริษัท ดังนี้

- บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท เอส โซ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

โดยสุ่มเก็บตัวอย่างบริษัท ละ 5 แห่งๆ ละ 2 ราย ซึ่งประกอบด้วย เจ้าของกิจการและพนักงานขายของสถานีบริการน้ำมันนั้นๆ รวมสุ่มเก็บตัวอย่างผู้จำหน่าย(สถานีบริการน้ำมัน) ทั้งสิ้น 50 ราย โดยจะสุ่มตัวอย่างในช่วงระหว่างวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 รวมใช้ระยะเวลาในการสุ่มตัวอย่าง 2 เดือน ซึ่งจะทำการสุ่มเก็บตัวอย่างตามรายชื่อและสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย (ดูรายละเอียดในภาคผนวก)

3.3 เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ จำนวน 3 แห่ง แห่งละ 2 ราย รวม 6 ราย ดังนี้

1. ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ กรมสรรพสามิต จำนวน 2 ราย ได้แก่

- นายบุญเลิศ ปิ่นจิเสศิกุล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนตรวจสอบและปราบปราม
สังกัด กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- นายอาคม ทองประศรี ตำแหน่ง เจ้าพนักงานสรรพสามิต 5 สังกัด
กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- 2. ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี จำกัด จำนวน 2 ราย ได้แก่
 - นายมนตรี อินทนา ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงงานบริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี
จำกัด
 - นายวิรุณ ว่องวารานนท์ ตำแหน่ง ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี
จำกัด
- 3. ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท บัณฑิตพัฒนา-เทค จำกัด จำนวน 2 ราย ได้แก่
 - นายวุฒิเลิศ ทรัพย์ไพบุลย์สุข ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท บัณฑิตพัฒนา-
เทค จำกัด
 - นางสาววันดี มงคลชาติไทย ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท บัณฑิต
พัฒนา-เทค จำกัด

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้มาจากการใช้แบบสอบถามซึ่งเก็บจาก กลุ่มประชากรผู้ขับรถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 400 ราย และ กลุ่มประชากรผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 50 ราย แล้วนำแบบสอบถามที่ได้ทั้งหมดมาลงรหัส (coding) จากนั้นนำมาทำการประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

- การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (descriptive analysis) โดยการนำข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามมารวบรวมแจกแจงในรูปค่าสถิติ ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (frequency distribution) ค่าร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย (mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation: S.D.) ใช้อธิบายปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
- การวิเคราะห์เชิงสถิติอนุมาน (inferential statistics) ได้แก่ ค่า t-test ค่า F-test ความแปรปรวนแปรทางเดียว (One-Way-Anova)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่

- การแจกแจงความถี่ (frequency distribution) ใช้จำแนกข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล
- ค่าร้อยละ (percentage) ใช้วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
- ค่าเฉลี่ย (mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation: S.D.) ใช้อธิบายระดับความสนใจ ความเข้าใจ การรับรู้ หรือความสะดวก
- ค่า t-test ใช้ทดสอบค่าเฉลี่ยของประชากร และความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากร 2 กลุ่ม
- ค่า F-test ใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากรมากกว่า 2 กลุ่ม โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแปรทางเดียว (One-Way-Anova)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 400 ราย และผู้จำหน่าย (สถานีบริการ) น้ำมันเชื้อเพลิง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 50 ราย แล้วนำข้อมูลที่ได้ มาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ด้วยวิธีการทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตารางประกอบคำอธิบาย ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูล และลักษณะเฉพาะ) ของผู้ตอบแบบสอบถาม ในด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 โดยครอบคลุมถึงปัจจัยในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์
- ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน

โดยใช้สัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

\bar{X} หมายถึง ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง

S.D. หมายถึง ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

t หมายถึง ค่าสถิติ t ที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน

F หมายถึง ค่าสถิติ F ที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน

sig หมายถึง ค่าความน่าจะเป็น ที่คำนวณได้จากค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบ

สมมติฐาน

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูล และลักษณะเฉพาะ) ของผู้ตอบแบบสอบถาม (กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ ในส่วนที่ 1) ในด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ดังนี้

ตารางที่ 4.1 ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ

ประเภทข้อมูล	ลักษณะเฉพาะ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	227	56.8
	หญิง	173	43.2
อายุ	15 - 24 ปี	104	26.0
	25 - 34 ปี	124	31.0
	35 - 44 ปี	102	25.5
	45 - 54 ปี	69	17.3
	55 - 64 ปี	1	0.2
	65 ปีขึ้นไป	-	-
ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา	26	6.4
	มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า	9	2.2
	มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	99	24.8
	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	36	9.0
	ปริญญาตรี	207	51.8
	สูงกว่าปริญญาตรี	23	5.8
อาชีพ	รับจ้าง	71	17.8
	รับราชการ	119	29.8
	รัฐวิสาหกิจ	37	9.2
	ธุรกิจส่วนตัว	50	12.4
	อื่น ๆ	123	30.8

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ประเภทข้อมูล	ลักษณะเฉพาะ	จำนวน(คน)	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่า 5,000 บาท	49	12.2
	5,001 - 10,000 บาท	129	32.2
	10,001 - 15,000 บาท	115	28.8
	15,001 - 20,000 บาท	87	21.8
	20,001 - 25,000 บาท	12	3.0
	มากกว่า 25,000 บาท	8	2.0
ประเภทรถ	รถจักรยานยนต์	161	40.2
	รถเก๋ง	132	33.0
	รถกระบะ	101	25.3
	รถตู้	-	-
	รถอื่น ๆ	6	1.5
การใช้หรือไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	ใช้	76	19.0
	ไม่ใช้	324	81.0

จากตารางที่ 4.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล(ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ) ของ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ สามารถสรุปได้ ดังนี้

- เพศ ผู้ใช้รถ ร้อยละ 56.80 เป็น เพศชาย และร้อยละ 43.20 เป็น เพศหญิง
- อายุ ผู้ใช้รถ ร้อยละ 31 มีอายุ 25 – 34 ปี , รองลงมา ร้อยละ 26 มีอายุ 15 – 24 ปี ร้อยละ 25.5 มีอายุ 35 – 44 ปี , ร้อยละ 17.3 มีอายุ 45 - 54 ปี และร้อยละ 0.3 มีอายุ 55 – 64 ปี

ตามลำดับ

- ระดับการศึกษา ผู้ใช้รถ ร้อยละ 51.8 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี , รองลงมา ร้อยละ 24.8 มีการศึกษาระดับ มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า , ร้อยละ 9 มีการศึกษาระดับ อนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ร้อยละ 6.5 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า , ร้อยละ 5.8 มีการศึกษาระดับ ประถมศึกษา และร้อยละ 2.3 มีการศึกษาระดับ สูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ
- อาชีพ ผู้ใช้รถ ร้อยละ 30.8 มีอาชีพอื่น ๆ เช่น นักศึกษา ค้าขาย เป็นต้น , รองลงมา ร้อยละ 29.8 มีอาชีพรับราชการ , ร้อยละ 17.8 มีอาชีพรับจ้าง , ร้อยละ 12.4 มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว และร้อยละ 9.2 มีอาชีพเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ ตามลำดับ

- รายได้ ผู้ใช้รถ ร้อยละ 32.2 มีรายได้ต่อเดือน 5,001 – 10,000 บาท , รองลงมา ร้อยละ 28.8 มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท , ร้อยละ 21.8 มีรายได้ต่อเดือน 15,001 – 20,000 บาท , ร้อยละ 12.2 มีรายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 3 มีรายได้ต่อเดือน 20,001 – 25,000 บาท และร้อยละ 2 มีรายได้ต่อเดือน มากกว่า 25,000 บาท ตามลำดับ

- รถที่ใช้ ผู้ใช้รถ ร้อยละ 40.2 ใช้รถจักรยานยนต์ , ร้อยละ 33 ใช้รถเก๋ง , ร้อยละ 25.3 ใช้รถกระบะ และ ใช้รถอื่น ๆ อีก ร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

- การใช้หรือไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีดังนี้ ร้อยละ 81 ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และร้อยละ 19 ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตามลำดับ

โดยทำการสำรวจ จากสถานีบริการน้ำมัน 5 บริษัท คือ สถานีบริการน้ำมัน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) , บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) , บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด , บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด โดยมีการเก็บข้อมูล บริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 16 ราย รวมทั้งสิ้น 400 ราย

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูล และลักษณะเฉพาะ) ของ ผู้ตอบแบบสอบถาม (กลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่าย ในส่วนที่ 1) ในด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษา และ ชื่อสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่าย

ประเภทข้อมูล	ลักษณะเฉพาะ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	28	56
	หญิง	22	44
อายุ	18 – 25 ปี	14	28
	26 – 33 ปี	19	38
	34 – 41 ปี	12	24
	42 - 49 ปี	-	-
	50 – 57 ปี	-	-
	58 ปีขึ้นไป	5	10

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ประเภทข้อมูล	ลักษณะเฉพาะ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา	-	-
	มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า	17	34
	มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า	20	40
	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	-	-
	ปริญญาตรี	13	26
	สูงกว่าปริญญาตรี	-	-
สถานบริการ	ปตท.	10	20.0
	บางจาก	10	20.0
	เชลล์	10	20.0
	เอสโซ่	10	20.0
	คาลเท็กซ์	10	20.0

จากตารางที่ 4.2 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล (ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่ายน้ำมัน สามารถสรุปได้ดังนี้

- เพศ ผู้จำหน่ายน้ำมัน ร้อยละ 56 เป็นเพศชาย และร้อยละ 44 เป็นเพศหญิง
- อายุ ผู้จำหน่ายน้ำมัน ร้อยละ 38 มีอายุ 26-33 ปี รองลงมา ร้อยละ 28 มีอายุ 18-25 ปี ร้อยละ 24 มีอายุ 34-41 ปี และร้อยละ 10 มีอายุ 58 ปีขึ้นไป ตามลำดับ
- ระดับการศึกษา ผู้จำหน่ายน้ำมัน ร้อยละ 40 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า รองลงมา ร้อยละ 34 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า, ร้อยละ 26 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ตามลำดับ
- สถานบริการ มีการสำรวจจากสถานบริการน้ำมันรวม 5 บริษัท คือ สถานบริการน้ำมัน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด, บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด โดยมีการเก็บข้อมูล บริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 2 ราย รวมทั้งสิ้น 50 ราย

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็น

ข้อมูลความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ (ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในส่วนที่ 2) โดยครอบคลุมถึงปัจจัยในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ตารางที่ 4.3 ภาพรวมการแสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถ

ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์	2.89	0.76	ปานกลาง
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์	2.75	0.60	ปานกลาง
ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	3.11	0.75	ปานกลาง
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์	2.77	0.83	ปานกลาง
รวม	2.88	0.73	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ภาพรวมของการแสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถ โดยมีภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง (โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.88 และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.73) ซึ่งสามารถจัดลำดับความสำคัญของความคิดเห็น ในด้านต่างๆจากค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ได้ดังนี้

- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม ได้รับรู้ข้อมูลในเรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จากการประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.11 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.75

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจในเรื่องของราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.89 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76

- ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความสะดวกในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.77 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.83

- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความเข้าใจในเรื่องของคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.75 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60

ข้อมูลความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ (ผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในส่วนที่ 2) โดยครอบคลุมถึงปัจจัย ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตารางที่ 4.4 ภาพรวมการแสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ

ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.80	0.54	ปานกลาง
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	1.72	0.43	น้อยที่สุด
ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.50	0.54	น้อย
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.12	0.52	ปานกลาง
รวม	2.53	0.50	น้อย

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ภาพรวมของการแสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการ ของผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ โดยมีภาพรวม อยู่ในระดับน้อย (โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.53 และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.50) ซึ่งสามารถจัดลำดับความสำคัญของความคิดเห็นในด้านต่างๆ จากค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ได้ดังนี้

- ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถมีความสะดวกในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จากสถานีบริการน้ำมัน อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.12 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.52

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการให้ราคาส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.54

- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถได้รับรู้ข้อมูลในเรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จากการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.54

- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความเข้าใจในเรื่องของคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับน้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.72 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.43

สรุปรายละเอียด ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ (ในตอนที่ 2) ที่แสดงความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในปัจจัย ด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ดังนี้

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของผู้ใช้รถ

ประเด็นคำถาม	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด	3.02	0.85	ปานกลาง
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด	2.76	0.82	ปานกลาง
ภาพรวมด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.89	0.76	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจในเรื่องของราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.89 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 ดังนี้

ข้อที่ 1. ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.02 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.85

ข้อที่ 2. ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.82

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของผู้ใช้รถ

ประเด็นคำถาม	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.45	0.74	น้อย
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95	2.93	0.81	ปานกลาง
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ <u>ผลดี</u> ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.78	0.86	ปานกลาง
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ <u>ผลเสีย</u> ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.90	0.89	ปานกลาง
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ <u>ผลดี</u> ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.73	0.91	ปานกลาง
ภาพรวมในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.75	0.60	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจในเรื่องของคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.75 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60 ดังนี้

ข้อที่ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.45 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.74

ข้อที่ 4. ท่านมั่นใจเพียงใด ว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มั่นใจว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.93 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.81

ข้อที่ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.78

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.86

ข้อที่ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.90

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.89

ข้อที่ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.73

ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.91

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถ

ประเด็นคำถาม	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด	3.59	1.01	มาก
9. ท่านเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด	2.65	0.78	ปานกลาง
ภาพรวมในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	3.11	0.75	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม ได้รับรู้ข้อมูลในเรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จากการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.11 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.75 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า มีการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.59 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.01

ข้อ 9. ท่านเห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มี การเลือกใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.65 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.78

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็นคำถาม	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด	2.77	0.83	ปานกลาง
ภาพรวมในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.77	0.83	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความสะดวกในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.77 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.83

สรุปรายละเอียด ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามของผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีต่อผู้ใช้รถ (ในส่วนของ 2) เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในปัจจัย ด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ในด้านราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ของผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีต่อผู้ใช้รถ

ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
1. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ พอใจในราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากน้อยเพียงใด	2.32	1.09	น้อย
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าเป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ของผู้ใช้รถ เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด	3.28	0.83	ปานกลาง
ภาพรวมในด้านราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์	2.80	0.54	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ ให้ความสนใจในเรื่องของราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.54 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ พอใจในราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ พอใจในราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.32 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.09

ข้อที่ 2. ถ้าราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ของผู้ใช้รถ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ของผู้ใช้รถ เพิ่มขึ้น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.28 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.83

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีต่อผู้ใช้รถ

ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน	(\bar{X})	S.D.	ระดับ
3. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากน้อยเพียงใด	2.02	0.58	น้อย
4. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมน้ำมันเบนซิน 91 และ 95	1.68	0.47	น้อยที่สุด
5. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด	1.86	0.57	น้อย
6. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด	1.98	0.68	น้อย
7. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด	1.10	0.30	น้อยที่สุด
ภาพรวมในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์	1.72	0.43	น้อยที่สุด

จากตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความเข้าใจในเรื่องของคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับ น้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 1.72 และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.43 ดังนี้

ข้อที่ 3. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.02 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.58

ข้อที่ 4. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถมั่นใจว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อยู่ในระดับ น้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.68 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.47

ข้อที่ 5. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.86 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.57

ข้อที่ 6. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.98 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.68

ข้อที่ 7. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.10 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.30

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีต่อผู้ใช้รถ

ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้ผู้ใช้รถทราบ มากน้อยเพียงใด	2.46	0.64	น้อย
9. ท่านเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้ผู้ใช้รถทราบ มากน้อยเพียงใด	2.54	0.50	น้อย
ภาพรวมในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.50	0.56	น้อย

จากตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ ได้รับรู้ข้อมูลในเรื่องน้ำมันแก๊ส โซซอล จากการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซซอล อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.50 มีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.56 ดังนี้

ข้อที่ 8. ท่านเห็นว่า มีการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซซอล ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้ผู้ใช้รถทราบ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า มีการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซซอล ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้ผู้ใช้รถทราบ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.46 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.64

ข้อที่ 9. ท่านเห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมัน แก๊ส โซซอล ให้ผู้ใช้รถทราบ มากน้อยเพียงใด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซซอล ให้ผู้ใช้รถทราบ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.54 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.50

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซซอล ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมัน แก๊ส โซซอล ของผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีต่อผู้ใช้รถ

ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน	(\bar{x})	S.D.	ระดับ
10. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมัน แก๊ส โซซอลจากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด	3.12	0.52	ปานกลาง
ภาพรวมการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซซอล	3.12	0.52	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความสะดวกในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซซอล จากสถานีบริการน้ำมัน มีความคิดเห็น อยู่ใน ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.12 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.52

สรุป ข้อมูลแบบสอบถามในส่วนที่ 3 ของผู้ใช้รถ ที่แสดงความเห็นเพิ่มเติมโดยอิสระ เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในปัจจัย ด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ดังนี้

ท่านตัดสินใจเลือกเติมหรือไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เนื่องจาก

- ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่า ราคาของน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่า ราคาของน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 เพียงเล็กน้อย หากมีการกำหนดราคาให้ต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ คือ ให้มีราคาต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ในราคาลิตรละ 3 – 5 บาท ก็จะหันมาเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

- คุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่า ราคาของน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 จึงเลือกใช้ โดยไม่คำนึงคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงแต่ขอให้สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ก็เป็นการเพียงพอกับเหตุผลที่เลือกใช้

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพต่ำกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 เนื่องจาก ประชาชนไม่ได้รับข้อมูลที่สามารถระบุได้ว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อีกทั้งประชาชนได้สังเกต จากการที่ภาครัฐไม่เลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในหน่วยงานของรัฐเอง ซึ่งเป็นส่วนประกอบในการสร้างความไม่มั่นใจให้กับประชาชนถึงคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

- สถานที่จำหน่ายของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ หรือมีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ไม่มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ และไม่มีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

- การประชาสัมพันธ์ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ เฉพาะสถานี

บริการน้ำมันบางแห่ง ซึ่งไม่แพร่หลายเท่าที่ควร และส่วนที่ตนเองเลือกเติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพราะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีราคาที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อีกทั้งสถานีบริการน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ หรือมีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ เฉพาะสถานีบริการน้ำมันบางแห่ง ซึ่งไม่แพร่หลายเท่าที่ควร อีกทั้งไม่ทราบข้อมูลที่สามารถจูงใจหรือข้อมูลที่แท้จริงในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และ ไม่มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ และไม่มีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

- เรื่อง อื่น ๆ

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความคิดเห็น

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิง แต่คิดว่า เป็นก๊าซหุงต้ม ที่ใช้ในครัวเรือนทั่วไป และกลัวอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับตนเองหรือรถยนต์ของตนเมื่อเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สรุป ข้อมูลแบบสอบถามในส่วนที่ 3 ของผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีต่อผู้ใช้รถ ที่แสดงความเห็นเพิ่มเติมโดยอิสระ เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในปัจจัย ด้านราคา คุณภาพ การประชาสัมพันธ์ และการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ดังนี้

ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ ตัดสินใจเลือกเติมหรือไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เนื่องจาก

- ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าราคาของน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าราคาของน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 เพียงเล็กน้อย หากมีการกำหนดราคาให้ต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ คือ ให้มีราคาต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ในราคาดิถรรณะ 3 – 5 บาท ก็จะหันมาเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

- คุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าราคาของน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 จึงเลือกใช้ โดยไม่คำนึงคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงแต่ขอให้สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ก็เป็นการเพียงพอกับเหตุผลที่เลือกใช้

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพต่ำกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 เนื่องจาก ประชาชนไม่ได้รับข้อมูลที่สามารถระบุได้ว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อีกทั้งประชาชนได้สังเกตจากการที่ภาครัฐไม่เลือกใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในหน่วยงานของรัฐเอง ซึ่งเป็นส่วนประกอบในการสร้างความไม่มั่นใจให้กับประชาชนถึงคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

- สถานที่จำหน่ายของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ หรือมีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า ไม่มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ และไม่มีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

- การประชาสัมพันธ์ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประชาชนที่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ เฉพาะสถานีบริการน้ำมันบางแห่ง ซึ่งไม่แพร่หลายเท่าที่ควร และส่วนที่ตนเองเลือกเติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพราะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีราคาที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อีกทั้งสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ หรือมีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

ประชาชนที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ เฉพาะสถานีบริการน้ำมันบางแห่ง ซึ่งไม่แพร่หลายเท่าที่ควร อีกทั้งไม่ทราบข้อมูลที่สามารถดูใจหรือข้อมูลที่แท้จริงในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และ ไม่มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ใกล้กับสถานที่ ที่ตนเองผ่านเป็นประจำ และไม่มีจำหน่ายในสถานีบริการที่ตนเองมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ

- เรื่อง อื่น ๆ

ผู้จำหน่ายน้ำมัน เห็นว่า ผู้ใช้รถส่วนใหญ่ ขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง คุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมทั้งประชาชนส่วนใหญ่คิดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง แต่คิดว่า เป็นก๊าซหุงต้ม ที่ใช้ในครัวเรือนทั่วไป และกลัวอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับตนเองหรือรถยนต์ของตนเมื่อเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน

จากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย ดังนี้

- 1) คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 2) การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 3) การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น
- 4) การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 5) การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1) พบว่า คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

ตารางที่ 4.13 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตาม เพศ

สรุปภาพรวม	เพศ		หญิง		t	sig
	ชาย	หญิง	(\bar{X})	S.D.		
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.76	0.74	3.05	0.74	3.75	0.00
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.76	0.60	2.74	0.59	0.31	0.75
ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.94	0.62	3.33	0.85	5.28	0.00
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.71	0.86	2.86	0.79	1.75	0.08

จากตารางที่ 4.13 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่เป็นเพศหญิง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่าเพศชาย
- เพศหญิง มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.05 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.74
- เพศชาย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.74

ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่เป็นเพศชาย มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่าเพศหญิง

- เพศชาย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60
 - เพศหญิง มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.74 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.59
- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่เป็นเพศหญิง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สูงกว่า เพศชาย

- เพศหญิง มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.85
- เพศชาย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.62

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่เป็นเพศหญิง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่เป็นเพศชาย

- เพศหญิง มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.86 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.79
- เพศชาย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.71 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.86

ตารางที่ 4.14 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตาม อายุ

สรูปภาพรวม	อายุ 15 - 24 ปี		25 - 34 ปี		35 - 44 ปี		45 - 54 ปี		55 - 64 ปี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.87	0.76	2.78	0.88	3.11	0.59	2.76	0.66	3.00	0.00	3.44	0.00
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.72	0.51	2.75	0.58	2.73	0.75	2.84	0.47	2.80	0.00	0.53	0.71
ด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.08	0.85	3.08	0.76	3.25	0.79	3.02	0.46	2.50	0.00	1.36	0.24
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.73	0.76	2.69	0.79	2.80	0.99	2.94	0.76	3.00	0.00	1.16	0.32

จากตารางที่ 4.14 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุ 35 - 44 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.11 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.59
- กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุ 45 - 54 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.66
- สรุปในด้านราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง โดย มีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.87 , 2.78 , 3.11 , 2.76 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 , 0.88 , 0.59 , 0.66 และ 0.00 ตามลำดับ

ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุ 45 - 54 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.84 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.47
- กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.72 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51
- สรุปในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ กลุ่มผู้ไ้ร้รด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44ปี , อายุ 45 - 54 ปี และอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.72 , 2.75 , 2.73 , 2.84 และ 2.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51 , 0.58 , 0.75 , 0.47 และ 0.00 ตามลำดับ

ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 35 - 44 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.25 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.79

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

- สรุปในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี และอายุ 45 - 54 ปี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.08 , 3.08 , 3.25 และ 3.02 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.85 , 0.76 , 0.79 และ 0.46 ตามลำดับ และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 25 - 34 ปี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.69 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.79

- สรุปในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.73 , 2.69 , 2.80 , 2.94 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 , 0.79 , 0.99 , 0.76 และ 0.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.15 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จำแนกตามระดับการศึกษา

สรุป ภาพรวม	ระดับการ ศึกษา		มัธยมตอน ต้น หรือ เทียบเท่า		มัธยมตอน ปลาย หรือ เทียบเท่า		อนุปริญญา หรือ เทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่า ปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
ด้านราคา ของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.84	0.23	2.05	0.72	2.94	0.74	2.91	1.13	2.87	0.71	3.13	0.75	2.83	0.01
ด้านการ กำหนด คุณภาพของ น้ำมัน แก๊สโซฮอล์	3.14	0.41	2.73	0.50	2.74	0.65	3.10	0.45	2.69	0.58	2.33	0.36	7.85	0.00
ด้านประชา- สัมพันธ์ ส่งเสริมการ ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์	3.19	0.28	2.44	0.68	2.96	0.75	3.13	0.81	3.17	0.77	3.41	0.68	3.28	0.00
ด้านการจัด ให้มีสถานี บริการน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	3.04	0.66	3.11	0.60	2.85	0.85	3.47	0.60	2.63	0.84	2.22	0.42	10.32	0.00

จากตารางที่ 4.15 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.13 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.75
- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษามัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.05 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.72
- สรุปในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า , อนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ปริญญาตรี และสูงกว่า ปริญญาตรี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.84 , 2.94 , 2.91 , 2.87 และ 3.13 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.23 , 0.74 , 1.13 , 0.71 และ 0.75 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.05 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.72

ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.14 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.41
- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการ

การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.36

- สรุปในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา, มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า, มัธยมศึกษาปลายหรือเทียบเท่า, อนุปริญญาหรือเทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.14, 2.73, 2.74, 3.10 และ 2.69 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.41, 0.50, 0.65, 0.45 และ 0.58 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.36

ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.41 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.68

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.44 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.68

- สรุปในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา, มัธยมศึกษาปลายหรือเทียบเท่า, อนุปริญญาหรือเทียบเท่า, ปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.19, 2.96, 3.13 และ 3.17 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.28, 0.75, 0.81 และ 0.77 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.44 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.68 และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.41 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.68

ด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.47 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.42

- สรุปในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า, มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.04 , 3.11 , 2.85 และ 2.63 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.66 , 0.60 , 0.85 และ 0.84 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.47 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60 และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.42

ตารางที่ 4.16 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จำแนกตาม อาชีพ

อาชีพ	รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่นๆ		F	sig
	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
สรุปภาพรวม												
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.85	0.50	2.88	0.79	2.45	0.96	3.22	0.75	2.91	0.72	5.66	0.00
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.05	0.51	2.49	0.58	2.87	0.28	2.92	0.82	2.73	0.51	13.02	0.00
ด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.87	0.51	3.16	0.68	3.09	0.70	3.24	1.08	3.16	0.77	2.45	0.04
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.20	0.64	2.45	0.87	2.62	0.49	3.02	0.97	2.79	0.79	11.60	0.00

จากตารางที่ 4.16 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.75

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพอื่นๆ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.45 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.96

- สรุปในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รับราชการ ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพ อื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.85 , 2.88 , 3.22 และ 2.91 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.50 , 0.79 , 0.75 และ 0.72 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.45 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.96

ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.05 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับราชการ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.49 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.58

- สรุปในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพ อื่นๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.05 , 2.87 , 2.92 และ 2.73 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51 , 0.28 , 0.82 และ 0.51 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถที่มีอาชีพรับราชการ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.49 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.58

ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้

น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.24 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.08

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.87 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51

- สรุปในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , ราชการ , รัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่นๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.87 , 3.16 , 3.09 , 3.24 และ 3.16 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51 , 0.68 , 0.70 , 1.08 และ 0.77 ตามลำดับ

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.20 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.64

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพราชการ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีกลุ่มอาชีพอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.45 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.87

- สรุปในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่นๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.20 , 2.62 , 3.02 และ 2.79 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.64 , 0.49 , 0.97 และ 0.79 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพราชการ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.45 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.87

ตารางที่ 4.17 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จำแนกตาม รายได้

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่า 5,001 ถึง 10,001		10,001 ถึง 15,001		15,001 ถึง 20,001		20,001 ถึง 25,001		มากกว่า 25,001		F	sig		
	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.				
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.06	0.80	2.74	0.85	3.00	0.59	2.91	0.77	2.87	0.56	2.31	0.59	3.02	0.01
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.76	0.53	2.68	0.74	2.89	0.45	2.80	0.45	2.06	0.65	2.40	0.48	5.75	0.00
ด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.42	0.76	2.79	0.77	3.36	0.57	3.16	0.70	2.54	1.09	3.06	0.17	11.49	0.00
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.94	0.55	2.64	1.06	2.95	0.72	2.75	0.70	2.33	0.65	2.38	0.74	3.20	0.00

จากตารางที่ 4.17 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริม การ

ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.06 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.80

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.31 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.59

- สรุปในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท และรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.06 , 2.74 , 3.00 , 2.91 และ 2.87 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.80 , 0.85 , 0.59 , 0.77 และ 0.56 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.31 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.59

ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.89 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.45

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.06 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.65

- สรุปในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.76 , 2.68 , 2.89 และ 2.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.53 0.74 , 0.45 และ 0.45 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้

20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้ มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.06 และ 2.40 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.65 และ 0.48

ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.42 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.54 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.09

- สรุปในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท และรายได้ มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.42 , 2.79 , 3.36 , 3.16 และ 3.06 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 , 0.77 , 0.57 , 0.70 และ 0.17 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.54 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.09

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.95 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.72

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.65
- สรุปในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท ,รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท และรายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.94 , 2.64 , 2.95 และ 2.75 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.55 , 1.06 , 0.72 และ 0.70 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้ มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.33 และ 2.38 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.65 และ 0.74

ตารางที่ 4.18 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จำแนกตามประเภทรถ

ประเภท รถที่ใช้	รถจักรยานยนต์		รถเก๋ง		รถกระบะ		รถอื่นๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
สรุปภาพรวม										
ด้านราคาของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.96	0.80	3.31	0.81	3.06	0.53	3.50	0.00	5.89	0.00
ด้านการกำหนดคุณภาพของ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.68	0.66	2.73	0.58	2.82	0.46	3.80	0.00	7.60	0.00
ด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.86	0.67	3.06	0.84	2.70	0.74	3.00	0.00	4.36	0.00
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.78	0.89	2.71	0.82	2.76	0.73	4.00	0.00	4.65	0.00

จากตารางที่ 4.18 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00
 - กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทรถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.96 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.80
 - สรุปในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทรถจักรยานยนต์ ประเภทรถเก๋ง และประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.96 , 3.31 และ 3.06 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.80 0.81 และ 0.53 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00
- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทที่ไ้ร่ด ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้
- กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00
 - กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทรถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.68 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.66
 - สรุปในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทรถจักรยานยนต์ , ประเภทรถเก๋ง และประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.68 , 2.73 และ 2.82 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.66 , 0.58 และ 0.46 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ไ้ร่ด ประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทเก๋ง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.06 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.84

- กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทกระบะ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.70 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.74

- สรุปในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทจักรยานยนต์, ประเภทเก๋ง, ประเภทกระบะและประเภทอื่นๆ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.86, 3.06, 2.70 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.67, 0.84, 0.74 และ 0.00 ตามลำดับ

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

- กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทเก๋ง มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทอื่น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.71 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.82

- สรุปในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภท

รถจักรยานยนต์ , ประเภทรถเก๋ง และประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.78 , 2.71 และ 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.89 , 0.82 และ 0.73 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทอื่น ๆ อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ตารางที่ 4.19 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

สรุภาพรวม	น้ำมันเชื้อเพลิง		ใช้น้ำมัน		ไม่ใช้น้ำมัน		t	sig
	น้ำมันเชื้อเพลิง	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	(\bar{x})	S.D.		
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.64	0.67	2.71	0.66	10.93	0.00	
ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.14	0.52	2.66	0.58	6.54	0.00	
ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.84	0.63	2.94	0.67	10.47	0.00	
ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.22	0.77	2.67	0.81	5.39	0.00	

จากตารางที่ 4.19 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.64 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.67

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้

น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.71 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.68

- สรุปในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 อยู่ในระดับ มาก และระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.64 และ 2.71 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.67 และ 0.66 ตามลำดับ

ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.14 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.52

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.66 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.58

- สรุปในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.14 และ 2.66 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.52 และ 0.58 ตามลำดับ

ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.84 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.63

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.67

- สรุปในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 อยู่ในระดับ มาก และระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.84 และ 2.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.63 และ 0.67 ตามลำดับ

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.77

- กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.67 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.81

- สรุปในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.22 และ 2.67 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.77 และ 0.81 ตามลำดับ

จากผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่า คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

- เพศ ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคา และด้านประชาสัมพันธ์ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- เพศ ที่แตกต่างกัน **ไม่มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านคุณภาพ และ ด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- อายุ ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- อายุ ที่แตกต่างกัน **ไม่มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- ระดับการศึกษา ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคา ด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- อาชีพ ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคา ด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- รายได้ ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคา ด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- ประเภทที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคา ด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และ น้ำมันเบนซิน 95

- การใช้ หรือ ไม่ใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคา ด้านคุณภาพ ด้านประชาสัมพันธ์ และด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่เกี่ยวกับการยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และ น้ำมันเบนซิน 95

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2) การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

ตารางที่ 4.20 การทดสอบความแตกต่าง การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านราคา

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริมและ สนับสนุน	ด้านราคา		ระดับความคิดเห็น	t	sig
		(\bar{x})	S.D.			
เพศ ชาย		2.76	0.74	ปานกลาง		
เพศ หญิง		3.05	0.74	ปานกลาง		
รวม		2.90	0.74	ปานกลาง	3.75	0.00
ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.64	0.67	มาก		
ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		2.71	0.66	ปานกลาง		
รวม		3.17	0.66	ปานกลาง	10.93	0.00

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริมและ สนับสนุน	ด้านราคา		ระดับความคิดเห็น	F	sig
		(\bar{x})	S.D.			
อายุ 15 - 24 ปี		2.87	0.76	ปานกลาง		
25 - 34 ปี		2.78	0.88	ปานกลาง		
35 - 44 ปี		3.11	0.59	ปานกลาง		
45 - 54 ปี		2.76	0.66	ปานกลาง		
55 - 64 ปี		3.00	0.00	ปานกลาง		
รวม		2.90	0.57	ปานกลาง	3.44	0.00

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน	ด้านราคา		ระดับความคิดเห็น	F	sig
		(\bar{x})	S.D.			
การศึกษา ระดับ ประถมศึกษา		2.84	0.23	ปานกลาง		
มัธยมต้น หรือเทียบเท่า		2.05	0.72	น้อย		
มัธยมปลาย หรือเทียบเท่า		2.94	0.74	ปานกลาง		
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า		2.91	1.13	ปานกลาง		
ปริญญาตรี		2.87	0.71	ปานกลาง		
สูงกว่า ปริญญาตรี		3.13	0.75	ปานกลาง		
รวม		2.95	0.71	ปานกลาง	2.83	0.01
อาชีพ รับจ้าง		2.85	0.50	ปานกลาง		
รับราชการ		2.88	0.79	ปานกลาง		
รัฐวิสาหกิจ		2.45	0.96	น้อย		
ธุรกิจส่วนตัว		3.22	0.75	ปานกลาง		
อื่น ๆ		2.91	0.72	ปานกลาง		
รวม		2.86	0.74	ปานกลาง	5.66	0.00
รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท		3.06	0.80	ปานกลาง		
5,001 – 10,000 บาท		2.74	0.85	ปานกลาง		
10,001 – 15,000 บาท		3.00	0.59	ปานกลาง		
15,001 – 20,000 บาท		2.91	0.77	ปานกลาง		
20,001 – 25,000 บาท		2.87	0.56	ปานกลาง		
มากกว่า 25,000 บาท		2.31	0.59	น้อย		
รวม		2.81	0.69	ปานกลาง	3.02	0.01
ประเภทรถที่ใช้ รถจักรยานยนต์		2.86	0.67	ปานกลาง		
รถยนต์(รถเก๋ง)		3.06	0.84	ปานกลาง		
รถยนต์(รถกระบะ)		2.70	0.74	ปานกลาง		
รถยนต์อื่นๆ.....		3.00	0.00	ปานกลาง		
รวม		2.90	0.44	ปานกลาง	4.36	0.00

ตารางที่ 4.20 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

- ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ(ปัจจัยส่วนบุคคล)ประกอบด้วย เพศ , อายุ ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.90 , 2.90 , 2.95 , 2.86 , 2.81 , 2.90 และ 3.17 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.74 , 0.57 , 0.71 , 0.74 , 0.69 , 0.44 และ 0.66 ตามลำดับ และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 แสดงว่า การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 มีความแตกต่าง ในการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3) การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น ดังนี้

ตารางที่ 4.21 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ในด้านคุณภาพ

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริมและ สนับสนุน	ด้านคุณภาพ				
		(\bar{x})	S.D.	ระดับความคิดเห็น	t	sig
เพศ ชาย		2.76	0.60	ปานกลาง		
เพศ หญิง		2.74	0.59	ปานกลาง		
รวม		2.75	0.59	ปานกลาง	0.31	0.75
ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.14	0.52	ปานกลาง		
ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		2.66	0.58	ปานกลาง		
รวม		2.90	0.55	ปานกลาง	6.54	0.00

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน	ด้านคุณภาพ		ระดับความคิดเห็น	F	sig
		(\bar{X})	S.D.			
		(\bar{X})	S.D.			
อายุ	15 - 24 ปี	2.72	0.51	ปานกลาง		
	25 - 34 ปี	2.75	0.58	ปานกลาง		
	35 - 44 ปี	2.73	0.75	ปานกลาง		
	45 - 54 ปี	2.84	0.47	ปานกลาง		
	55 - 64 ปี	2.80	-	ปานกลาง		
รวม		2.76	0.46	ปานกลาง	0.53	0.73
การศึกษา ระดับ ประถมศึกษา		3.14	0.41	ปานกลาง		
	มัธยมต้น หรือเทียบเท่า	2.73	0.50	ปานกลาง		
	มัธยมปลาย หรือเทียบเท่า	2.74	0.65	ปานกลาง		
	อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	3.10	0.45	ปานกลาง		
	ปริญญาตรี	2.69	0.58	ปานกลาง		
	สูงกว่า ปริญญาตรี	2.33	0.36	น้อย		
รวม		2.78	0.49	ปานกลาง	7.85	0.00
อาชีพ รับจ้าง		3.05	0.51	ปานกลาง		
	รับราชการ	2.49	0.58	น้อย		
	รัฐวิสาหกิจ	2.87	0.28	ปานกลาง		
	ธุรกิจส่วนตัว	2.92	0.82	ปานกลาง		
	อื่นๆ	2.73	0.51	ปานกลาง		
รวม		2.81	0.54	ปานกลาง	13.02	0.00
รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท		2.76	0.53	ปานกลาง		
	5,001 - 10,000 บาท	2.68	0.74	ปานกลาง		
	10,001 - 15,000 บาท	2.89	0.45	ปานกลาง		
	15,001 - 20,000 บาท	2.80	0.45	ปานกลาง		

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน	ด้านคุณภาพ				
		(\bar{X})	S.D.	ระดับความคิดเห็น	F	sig
		(\bar{X})	S.D.		F	sig
20,001 – 25,000 บาท		2.06	0.65	น้อย		
มากกว่า 25,000 บาท		2.40	0.48	น้อย		
รวม		2.59	0.55	น้อย	5.75	0.00
ประเภทรถที่ใช้						
รถจักรยานยนต์		2.68	0.66	ปานกลาง		
รถยนต์(รถเก๋ง)		2.73	0.58	ปานกลาง		
รถยนต์(รถกระบะ)		2.82	0.46	ปานกลาง		
รถยนต์อื่นๆ.....		3.80	0.00	มาก		
รวม		3.00	0.42	ปานกลาง	7.60	0.00

ตารางที่ 4.21 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ยกเว้น ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านเพศ และอายุ ที่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ(ปัจจัยส่วนบุคคล)ประกอบด้วย เพศ , อายุ ระดับการศึกษา , อาชีพ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ อยู่ในระดั ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.75 , 2.76 , 2.78 , 2.81 , 3.00 และ 2.90 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.59 , 0.46 , 0.49 , 0.54 , 0.42 และ 0.55 ตามลำดับ

- ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ(ปัจจัยส่วนบุคคล) รายได้ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.59 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.55

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4) การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

ตารางที่ 4.22 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ในด้านประชาสัมพันธ์

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน	ด้าน ประชาสัมพันธ์		ระดับความคิดเห็น	t	sig
		(\bar{x})	S.D.			
เพศ ชาย		2.94	0.62	ปานกลาง		
เพศ หญิง		3.33	0.85	ปานกลาง		
รวม		3.13	0.55	ปานกลาง	5.28	0.00
ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.84	0.63	มาก		
ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		2.94	0.67	ปานกลาง		
รวม		3.39	0.65	ปานกลาง	10.47	0.00

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน	ด้าน ประชาสัมพันธ์		ระดับความคิดเห็น	F	sig
		(\bar{x})	S.D.			
อายุ 15 - 24 ปี		3.08	0.85	ปานกลาง		
25 - 34 ปี		3.08	0.76	ปานกลาง		
35 - 44 ปี		3.25	0.79	ปานกลาง		
45 - 54 ปี		3.02	0.46	ปานกลาง		
55 - 64 ปี		2.50	0.00	น้อย		
รวม		2.98	0.57	ปานกลาง	1.36	0.24
การศึกษา ระดับ ประถมศึกษา		3.19	0.28	ปานกลาง		
มัธยมต้น หรือเทียบเท่า		2.44	0.68	น้อย		
มัธยมปลาย หรือเทียบเท่า		2.96	0.75	ปานกลาง		
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า		3.13	0.81	ปานกลาง		
ปริญญาตรี		3.17	0.77	ปานกลาง		

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน	ด้าน		ระดับความคิดเห็น	F	sig
		ประชาสัมพันธ (\bar{x})	S.D.			
สูงกว่า ปริญญาตรี		3.41	0.68	มาก		
รวม		3.00	0.66	ปานกลาง	3.28	0.00
อาชีพ รับจ้าง		2.87	0.51	ปานกลาง		
รับราชการ		3.16	0.68	ปานกลาง		
รัฐวิสาหกิจ		3.09	0.70	ปานกลาง		
ธุรกิจส่วนตัว		3.24	1.08	ปานกลาง		
อื่น ๆ		3.16	0.77	ปานกลาง		
รวม		3.10	0.74	ปานกลาง	2.45	0.04
รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท		3.42	0.76	ปานกลาง		
5,001 – 10,000 บาท		2.79	0.77	ปานกลาง		
10,001 – 15,000 บาท		3.36	0.57	ปานกลาง		
15,001 – 20,000 บาท		3.16	0.70	ปานกลาง		
20,001 – 25,000 บาท		2.54	1.09	น้อย		
มากกว่า 25,000 บาท		3.06	0.17	ปานกลาง		
รวม		3.05	0.67	ปานกลาง	11.49	0.00
ประเภทรถที่ใช้ รถจักรยานยนต์		2.96	0.80	ปานกลาง		
รถยนต์(รถเก๋ง)		3.31	0.81	ปานกลาง		
รถยนต์(รถกระบะ)		3.06	0.53	ปานกลาง		
รถยนต์อื่นๆ.....		3.50	0.00	มาก		
รวม		3.20	0.53	ปานกลาง	5.89	0.00

จากตารางที่ 4.22 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า
การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ยกเว้น ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุ ที่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ (ปัจจัยส่วนบุคคล) ประกอบด้วย เพศ , อายุ ระดับการศึกษา, อาชีพ, รายได้, ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.1.3 , 2.98 , 3.00 , 3.10 , 3.05 , 3.20 และ 3.39 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.55 , 0.57 , 0.66 , 0.74 , 0.67 , 0.53 และ 0.65 ตามลำดับ

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5) การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

ตารางที่ 4.23 การทดสอบความแตกต่างการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านการจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริมและสนับสนุน	ด้านสถานบริการ		ระดับความคิดเห็น	t	sig
		(\bar{x})	S.D.			
เพศ ชาย		2.71	0.86	ปานกลาง		
เพศ หญิง		2.86	0.79	ปานกลาง		
รวม		2.78	0.82	ปานกลาง	1.75	0.08
ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		3.22	0.77	ปานกลาง		
ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์		2.67	0.81	ปานกลาง		
รวม		2.94	0.79	ปานกลาง	5.39	0.00

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริมและสนับสนุน	ด้านสถานบริการ		ระดับความคิดเห็น	F	sig
		(\bar{x})	S.D.			
อายุ 15 - 24 ปี		2.73	0.76	ปานกลาง		
25 - 34 ปี		2.69	0.79	ปานกลาง		
35 - 44 ปี		2.80	0.99	ปานกลาง		
45 - 54 ปี		2.94	0.76	ปานกลาง		
55 - 64 ปี		3.00	0.00	ปานกลาง		
รวม		2.83	0.66	ปานกลาง	1.16	0.32

ตารางที่ 4.23 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	ปัจจัยส่งเสริม และสนับสนุน		ด้านสถานบริการฯ			
	(\bar{x})	S.D.	ระดับความคิดเห็น	F	sig	
การศึกษา ระดับ ประถมศึกษา	3.04	0.66	ปานกลาง			
มัธยมต้น หรือเทียบเท่า	3.11	0.60	ปานกลาง			
มัธยมปลาย หรือเทียบเท่า	2.85	0.85	ปานกลาง			
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	3.47	0.60	มาก			
ปริญญาตรี	2.63	0.84	ปานกลาง			
สูงกว่า ปริญญาตรี	2.22	0.42	น้อย			
รวม	2.88	0.66	ปานกลาง	10.32	0.00	
อาชีพ รับจ้าง	3.20	0.64	ปานกลาง			
รับราชการ	2.45	0.87	น้อย			
รัฐวิสาหกิจ	2.62	0.49	ปานกลาง			
ธุรกิจส่วนตัว	3.02	0.97	ปานกลาง			
อื่น ๆ	2.79	0.79	ปานกลาง			
รวม	2.81	0.75	ปานกลาง	11.60	0.00	
รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท	2.94	0.55	ปานกลาง			
5,001 – 10,000 บาท	2.64	1.06	ปานกลาง			
10,001 – 15,000 บาท	2.95	0.72	ปานกลาง			
15,001 – 20,000 บาท	2.75	0.70	ปานกลาง			
20,001 – 25,000 บาท	2.33	0.65	น้อย			
มากกว่า 25,000 บาท	2.38	0.74	น้อย			
รวม	2.66	0.74	ปานกลาง	3.20	0.00	
ประเภทรถที่ใช้ รถจักรยานยนต์	2.78	0.89	ปานกลาง			
รถยนต์(รถเก๋ง)	2.71	0.82	ปานกลาง			
รถยนต์(รถกระบะ)	2.76	0.73	ปานกลาง			
รถยนต์อื่นๆ.....	4.00	0.00	มาก			
รวม	3.06	0.61	ปานกลาง	4.65	0.00	

ตารางที่ 4.23 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ยกเว้น ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านเพศ และอายุ ที่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- ประเภทข้อมูลและลักษณะเฉพาะ(ปัจจัยส่วนบุคคล)ประกอบด้วย เพศ , อายุ ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.78 , 2.83 , 2.88 , 2.81 , 2.66 , 3.06 และ 2.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.82 , 0.66 , 0.66 , 0.75 , 0.73 , 2.11 และ 0.79 ตามลำดับ

จากผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่าการกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

- เพศ , อายุ , ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ที่เกี่ยวกับ การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

จากผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่าการควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น ดังนี้

- ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น เกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- เพศ , อายุ ที่แตกต่างกัน **ไม่มีผล** ต่อความคิดเห็น เกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

จากผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่าการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่าง
กัน ดังนี้

- เพศ , ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้
ที่แตกต่างกัน **มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่
เกี่ยวกับ การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95
- อายุ ที่แตกต่างกัน **ไม่มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริม
การใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่เกี่ยวกับ การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน
91 และน้ำมันเบนซิน 95

จากผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่า
การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับ
การใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน ดังนี้

- ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ที่แตกต่างกัน
มีผล ต่อความคิดเห็น ในด้านการจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น
ในการยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95
- เพศ และ อายุ ที่แตกต่างกัน **ไม่มีผล** ต่อความคิดเห็น ในด้านการจัดให้มีสถานที่
ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ในการยอมรับการใช้ น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ แทนการ
ใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

รายละเอียดในการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูล โดยจำแนกตามประเภทข้อมูลและ
ลักษณะเฉพาะ ซึ่งประกอบด้วย เพศ , อายุ , ระดับการศึกษา , อาชีพ , รายได้ , ประเภทรถและ
น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ดังนี้

ตารางที่ 4.24 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามเพศ

ข้อคำถาม	ชาย		หญิง		t	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด	2.90	0.86	3.18	0.80	3.37	0.00
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด	2.64	0.82	2.92	0.80	3.42	0.00
ภาพรวมในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.76	0.74	3.05	0.74	3.75	0.00

จากตารางที่ 2.24 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างกันมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.90 และ 3.18 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.86 และ 0.80 ตามลำดับ

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.64 และ 2.92 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.82 และ 0.80 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.25 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนก ตามเพศ

ข้อคำถาม	เพศชาย		เพศหญิง		t	sig
	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.48	0.72	2.41	0.77	0.92	0.35
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95	3.00	0.82	2.83	0.78	2.10	0.03
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.75	0.85	2.82	0.88	0.77	0.44
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.86	0.92	2.94	0.86	0.92	0.35
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.73	0.90	2.72	0.93	0.47	0.96
ภาพรวมในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.76	0.60	2.74	0.59	0.31	0.75

จากตารางที่ 4.25 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.48 และ 2.41 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.72 และ 0.77 ตามลำดับ

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ว่ามีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.00 และ 2.83 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.82 และ 0.78 ตามลำดับ

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.75 และ 2.82 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.85 และ 0.88 ตามลำดับ

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.86 และ 2.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.92 และ 0.86 ตามลำดับ

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.73 และ 2.72 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.90 และ 0.93 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.26 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ โดยจำแนกตามเพศ

ข้อความ	เพศ	ชาย		หญิง		t	sig
		(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด		3.32	0.84	3.94	1.10	6.10	0.00
9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์มากน้อยเพียงใด		2.57	0.76	2.74	0.79	2.13	0.03
ภาพรวมในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์		2.94	0.62	3.33	0.85	5.28	0.00

จากตารางที่ 4.26 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ อยู่ในระดับ ปานกลาง และระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.32 และ 3.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.84 และ 1.10 ตามลำดับ

ข้อ 9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย และระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.57 และ 2.74 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 และ 0.79 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.27 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามเพศ

ข้อคำถาม	เพศชาย		เพศหญิง		t	sig
	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมันมากน้อยเพียงใด	2.71	0.86	2.86	0.79	1.75	0.08
ภาพรวมในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.71	0.84	2.86	0.77	1.75	0.08

จากตารางที่ 4.27 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.71 และ 2.86 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.84 และ 0.77 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.28 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามอายุ

ข้อคำถาม	15 - 24 ปี		25 - 34 ปี		35 - 44 ปี		45 - 54 ปี		55 - 64 ปี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ที่ ถูกกว่าน้ำมัน เบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการ เลือกใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพียงใด	2.98	0.80	2.83	1.02	3.26	0.61	3.07	0.81	3.00	0.00	3.87	0.00
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ถูก กว่าน้ำมันเบน ซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็น อยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการ เลือกใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นมากน้อย เพียงใด	2.78	0.84	2.73	0.89	2.97	0.72	2.46	0.71	3.00	0.00	4.08	0.00
ภาพรวมในด้าน ราคาของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.87	0.76	2.78	0.88	3.11	0.59	2.76	0.66	3.00	0.00	3.44	0.00

จากตารางที่ 4.28 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับ ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และ อายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.98 , 2.83 , 3.26 , 3.07 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.80 , 1.02 , 0.61 , 0.81 และ 0.00 ตามลำดับ

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับ ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , และอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.78 , 2.73 , 2.97 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) 0.84 , 0.89 , 0.72 และ 0.00 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 45 - 54 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.46 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) 0.71

ตารางที่ 4.29 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามอายุ

อายุ	15 - 24 ปี		25 - 34 ปี		35 - 44 ปี		45 - 54 ปี		55 - 64 ปี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด	2.41	0.88	2.44	0.66	2.50	0.83	2.46	0.50	2.00	0.00	0.28	0.88
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95	2.90	0.84	3.04	0.79	2.76	0.92	3.01	0.58	3.00	0.00	1.85	0.11
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลดีที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด	2.80	0.87	2.73	0.83	2.75	0.94	2.88	0.79	3.00	0.00	0.38	0.82
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลเสียที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด	2.90	0.78	2.75	0.85	2.92	1.02	3.10	0.92	3.00	0.00	1.76	0.13

ตารางที่ 4.29 (ต่อ)

อายุ	15 - 24 ปี		25 - 34 ปี		35 - 44 ปี		45 - 54 ปี		55 - 64 ปี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
ข้อคำถาม												
7. ท่านมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ กับ <u>ผลดี</u> ที่มีต่อ การลดมลพิษ ในอากาศเมื่อ น้ำมัน แก๊สโซฮอล์มาก น้อยเพียงใด	2.59	1.02	2.79	0.94	2.75	0.85	2.78	0.83	3.00	0.00	0.85	0.49
ภาพรวมใน ด้านคุณภาพ ของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.72	0.51	2.75	0.58	2.73	0.75	2.84	0.47	2.80	0.00	0.53	0.71

จากตารางที่ 4.29 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และ น้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และ อายุ 55 - 64 ปี มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.41 , 2.44 , 2.50 2.46 และ 2.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.88 , 0.66 , 0.83 , 0.50 และ 0.00

ตามลำดับ

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ว่า มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และ อายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.90 , 3.04 , 2.76 , 3.01 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.84 , 0.79 , 0.92 , 0.58 และ 0.00 ตามลำดับ

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และ อายุ 55 - 64 ปี มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.80 , 2.73 , 2.75 , 2.88 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.87 , 0.83 , 0.94 , 0.79 และ 0.00 ตามลำดับ

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และ อายุ 55 - 64 ปี มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.90 , 2.75 2.92 , 3.10 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.78 , 0.85 , 1.02 , 0.92 และ 0.00 ตามลำดับ

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และอายุ 55 - 64 ปี มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.79 , 2.75 , 2.78 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.94 , 0.85 , 0.83 และ 0.00 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ไ้ร่ด ที่มีอายุ 15 - 24 ปี มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.59 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.02

ตารางที่ 4.30 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
โดยจำแนกตามอายุ

ข้อคำถาม	อายุ 15 - 24 ปี		25 - 34 ปี		35 - 44 ปี		45 - 54 ปี		55 - 64 ปี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับน้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด	3.66	1.17	3.48	1.00	3.70	1.02	3.54	0.63	2.00	0.00	1.49	0.20
9. ท่านเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมให้มี การเลือกใช้ น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์มาก น้อยเพียงใด	2.51	0.81	2.69	0.71	2.81	0.94	2.52	0.50	3.00	0.00	2.57	0.03
ภาพรวมในด้าน ประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์	3.08	0.85	3.08	0.76	3.25	0.79	3.02	0.46	2.50	0.00	1.36	0.24

จากตารางที่ 4.30 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความแตกต่าง

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในข้อคำถามที่ 9 และไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในข้อคำถามที่ 8 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี และอายุ 45 - 54 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.66 , 3.48 , 3.70 และ 3.54 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.17 1.00 , 1.02 และ 0.63 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ข้อ 9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี และอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.69 , 2.81 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.71 0.94 และ 0.00 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 15 - 24 ปี และอายุ 45 - 54 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.51 และ 2.52 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.81 และ 0.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.31 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามอายุ

ข้อคำถาม	อายุ 15 - 24 ปี		25 - 34 ปี		35 - 44 ปี		45 - 54 ปี		55 - 64 ปี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด	2.73	0.76	2.69	0.79	2.80	0.99	2.94	0.76	3.00	0.00	1.16	0.32
ภาพรวมในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.73	0.76	2.69	0.79	2.80	0.99	2.94	0.76	3.00	0.00	1.16	0.32

จากตารางที่ 4.31 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอายุ 15 - 24 ปี , อายุ 25 - 34 ปี , อายุ 35 - 44 ปี , อายุ 45 - 54 ปี และอายุ 55 - 64 ปี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.73 , 2.69 , 2.80 , 2.94 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 , 0.79 , 0.99 , 0.76 และ 0.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.32 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามระดับ
การศึกษา

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา		มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า		มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า		อนุปริญญาหรือเทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ท่านเห็นว่าราคา น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่า น้ำมัน เบนซิน91 และ95 มีผล ต่อการเลือก ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพียงใด	2.69	0.47	2.33	0.50	3.10	0.72	3.11	1.11	3.01	0.88	3.30	0.87	2.78	0.01

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	ประถม		มัธยมตอนต้น		มัธยมตอนปลาย		อนุปริญญาตรี		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
2. ท่านเห็น ว่า ถ้ำราคา น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ถูกกว่า น้ำมัน เบนซิน 91 และ 95 มาก กว่าที่เป็นอยู่ ในปัจจุบัน จะมีผลต่อ การเลือกใช้ น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นมาก น้อยเพียงใด	3.00	0.00	1.78	0.97	2.79	0.87	2.72	1.25	2.74	0.73	2.96	0.70	3.41	0.00
ภาพรวมใน ด้านราคา ของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.84	0.23	2.05	0.72	2.94	0.74	2.91	1.13	2.87	0.71	3.13	0.75	2.83	0.01

จากตารางที่ 4.32 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทน

การใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า , อนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.69 , 3.10 , 3.11 , 3.01 และ 3.30 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.47 , 0.72 , 1.11 , 0.88 และ 0.87 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.50

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า , อนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.00 , 2.79 , 2.72 , 2.74 และ 2.96 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.00 , 0.87 , 1.25 , 0.73 และ 0.70 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 1.78 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.97

ตารางที่ 4.33 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม
ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา		มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า		มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า		อนุปริญญาหรือเทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด	3.15	0.83	1.78	0.97	2.37	0.86	2.89	0.39	2.38	0.65	2.22	0.42	10.7	0.00
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91และ95	3.77	0.43	2.56	0.88	2.65	0.92	2.75	0.50	3.05	0.76	2.57	0.50	11.90	0.00

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา		มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า		มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า		อนุปริญญาหรือเทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลดีที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.88	0.86	3.11	0.60	2.80	0.85	3.33	0.79	2.71	0.88	2.22	0.42	5.77	0.00
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลเสียที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	3.27	0.77	3.22	0.44	3.00	0.86	3.72	0.81	2.71	0.87	2.22	0.42	13.69	0.00

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา		มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า		มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า		อนุปริญญาตรีหรือเทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลดีที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากน้อยเพียงใด	2.65	1.35	3.00	0.86	2.91	0.79	2.83	0.87	2.64	0.93	2.48	0.51	1.78	0.11
ภาพรวมในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์	3.14	0.41	2.73	0.50	2.74	0.65	3.10	0.45	2.69	0.58	2.33	0.36	7.85	0.00

จากตารางที่ 4.33 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความแตกต่างอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา และอนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.15 และ 2.89 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.83 และ 0.39 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.78 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.97 และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า , ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.37 , 2.38 และ 2.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.86 , 0.65 และ 0.42 ตามลำดับ

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ว่า มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.77 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.43 ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า , อนุปริญญาหรือเทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.65 , 2.75 และ 3.05 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.92 , 0.50 และ 0.76 ตามลำดับ และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่าและสูงกว่าปริญญาตรี อยู่ในระดับ ปานกลาง มีความคิดเห็น โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.56 และ 2.57 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.88 และ 0.50 ตามลำดับ

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา, มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า, มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า, อนุปริญญาหรือเทียบเท่า และ ปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.88 , 3.11 , 2.80 , 3.33 และ 2.71 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.86 , 0.60 , 0.85 , 0.79 และ 0.88 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.42

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา , มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า , มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า และปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.27 , 3.22 , 3.00 และ 2.71 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.77 , 0.44 , 0.86 และ 0.87 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.72 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.81 และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.42

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า , มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า , อนุปริญญาหรือเทียบเท่า และ ปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.65 , 3.00 , 2.91 2.83 และ 2.64 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.35 0.86 , 0.79 , 0.87 และ 0.93 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.48 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51

ตารางที่ 4.34 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์
โดยจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา		มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า		มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า		อนุปริญญาหรือเทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อต่างๆ มากน้อยเพียงใด	3.15	0.46	3.11	0.60	3.32	1.02	3.64	1.07	3.73	1.04	4.04	0.63	4.69	0.00

ตารางที่ 4.34 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	ประถม	มัธยมตอนต้น	มัธยมตอนปลาย	อนุปริญญาตรี	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี								
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	sig		
9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด	3.23	0.43	1.78	0.97	2.61	0.75	2.64	0.76	2.61	0.77	2.78	0.79	5.71	0.00
ภาพรวมในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.19	0.28	2.44	0.68	2.96	0.75	3.13	0.81	3.17	0.77	3.41	0.68	3.28	0.00

จากตารางที่ 4.34 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา, มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า และมัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.15 , 3.11 และ 3.32 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.46 , 0.60 และ 1.02 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา อนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.64 , 3.73 และ 4.04 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.07 , 1.04 และ 0.63 ตามลำดับ

ข้อ 9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า , อนุปริญญาหรือเทียบเท่า , ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.23 , 2.61 , 2.64 , 2.61 และ 2.78 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.43 , 0.75 , 0.76 0.77 และ 0.79 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษามัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 1.78 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.97

ตารางที่ 4.35 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา		มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า		มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า		อนุปริญญาหรือเทียบเท่า		ปริญญาตรี		สูงกว่าปริญญาตรี		F	sig
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
10. ท่านเห็นว่าคุณสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสถานีบริการน้ำมันมากน้อยเพียงใด	3.04	0.66	3.11	0.60	2.85	0.85	3.47	0.60	2.63	0.84	2.22	0.42	10.32	0.00
ภาพรวมในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.04	0.66	3.11	0.60	2.85	0.85	3.47	0.60	2.63	0.84	2.22	0.42	10.32	0.00

จากตารางที่ 4.35 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา ประถมศึกษา , มัธยมตอนต้นหรือเทียบเท่า , มัธยมตอนปลายหรือเทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.04 , 3.11 , 2.85 และ 2.63 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.66 , 0.60 , 0.85 และ 0.84 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่า มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.47 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60 และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.22 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.42

ตารางที่ 4.36 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม อาชีพ

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่นๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D				
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ที่ถูก กว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ95 มีผล ต่อการเลือกใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด	2.93	0.76	3.12	0.84	2.27	0.99	3.40	0.72	3.06	0.77	11.40	0.00		

ตารางที่ 4.36 (ต่อ)

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่น ๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D				
2. ท่านเห็นว่า ถ้ำราคาน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่ เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการ เลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด	2.77	0.45	2.65	0.91	2.65	1.00	3.04	0.88	2.78	0.79	2.22	0.06		
ภาพรวมในด้าน ราคาของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.85	0.50	2.88	0.79	2.45	0.96	3.22	0.75	2.91	0.72	5.66	0.00		

จากตารางที่ 4.36 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่อาชีพต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (ยกเว้น ข้อคำถามที่ 2 ที่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ) ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รับราชการ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.93 , 3.12 , 3.40 และ 3.06 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.76 , 0.84 , 0.72 และ 0.77 ตามลำดับ

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x})

2.27 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.99

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.77 , 2.65 , 2.65 , 3.04 และ 2.78 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.45 , 0.91 , 1.00 , 0.88 และ 0.79 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.37 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม อาชีพ

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่น ๆ	
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	F	sig
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.75	0.60	2.30	0.70	2.62	0.49	2.50	0.70	2.35	0.87	5.26	0.00
4. ท่านมั่นใจเพียงใคว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95	3.17	0.75	2.68	0.72	3.24	0.43	2.94	0.97	2.93	0.87	5.98	0.00

ตารางที่ 4.37 (ต่อ)

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่น ๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D				
5. ท่านมีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับ <u>ผลดี</u> ที่มี ต่อเครื่องยนต์เมื่อ ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มาก น้อยเพียงใด	3.06	0.79	2.52	0.88	2.62	0.49	3.00	0.99	2.84	0.86	5.98	0.00		
6. ท่านมีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับ <u>ผลเสีย</u> ที่ มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มาก น้อยเพียงใด	3.52	0.80	2.50	0.88	2.62	0.49	3.00	0.99	2.96	0.79	18.44	0.00		
7. ท่านมีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับ <u>ผลดี</u> ที่มี ต่อการลดมลพิษ ในอากาศเมื่อใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อย เพียงใด	2.80	1.05	2.46	0.67	3.24	0.43	3.18	1.02	2.59	0.96	10.13	0.00		
ภาพรวมในด้าน คุณภาพของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	3.05	0.51	2.49	0.58	2.87	0.28	2.92	0.82	2.73	0.51	13.02	0.00		

จากตารางที่ 4.37 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอด้ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอด้ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอด้ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอด้ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพรับจ้าง และรัฐวิสาหกิจ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.75 และ 2.62 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60 และ 0.49 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพรับราชการ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่น ๆ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.30 , 2.50 และ 2.35 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.70 , 0.70 และ 0.87 ตามลำดับ

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอด้มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอด้ ว่า มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95 อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.17 , 2.68 , 3.24 , 2.94 และ 2.93 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.75 0.72 , 0.43 , 0.97 และ 0.87 ตามลำดับ

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอด้ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอด้ ดังนี้

กลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพรับจ้าง , รัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่น ๆ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.06 , 2.62 , 3.00 และ 2.84 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.79 , 0.49 0.99 และ 0.86 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพรับราชการ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.52 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.88

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอด้ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ไ้รต ที่มีอาชีพต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอด้ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.52 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.80 ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่น ๆ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.62 , 3.00 และ 2.96 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.49 , 0.99 และ 0.79 ตามลำดับ และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับราชการ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.88

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่อาชีพต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รัฐวิสาหกิจ และธุรกิจส่วนตัว มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.80 , 3.24 และ 3.18 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.05 , 0.43 และ 1.02 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับราชการและอาชีพอื่น ๆ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.46 และ 2.59 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.67 และ 0.96 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.38 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม อาชีพ

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่น ๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D		
8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด	2.97	0.60	3.78	0.88	3.54	0.73	3.56	1.38	3.78	1.06	9.61	0.00		

ตารางที่ 4.38 (ต่อ)

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่น ๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D				
9. ท่านเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มี การเลือกใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์มาก น้อยเพียงใด	2.77	0.61	2.55	0.77	2.65	0.71	2.92	0.98	2.54	0.77	3.00	0.01		
ภาพรวมในด้าน ประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.87	0.51	3.16	0.68	3.09	0.70	3.24	1.08	3.16	0.77	2.45	0.04		

จากตารางที่ 4.38 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ผ่านสื่อ ต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับราชการ , รัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่น ๆ มีความ คิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.78 , 3.54 , 3.56 และ 3.78 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.88 , 0.73 , 1.38 และ 1.06 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.97 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.60

ข้อ 9. ท่านเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รัฐวิสาหกิจ และธุรกิจส่วนตัว มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.77 , 2.65 และ 2.92 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.61 , 0.71 และ 0.98 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับราชการ และอาชีพอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.55 และ 2.54 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.77 และ 0.77 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.39 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามอาชีพ

ข้อคำถาม	อาชีพ		รับจ้าง		รับราชการ		รัฐวิสาหกิจ		ธุรกิจส่วนตัว		อื่น ๆ		F	sig
	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D	(\bar{x})	S.D				
10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความ สะดวกในการ เลือกเติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ จาก สถานีบริการ น้ำมัน มากน้อย เพียงใด	3.20	0.64	2.45	0.87	2.62	0.49	3.02	0.97	2.79	0.79	11.60	0.00		
ภาพรวมในด้าน การจัดให้มีสถานี บริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์	3.20	0.64	2.45	0.87	2.62	0.49	3.02	0.97	2.79	0.79	11.60	0.00		

จากตารางที่ 4.39 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีจำหน่ายน้ำมัน ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับจ้าง , รัฐวิสาหกิจ , ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพอื่นๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.20 , 2.62 , 3.02 และ 2.79 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.64 , 0.49 , 0.97 และ 0.79 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีอาชีพรับราชการ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย(\bar{x}) 2.45 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.87

ตารางที่ 4.40 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม รายได้

รายได้ต่อเดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า													
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	sig	
ข้อคำถาม																			
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด	3.20	0.76	2.93	0.92	3.09	0.86	3.01	0.78	3.08	0.28	2.50	0.92	1.51	0.18					

ตารางที่ 4.40 (ต่อ)

รายได้ต่อ เดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า													
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	F	sig	
ข้อความ																			
2. ท่านเห็นว่า ถ้ำราคาน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมัน เบนซิน 91 และ 95 มาก กว่าที่เป็น อยู่ ในปัจจุบันจะ มีผลต่อการ เลือกใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นมาก น้อยเพียงใด	2.92	0.90	2.56	0.88	2.93	0.61	2.82	0.87	2.67	0.88	2.13	0.35	4.10	0.00					
ภาพรวมใน ด้านราคา ของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	3.06	0.80	2.74	0.85	3.00	0.59	2.91	0.77	2.87	0.56	2.31	0.59	3.02	0.01					

จากตารางที่ 4.40 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท และรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.20 , 2.93 , 3.09 , 3.01 และ 3.08 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.76 , 0.92 , 0.86 , 0.78 และ 0.28 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถที่มีรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.50 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.92

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท , รายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.92 , 2.93 , 2.82 และ 2.67 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) 0.90 , 0.61 , 0.87 และ 0.88 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.56 และ 2.13 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.88 และ 0.35

ตารางที่ 4.41 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม รายได้

รายได้ต่อ เดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า								
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000	(\bar{x})	S.D.						
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	sig		
ข้อคำถาม														
3. ท่านมี ความรู้เกี่ยว กับน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มากน้อย เพียงใด	2.37	1.05	2.40	0.81	2.46	0.59	2.68	0.51	1.92	0.99	2.00	0.00	3.81	0.00
4. ท่านมั่นใจ เพียงใดว่า น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพ มาตรฐานเท่า เทียมกับ น้ำมันเบนซิน 91 และ 95	2.88	0.80	2.91	1.00	3.17	0.67	2.89	0.38	1.83	1.03	2.25	0.70	8.18	0.00

ตารางที่ 4.41 (ต่อ)

รายได้ต่อ เดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า													
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	sig	
ข้อคำถาม																			
5. ท่านมี ความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อ รถยนต์ เมื่อใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มากน้อย เพียงใด	2.88	0.56	2.62	1.09	3.00	0.78	2.84	0.66	1.92	0.28	2.38	0.74	5.59	0.00					
6. ท่านมี ความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อ รถยนต์ เมื่อใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มากน้อย เพียงใด	2.98	0.47	2.90	1.20	3.05	0.73	2.76	0.71	2.33	0.65	2.38	0.74	2.72	0.01					

ตารางที่ 4.41 (ต่อ)

รายได้ต่อ เดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า								
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000	(\bar{x})	S.D.						
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	sig		
ข้อคำถาม														
7. ท่านมี ความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อ การลดมลพิษ ในอากาศเมื่อ ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มากน้อย เพียงใด	2.71	0.81	2.59	1.07	2.78	0.90	2.89	0.73	2.33	0.65	3.00	0.53	1.79	0.11
ภาพรวมใน ด้านคุณภาพ ของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	2.76	0.53	2.68	0.74	2.89	0.45	2.80	0.45	2.06	0.65	2.40	0.48	5.75	0.00

จากตารางที่ 4.41 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (ยกเว้น ข้อคำถามที่ 7 ที่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ) ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.37 , 2.40 , 2.46 , 1.92 และ 2.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.05 , 0.81 , 0.59 , 0.99 และ 0.00 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.68 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.51

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊ส โซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ว่า มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท และรายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.88 , 2.91 , 3.17 และ 2.89 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.80 , 1.00 , 0.67 และ 0.38 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.83 และ 2.25 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.03 และ 0.70 ตามลำดับ

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท และรายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.88 , 2.62 , 3.00 และ 2.84 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.56 , 1.09 , 0.78 และ 0.66ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 1.92 และ 2.38 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.28 และ 0.74 ตามลำดับ

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท และรายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.98 , 2.90 , 3.05 และ 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.47 , 1.20 , 0.73 และ 0.71 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.33 และ 2.38 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.65 และ 0.74 ตามลำดับ

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.71 , 2.78 , 2.89 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.81 , 0.90 , 0.73 และ 0.53 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท และรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท ความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.59 และ 2.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.07 และ 0.65ตามลำดับ

ตารางที่ 4.42 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
โดยจำแนกตาม รายได้

รายได้ต่อ เดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า								
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000								
ข้อคำถาม	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	Sig		
	8. ท่านเห็นว่า มีการเผยแพร่ ความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ ผ่าน สื่อต่างๆ มาก น้อยเพียงใด	4.20	1.00	3.05	0.97	3.90	0.83	3.66	0.91	3.08	1.16	4.00	0.0016.66	0.00
9. ท่านเห็นว่า มีการประชา- สัมพันธ์ใน การส่งเสริม ให้มีการเลือก ใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์มาก น้อยเพียงใด	2.65	0.87	2.54	0.75	2.83	0.59	2.68	0.89	2.00	1.04	2.13	0.35	4.35	0.00
ภาพรวมใน ด้านประชา- สัมพันธ์ ส่งเสริมการ ใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์	3.42	0.76	2.79	0.77	3.36	0.57	3.16	0.70	2.54	1.09	3.06	0.17	11.49	0.00

จากตารางที่ 4.42 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความแตกต่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ผ่าน สื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท และ รายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.20 , 3.90 , 3.66 และ 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.00 , 0.83 , 0.91 และ 0.00 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท และรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.05 และ 3.08 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 1.16 และ 0.97 ตามลำดับ

ข้อ 9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท , รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.65 , 2.83 และ 2.68 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.87 , 0.59 และ 0.89 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท , รายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.54 , 2.00 และ 2.13 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.75 1.04 และ 0.35 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.43 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์
โดยจำแนกตาม รายได้

รายได้ต่อ เดือน/บาท	ต่ำกว่า	5,001 ถึง	10,001 ถึง	15,001 ถึง	20,001 ถึง	มากกว่า													
	5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	25,000	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	F	sig	
ข้อคำถาม																			
10. ท่านเห็น ว่าท่านมี ความสะดวก ในการเลือก เติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ จากสถานี บริการน้ำมัน มากน้อย เพียงใด	2.94	0.55	2.64	1.06	2.95	0.72	2.75	0.70	2.33	0.65	2.38	0.74	3.20	0.00					
ภาพรวมใน ด้านการจัด ให้มีสถานี บริการ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์	2.94	0.55	2.64	1.06	2.95	0.72	2.75	0.70	2.33	0.65	2.38	0.74	3.20	0.00					

จากตารางที่ 4.43 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นหรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จาก สถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จากสถานีจำหน่ายน้ำมัน ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.94 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.55 ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 5,001 ถึง 10,000 บาท รายได้ 10,001 ถึง 15,000 บาท , รายได้ 15,001 ถึง 20,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.64 , 2.95 , 2.75 และ 2.38 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.06 , 0.72 , 0.70 และ 0.74 ตามลำดับ และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่มีรายได้ 20,001 ถึง 25,000 บาท มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.33 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.65

ตารางที่ 4.44 การเปรียบเทียบข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ โดยจำแนกตาม ประเภทรถที่ใช้

ข้อคำถาม	ประเภทรถที่ใช้	รถจักรยานยนต์		รถเก๋ง		รถกระบะ		รถอื่น ๆ		F	sig
		(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เพียงใด		3.06	0.76	3.09	0.93	2.88	0.87	3.00	0.00	1.30	0.27
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด		2.67	0.77	3.03	0.86	2.53	0.78	3.00	0.00	8.50	0.00
ภาพรวมในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์		2.86	0.67	3.06	0.84	2.70	0.74	3.00	0.00	4.36	0.00

จากตารางที่ 4.44 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ในข้อคำถามที่ 1 และ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ในข้อคำถามที่ 2 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ ประเภทรถเก๋ง ประเภทรถกระบะ และประเภทรถอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.06 , 3.09 , 2.88 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.76 , 0.93 , 0.87 และ 0.00 ตามลำดับ

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ , ประเภทรถเก๋ง และประเภทรถอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.67 , 3.03 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) 0.77 , 0.86 และ 0.00 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.53 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) 0.78

ตารางที่ 4.45 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามประเภทรถที่ใช้

ข้อคำถาม	ประเภทรถที่ใช้	รถจักรยานยนต์		รถเก๋ง		รถกระบะ		รถอื่นๆ		F	Sig
		(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด		2.24	0.82	2.49	0.62	2.64	0.61	4.00	0.00	17.27	0.00
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95		2.84	0.94	2.84	0.71	3.13	0.62	4.00	0.00	6.97	0.00
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด		2.74	0.97	2.80	0.80	2.82	0.79	3.00	0.00	0.33	0.79
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด		3.02	1.00	2.72	0.82	2.86	0.76	4.00	0.00	5.98	0.00
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด		2.61	0.94	2.83	0.84	2.68	0.90	4.00	0.00	5.53	0.00
ภาพรวมในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์		2.68	0.66	2.73	0.58	2.82	0.46	3.80	0.00	7.60	0.00

จากตารางที่ 4.45 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ต่างกันมีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมัน

เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ยกเว้นข้อคำถามที่ 5 ที่ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ และ ประเภทเก๋ง มีความรู้ อยู่ในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.24 และ 2.49 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.82 และ 0.62 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทกระบะ มีความรู้ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.64 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.61 และกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทอื่นๆ มีความรู้ อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.00

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊ส โซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่ากับน้ำมันเบนซิน91 และ95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ว่า มีคุณภาพมาตรฐานเท่ากับน้ำมันเบนซิน91 และ95

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ , ประเภทเก๋ง และประเภทกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.84 , 2.84 และ 3.13 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.94 , 0.71 และ 0.62 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ , ประเภทเก๋ง , ประเภทกระบะ และประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.74 , 2.80 , 2.82 และ 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) 0.97 , 0.80 , 0.79 และ 0.00 ตามลำดับ

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00 ส่วนกลุ่มผู้ที่ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ ประเภทเก๋ง และประเภทกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.02 2.72 และ 2.86 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.00 , 0.82 และ 0.76 ตามลำดับ

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทที่ใช้ต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ , ประเภทเก๋ง และประเภทกระบะ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.61 , 2.83 และ 2.68 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.94 , 0.84 และ 0.90 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ที่ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทอื่น ๆ มีความรู้ความเข้าใจ อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ตารางที่ 4.46 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตามประเภทที่ใช้

ข้อคำถาม	ประเภท รถที่ใช้	รถจักรยานยนต์		รถเก๋ง		รถกระบะ		รถอื่น ๆ		F	Sig
		(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อ ต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด		3.45	1.09	3.90	0.96	3.44	0.85	3.00	0.00	7.03	0.00

ตารางที่ 4.46 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ประเภท รถที่ใช้	รถจักรยานยนต์		รถเก๋ง		รถกระบะ		รถอื่น ๆ		F	Sig
		(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
9. ท่านเห็นว่ามี การ ประชาสัมพันธ์ในการ ส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ มากน้อย เพียงใด		2.49	0.73	2.73	0.93	2.70	0.52	4.00	0.00	9.33	0.00
ภาพรวมในด้านประชา- สัมพันธ์น้ำมันแก๊สโซฮอล์		2.96	0.80	3.31	0.81	3.06	0.53	3.50	0.00	5.89	0.00

จากตารางที่ 4.46 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ต่างกันมีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่ามี การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทจักรยานยนต์ , ประเภทรถเก๋ง และประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.45 , 3.90 และ 3.44 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 1.09 , 0.96 และ 0.85 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ข้อ 9. ท่านเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทรถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.49 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.73 ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทรถเก๋ง และประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 2.73 และ 2.70 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.93 และ 0.52ตามลำดับ

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทรถอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ตารางที่ 4.47 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ โดยจำแนกตามประเภทรถที่ใช้

ข้อคำถาม	ประเภท รถที่ใช้	รถจักรยานยนต์		รถเก๋ง		รถกระบะ		รถอื่นๆ		F	Sig
		(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความ สะดวกในการเลือกเติมน้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ จากสถานี บริการน้ำมัน มากน้อย เพียงใด		2.78	0.89	2.71	0.82	2.76	0.73	4.00	0.00	4.65	0.00
ภาพรวมในด้านการจัดให้มี สถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์		2.78	0.89	2.71	0.82	2.76	0.73	4.00	0.00	4.65	0.00

จากตารางที่ 4.47 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ต่างกัน มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีความแตกต่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จาก สถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ประเภทรถที่ใช้ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน ดังนี้

กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทรถจักรยานยนต์, ประเภทรถเก๋ง และประเภทรถกระบะ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.78 , 2.71 และ 2.76 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.89 , 0.82 และ 0.73 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้รถประเภทรถอื่น ๆ มีความคิดเห็น อยู่ในระดับ มาก โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 4.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.00

ตารางที่ 4.48 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

ข้อความ	น้ำมันเชื้อเพลิง		ใช้น้ำมัน		ไม่ใช้น้ำมัน		t	sig
			แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์		
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.				
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด	3.82	0.72	2.84	0.76	10.11	0.00		
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงใด	3.47	0.73	2.59	0.75	9.23	0.00		
ภาพรวมในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.64	0.67	2.71	0.66	10.93	0.00		

จากตารางที่ 4.48 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านราคา มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อที่ 1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับ ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ มาก และระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.82 และ 2.84 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.72 และ 0.76 ตามลำดับ

ข้อที่ 2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น เกี่ยวกับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่า ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ มาก และระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{X}) 3.47 และ 2.59 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.73 และ 0.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.49 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

ข้อคำถาม	น้ำมันเชื้อเพลิง		ใช้น้ำมัน		ไม่ใช้น้ำมัน		F	sig
	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	(\bar{X})	S.D.	(\bar{X})	S.D.		
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	2.62	0.73	2.41	0.74	2.19	0.02		
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน91 และ95	3.32	0.71	2.84	0.80	4.71	0.00		
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	3.14	0.84	2.70	0.85	4.12	0.00		
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	3.21	0.78	2.82	0.90	3.45	0.00		
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด	3.42	0.73	2.56	0.87	8.82	0.00		
ภาพรวมในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.14	0.52	2.66	0.58	6.54	0.00		

จากตารางที่ 4.49 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านคุณภาพ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง และระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 2.62 และ 2.41 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.73 และ 0.74 ตามลำดับ

ข้อ 4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ว่า มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.32 และ 2.84 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.71 และ 0.80 ตามลำดับ

ข้อ 5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.14 และ 2.70 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.84 และ 0.85 ตามลำดับ

ข้อ 6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.21 และ 2.82 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.78 และ 0.90 ตามลำดับ

ข้อ 7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อใช้น้ำมัน

แก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ มาก และระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.42 และ 2.56 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.73 และ 0.87 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.50 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยจำแนกตาม น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

ข้อความ	น้ำมันเชื้อเพลิง		ใช้น้ำมัน		ไม่ใช้น้ำมัน		F	sig
	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์		
	(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.				
8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด	4.38	0.76	3.40	0.97	9.51	0.00		
9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด	3.30	0.67	2.49	0.72	8.91	0.00		
ภาพรวมในด้านประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	3.84	0.63	2.94	0.67	10.47	0.00		

จากตารางที่ 4.50 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านประชาสัมพันธ์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 8. ท่านเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ อยู่ในระดับมากที่สุด และระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 4.38 และ 3.40 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.76 และ 0.97 ตามลำดับ

ข้อ 9. ท่านเห็นว่าการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ใช้รถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ การประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมัน

แก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง และระดับ น้อย โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.30 และ 2.49
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.67 และ 0.72 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.51 การเปรียบเทียบ ข้อมูลด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์
โดยจำแนกตาม น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

ข้อคำถาม	น้ำมันเชื้อเพลิง		ใช้น้ำมัน		ไม่ใช้น้ำมัน		F	sig
			แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์	แก๊สโซฮอล์		
			(\bar{x})	S.D.	(\bar{x})	S.D.		
10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด			3.22	0.77	2.67	0.81	5.39	0.00
ภาพรวมในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์			3.22	0.77	2.67	0.81	5.39	0.00

จากตารางที่ 4.51 พบว่า การเปรียบเทียบกลุ่มผู้ขับรถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็น หรือความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ดังนี้

ข้อ 10. ท่านเห็นว่า ท่านมีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มผู้ขับรถ ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 3.22 และ 2.67 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 0.77 และ 0.81 ตามลำดับ

บทที่ 5

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เป็นการวิจัยพรรณนาเชิงสำรวจ ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษารวบรวมและนำมาประมวลผลข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์ สรุปผล และให้ข้อเสนอแนะตามขั้นตอนการวิจัย การดำเนินการวิจัยตาม ขั้นตอนดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถนำมาสรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะตามลำดับดังนี้

1. สรุปการวิจัย

จากผลการวิจัยตามขั้นตอนการวิจัย ผู้วิจัยนำสาระสำคัญของงานวิจัยมาสรุปได้ดังนี้

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย (1) ศึกษาปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 (2) ศึกษาถึงปัญหาของปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 (3) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ แทน การใช้เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ ผู้วิจัยคาดว่าจะเกิดประโยชน์กับหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในการส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ดังนี้ (1) ทราบถึงวิธีการในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ให้ประสบผลสำเร็จ ตามเป้าหมายที่ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ กำหนดไว้ (2) ให้ทางภาครัฐและผู้ที่สนใจที่จะศึกษา รู้จักการใช้แนวคิดหลักทางการตลาดในส่วนของเครื่องมือการตลาดที่เรียกว่า ส่วนผสมทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4P's) มาปรับใช้หรือประยุกต์ใช้ร่วมกับการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 สมมติฐานของการวิจัย การดำเนินการวิจัยเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และได้รับประโยชน์ตามที่คาดไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานเป็นแนวทางในการวิจัยไว้ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

สมมติฐานข้อที่ 2 การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

สมมติฐานข้อที่ 3 การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น

สมมติฐานข้อที่ 4 การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

สมมติฐานข้อที่ 5 การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

1.4 วิธีดำเนินการวิจัย ประกอบด้วย การดำเนินการในประเด็นประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องที่ใช้ในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้

1.4.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง สุ่มเก็บตัวอย่างจากกลุ่ม ประชากรผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 400 ราย (เนื่องจาก กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัย มีจำนวนมาก และกระจายอยู่ทั่วไป ประกอบกับผู้วิจัย มีความต้องการที่จะเก็บข้อมูลจริง จากผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลาในการวิจัย ผู้วิจัย จึงจำเป็นที่จะต้องทำการสุ่มตัวอย่าง จากประชากรผู้ใช้รถ และผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะทำการสุ่มตัวอย่าง แบบไม่ใช้วิธีความน่าจะเป็น (Non probability sampling) ด้วยการเลือกสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จากผู้มาใช้บริการ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง รวม 5 บริษัท โดยแบ่งการเก็บข้อมูล ออกเป็นบริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 16 ราย รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยการกำหนดขนาดตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของประชากร ที่นำมาใช้ในการวิจัยคำนวณได้จากสูตรความคาดเคลื่อนมาตรฐานของ Taro Yamane โดยขนาดตัวอย่างถูกกำหนดที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ให้ความคาดเคลื่อนไม่เกิน 5 % ได้ขนาดตัวอย่างจำนวน 400 ราย และสุ่มเก็บตัวอย่างจากกลุ่มประชากรผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) จะเก็บข้อมูลจากสถานีบริการน้ำมัน

ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 5 บริษัท โดยสุ่มตัวอย่างบริษัทละ 5 แห่งๆ ละ 2 ราย รวมทั้งสิ้น 50 ราย ซึ่งจะเป็นการกำหนดสัดส่วนและจำนวนตัวอย่างของประชากรที่ต้องการจะเก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่อง เรื่องของความไม่น่าเชื่อถือของการเป็นตัวแทนที่มีความน่าจะเป็น จากบริษัทผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง 5 บริษัท ดังนี้

- 1) บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเทคซ์ (ไทย) จำกัด

สุ่มเก็บตัวอย่างผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ จำนวน 3 แห่งๆ ละ 2 ราย รวม 6 ราย ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ กรมสรรพสามิต จำนวน 2 ราย
- 2) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัทไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด จำนวน 2 ราย
- 3) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท บัณฑิตพัฒนา-เทค จำกัด จำนวน 2 ราย

1.4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การวิจัยเชิงปริมาณเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่ แบบสอบถาม(Questionnaire) และแบบสัมภาษณ์ ดังนี้

- แบบสอบถาม (Questionnaire) จะเป็นแบบสอบถามที่กับผู้ใช้รถ และ ผู้จำหน่าย(สถานีบริการน้ำมัน) น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับ ข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด (Closed end questions) ตามรายการที่กำหนดได้แก่ เพศ อายุ ระดับศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ รวมคำถามในส่วนนี้ 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามที่เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามแนวคิดของลิเคอร์ท์ (R.A.Likert) โดยกำหนดคำตอบเป็น 5 ระดับ และมีข้อคำถามในส่วนนี้ 10 ข้อ ซึ่งเป็นข้อคำถาม ที่ครอบคลุมถึง

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

- ด้านประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ด้านการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้า

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามปลายเปิดให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมโดยอิสระในเรื่องการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยมีคำถามในส่วนนี้ 5 ข้อ

- แบบสัมภาษณ์ จะประกอบด้วยกัน 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

ส่วนที่ 2 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

ส่วนที่ 3 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับความคิดเห็นปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยมีคำถามในส่วนนี้ 5 ข้อ

- การทดสอบ/ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ ได้มีการสร้างแบบสอบถามตามกรอบแนวคิดการวิจัย และได้นำเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา โดยนำแบบสอบถามที่ตรวจสอบแล้ว ไปเก็บข้อมูลจากผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำนวน 30 ราย จากนั้นนำผลมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ได้ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เท่ากับ 0.81 ในส่วนของแบบสัมภาษณ์นั้น เป็นแบบที่มีโครงสร้างตามกรอบแนวคิดการวิจัย และได้นำเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาก่อนที่จะนำไปใช้สัมภาษณ์จริงต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการ เก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรจากผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยเก็บข้อมูลจากผู้มาใช้บริการในสถานี่บริการน้ำมัน รวม 5 บริษัท ดังนี้

- บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท เอส โซ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

โดยจะสุ่มเก็บตัวอย่าง บริษัท ละ 5 แห่งๆ ละ 16 ราย รวมสุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ ทั้งสิ้น 400 ราย ในช่วงระหว่างวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 รวมใช้ระยะเวลาในการสุ่มเก็บตัวอย่าง 2 เดือน ซึ่งจะทำการสุ่มตัวอย่างตามรายชื่อและสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย (ดูรายละเอียดในภาคผนวก) เก็บข้อมูลจากผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 50 ราย โดยเก็บข้อมูลสถานีบริการน้ำมันรวม 5 บริษัท ดังนี้

- บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

โดยสุ่มเก็บตัวอย่างบริษัท ละ 5 แห่งๆ ละ 2 ราย ซึ่งประกอบด้วย เจ้าของกิจการและพนักงานขายของสถานีบริการน้ำมันนั้นๆ รวมสุ่มเก็บตัวอย่างผู้จำหน่าย(สถานีบริการน้ำมัน) ทั้งสิ้น 50 ราย ในช่วงระหว่างวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 รวมใช้ระยะเวลาในการสุ่มตัวอย่าง 2 เดือน ซึ่งจะทำการสุ่มเก็บตัวอย่าง ตามรายชื่อและสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย (ดูรายละเอียดในภาคผนวก) เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับ การนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ จำนวน 3 แห่งๆ ละ 2 ราย รวม 6 ราย

- ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ กรมสรรพสามิต จำนวน 2 ราย
- ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี จำกัด จำนวน 2 ราย
- ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ บริษัท บัณฑิตพัฒนา-เทค จำกัด จำนวน 2 ราย

การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการนำข้อมูลที่ได้มาจากการใช้แบบสอบถามทั้งหมด มาลงรหัส (coding) จากนั้นนำมาทำการประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย (1) การแจกแจงความถี่ (frequency distribution) ค่าร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย(mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation: S.D.) ใช้อธิบายปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (2) ค่าสถิติ t-test แบบหนึ่งกลุ่ม และแบบสองกลุ่ม ใช้ทดสอบค่าเฉลี่ยของประชากร และค่าความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากรเพื่อ การทดสอบสมมติฐาน (3) ค่าสถิติ F-test โดยการวิเคราะห์ ความแปรปรวนแปรทางเดียว (One-Way-Anova) ใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของประชากรสองกลุ่มขึ้นไป เพื่อการทดสอบสมมติฐาน

1.5 ผลการวิจัย นำเสนอตามลำดับการศึกษาข้อมูลดังนี้

ผลการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล

1.5.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน 400 ราย พบว่า ประชากรผู้ใช้รถส่วนใหญ่ เป็น เพศชาย (ร้อยละ 56.80) อายุระหว่าง 25 – 34 ปี (ร้อยละ 31) มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 51.8) อาชีพอื่น ๆ เช่น นักศึกษา , ค้าขาย เป็นต้น (ร้อยละ 30.8) มีรายได้ต่อเดือน 5,001 – 10,000 บาท(ร้อยละ 32.2) ใช้รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 40.2) ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ (ร้อยละ 81) โดยข้อมูลทั้งหมดสำรวจจากสถานีบริการน้ำมัน 5 บริษัท คือ สถานีบริการน้ำมันบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) , บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) , บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด , บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด โดยมีการเก็บข้อมูล บริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 16 ราย รวมทั้งสิ้น 400 ราย

1.5.2 ประชากรกลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่ายน้ำมัน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน 50 ราย พบว่า ประชากรผู้จำหน่ายน้ำมัน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 56) มีอายุระหว่าง 26 – 33 ปี (ร้อยละ 38) มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า (ร้อยละ 40) โดยข้อมูลทั้งหมดสำรวจจากสถานีบริการน้ำมัน 5 บริษัท คือ สถานีบริการน้ำมันบริษัท ปตท. จำกัด(มหาชน) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) , บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด , บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด โดยมีการเก็บข้อมูล บริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 2 ราย รวมทั้งสิ้น 50 ราย

ผลการศึกษาระดับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในภาพรวม พบว่า

ประชากรกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถ มีระดับความคิดเห็นในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.88$) โดยจัดลำดับได้ดังนี้

- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 3.11$)
- ด้านราคา ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 2.89$)
- ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 2.77$)
- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 2.75$)

ประชากรกลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่ายน้ำมัน มีระดับความคิดเห็นที่มีต่อผู้ใช้รถในภาพรวม อยู่ในระดับ น้อย ($\bar{X} = 2.53$) โดยจัดลำดับได้ดังนี้

- ด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 3.12$)
- ด้านราคา ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ ปานกลาง ($\bar{X} = 2.80$)
- ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อย ($\bar{X} = 2.50$)
- ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อยู่ในระดับ น้อยที่สุด ($\bar{X} = 1.72$)

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน พบว่า

- เพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านราคา และด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- เพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านคุณภาพ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- อายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- อายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านคุณภาพ , ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านราคา , ด้านคุณภาพ , ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน พบว่า

- ปัจจัยส่วนบุคคล (เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมัน

เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น พบว่า

- มีปัจจัยด้าน เพศ และอายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ จึงไม่ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- มีปัจจัยด้าน ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4 การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน พบว่า

- มีปัจจัยด้าน อายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- มีปัจจัยด้าน เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5 การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน พบว่า

- มีปัจจัยด้าน เพศ และอายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การจัดให้มีสถานที่ผลิต

และจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ จึงไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- มีปัจจัยด้าน ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การจัดให้มีสถานีที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

2. อภิปรายผล

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยขอนำมาอภิปรายผล เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยและปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุน ไว้ดังนี้

2.1 ผลการวิเคราะห์ ปัจจัยส่วนบุคคล

จากผลการวิจัยพบว่า

- เพศ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยอาศัยปัจจัยด้านราคาและด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในการตัดสินใจ เพราะความคิดเห็นในด้านราคา และด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยผลจากการทดสอบ และสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ส่วนปัจจัยด้านคุณภาพ และด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะไม่มี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบ และไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- อายุ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยอาศัยปัจจัยด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในการตัดสินใจ เพราะมีความคิดเห็นในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดย ผลจากการทดสอบ และสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ส่วนปัจจัยด้านคุณภาพ , ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะ มีความคิดเห็นในด้านคุณภาพ ด้านการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มี ความ

แตกต่างกันมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบ และไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยอาศัยปัจจัยด้านราคา ด้านคุณภาพ, ด้านการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และ ด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในการตัดสินใจ เพราะ มีความคิดเห็นในด้านราคา, ด้านคุณภาพ, ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.005 โดยผลจากการทดสอบ และสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถ ในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 นั้น ไม่สอดคล้องกับผลงานการวิจัย ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 ซึ่งรายงานการวิจัยนั้น จะกล่าวถึง คุณสมบัติ หรือคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมทั้งประโยชน์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 และด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่จะถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แต่จะสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระในส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ ของผู้บริหาร หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานีผลิตและสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนปัจจัยทั้ง 4 ด้านอย่างจริงจัง จะเป็นการสร้างแรงจูงใจ ให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น

2.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จากผลการวิจัยพบว่า

- ปัจจัยด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลาง และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชาชนผู้ใช้รถ เห็นว่าราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ที่ภาครัฐเป็นผู้กำหนดในเรื่องของการยกเว้นภาษีสรรพสามิตของเอทานอล , ลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์พลังงาน , การกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊ส

โซซอลให้ต่ำกว่า ราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซินและการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล และ สอดคล้องกับ ผลงานวิจัย เรื่องพลังงานทดแทน: การแก้ปัญหาน้ำมัน ของสำนักงานพลังงาน ภูมิภาคที่ 9 ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 และสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระใน ส่วนที่ 3 ของ ผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้อง กับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊ส โซซอล ไป ปฏิบัติในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซซอล ซึ่งหากภาครัฐกำหนดราคาจากสภาพความเป็นจริงตาม กลไกของตลาด ราคาของน้ำมันแก๊ส โซซอล จะต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซซอล เพิ่มมากขึ้น

- ปัจจัยด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซซอล มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือก ใช้ น้ำมันแก๊สโซซอล โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง และมีความ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภท รถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัย ด้านเพศและอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชาชนผู้ใช้รถ เห็นว่า คุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซซอล มีผลต่อการตัดสินใจ ในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซซอล แต่ก็ขึ้นอยู่กับระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ของผู้ตัดสินใจประกอบด้วย ซึ่งสอดคล้องยุทธศาสตร์ แก๊สโซซอลที่ภาครัฐกำหนดในเรื่องของกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซซอล , การขออนุญาตตั้ง โรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง , การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 และการดูแล การนำพืชมารวมในน้ำมันเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง รวมทั้งสอดคล้องกับ ผลงานวิจัยของ ชีรภัทร ศรีนรคุตร (2548) ผู้อำนวยการ โครงการเอทานอล สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องแก๊สโซซอล ซึ่งเป็นงานวิจัยที่ศึกษาถึง ความเป็นมา และคุณสมบัติของน้ำมันแก๊ส โซซอล , ผลงานวิจัยของ ถดาวลัย รามางกูร (2548) ศูนย์วิจัยและอบรมพลังงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง โครงการพลังงานและการขยายตัวทาง เศรษฐกิจของประเทศไทย รวมทั้งสอดคล้องกับผลงานวิจัย เรื่องพลังงานทดแทน: การแก้ปัญหา น้ำมัน ของสำนักงานพลังงานภูมิภาคที่ 9 ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 และสอดคล้องกับข้อคิดเห็น เพิ่มเติมอิสระใน ส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็น ต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับ การนำ ยุทธศาสตร์แก๊ส โซซอล ไปปฏิบัติ ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซซอล ซึ่งหาก ภาครัฐ มีการควบคุม และการกำหนดคุณภาพของน้ำมัน แก๊ส โซซอล อย่างจริงจังและมีการส่งเสริม ให้มีการแข่งขันในด้านการผลิตอย่างเสรี เป็น ไปตามกลไกของตลาด จะทำให้คุณภาพของน้ำมัน

แก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งเกิดจากการแข่งขัน และจะเกิดการยอมรับจากประชาชนผู้ใช้รถ เพิ่มมากขึ้น

- ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลาง และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และไม่มี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชาชนผู้ใช้รถ เห็นว่าการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจ ในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แต่ก็ขึ้นอยู่กับเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ของผู้ตัดสินใจ ประกอบด้วย ซึ่งสอดคล้องยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ที่ภาครัฐกำหนดในเรื่องของการประชาสัมพันธ์การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง , การให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เลือกใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิต และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม ซึ่งไม่สอดคล้องกับรายงานผลการวิจัยที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 แต่จะสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระในส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และ ผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐ มีการส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์ สนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างจริงจัง ต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยการใช้สื่อต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ เพื่อแจ้งให้ประชาชนผู้ใช้รถ ทราบถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับตนเอง หรือกับประเทศชาติโดยรวม จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น

- ปัจจัยด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และไม่มี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านเพศและอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชากรผู้ใช้รถ เห็นว่าการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจ ในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แต่ก็ขึ้นอยู่กับ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ของผู้ตัดสินใจประกอบด้วย ซึ่งสอดคล้องยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ที่ภาครัฐกำหนดในเรื่องของส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ และการให้มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

มีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไว้จำหน่ายทั่วประเทศ ในทุกท้องที่ ซึ่งไม่สอดคล้องกับรายงานผลการวิจัยที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 แต่จะสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระใน ส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทบาทของ ผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ ในด้านการจัดให้มี สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐ มีการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และ ส่งเสริมสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ จะทำให้ ประชาชนผู้ใช้รถ ทราบถึงข้อเท็จจริง ในการผลิตเอทานอล ที่เป็นส่วนผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งเป็นการใช้วัตถุดิบที่เป็นพืชผลทางการเกษตร ทำให้ประชาชนทั่วไปและประชาชนผู้ใช้รถ เข้าใจ ถึง การส่งเสริมในการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ อย่างแท้จริง ซึ่งจะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมา เลือกลงใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ด้วยความจริงใจ

2.3 ปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จากผลการวิจัยพบว่า

- ปัจจัยด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือก ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง และมีความ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภท รถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และไม่มี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัย ด้านเพศและอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชากรผู้ใช้รถ มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ โดยศึกษาจากกลุ่มปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและอายุ และเมื่อศึกษารายละเอียดในการ ตอบข้อคำถามข้อที่ 3 ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับ ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ พบว่า เพศชายและ เพศหญิง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อยและภาพรวมปัจจัยส่วนตัว ด้าน เพศ ไม่มีความแตกต่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และพบว่าอายุที่ต่างกันทุกช่วงอายุ มีระดับความคิดเห็นอยู่ใน ระดับ น้อย และภาพรวมปัจจัยส่วนตัว ด้านอายุ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ประชากรผู้ใช้รถมีปัญหาลงในเรื่องความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ จึงมีผลต่อการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระใน ส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทบาทของ ผู้บริหารหรือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊ส โซฮอล์ ไปปฏิบัติ ในด้าน การกำหนดคุณภาพของ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐ มีการควบคุม และการกำหนดคุณภาพของน้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ อย่างจริงจังและมีการส่งเสริมให้มี การแข่งขันในด้านการผลิตอย่างเสรี เป็น ไปตามกลไกของตลาด

จะทำให้คุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดซึ่งเกิดจากการแข่งขัน และจะเกิดการยอมรับจากประชาชนผู้ใช้รถ เพิ่มมากขึ้น

- ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับ ความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลางและมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชากรผู้ใช้รถ มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยศึกษาจากกลุ่มปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุ และเมื่อศึกษารายละเอียดในการตอบข้อคำถามข้อที่ 8 และ 9 ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบในบางช่วงอายุ มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อย และภาพรวมปัจจัยส่วนตัว ด้านอายุ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ประชากรผู้ใช้รถ มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จึงมีผลต่อการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ซึ่งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระในส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐมีการส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์ สนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ โดยการใช้สื่อต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์เพื่อแจ้งให้ประชาชนผู้ใช้รถ ทราบถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับตนเอง หรือกับประเทศชาติ โดยรวม จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น

3. ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยขอเสนอแนะ แนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ผลสรุปจากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้ทราบถึงปัจจัยและปัญหาที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ เพื่อให้ยุทธศาสตร์ประสบผลสำเร็จเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม การนำผลสรุปจากการวิจัยไปใช้ให้เกิดประโยชน์นั้น จำเป็นต้องพิจารณา ถึงความสอดคล้องที่เกิดขึ้นจริงกับสถานการณ์ ที่เป็นอยู่ในทุก ๆ ด้าน ได้แก่

ด้านราคา ภาครัฐ ควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทาง ดังนี้

- การยกเว้นภาษีสรรพสามิต
- การกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- การลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์

พลังงาน

- การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล

เพื่อจะส่งผลกระทบต่อราคาของเอทานอลที่ใช้เป็นผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้มีราคาเป็นไปตามกลไกของตลาด ซึ่งเกิดจากการแข่งขันทางการตลาดอย่างแท้จริงของผู้ผลิตเอทานอล และจะเป็นกลไกที่สำคัญในการกำหนดโครงสร้างต้นทุนของราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทำให้ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นไปตามมาตรฐานที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งอาจจะมีราคาต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกและเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น

ด้านคุณภาพ ภาครัฐควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทางดังนี้

- การกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- การขออนุญาตตั้ง โรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง
- การยกเลิกการใช้สาร MTBE
- การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์กรในการดูแล การนำพีชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

เพื่อจะส่งผลกระทบต่อการผลิตเอทานอลที่มีคุณภาพ เพื่อนำมาใช้ผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทำให้ได้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่มีคุณภาพ เป็นไปตามมาตรฐานที่ภาครัฐกำหนด ซึ่งเกิดจากการแข่งขันทางการตลาดของผู้ผลิตเอทานอล และผู้ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตลอดทั้งผู้ผลิตยานยนต์ จะต้อง

ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ขึ้นมารองรับอย่างจริงจัง ซึ่งสิ่งต่างๆที่กล่าวมานี้ จะเป็นกลไกที่สำคัญในการกำหนดมาตรฐานของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทำให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเป็นไปตามที่ภาครัฐกำหนด และเป็นการลดการนำเข้าสาร MTBE จากต่างประเทศที่มีราคาสูง ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพและราคาถูก ซึ่งเป็นการลดมลพิษในอากาศจากการใช้เชื้อเพลิงอย่างแท้จริง และเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้น

ด้านประชาสัมพันธ์ ภาครัฐควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทาง ดังนี้

- นโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง
- ให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียมเตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิต และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม

เพื่อจะส่งผลกระทบต่อการส่งเสริมให้ประชาชนผู้บริโภค ได้รับรู้ถึงข้อเท็จจริงและสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในทุกๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นความพร้อมของภาครัฐที่เร่งพัฒนาผลิตเอทานอลที่มีคุณภาพนำมาใช้ผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พร้อมทั้งคุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ไม่ก่อให้เกิด มลพิษในอากาศ ซึ่งเกิดจากคุณสมบัติของเอทานอล ซึ่งเป็นส่วนผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะเอทานอลเป็นแอลกอฮอล์ ที่มีความบริสุทธิ์ถึง 99.5% เมื่อเกิดการเผาไหม้จึงไม่เหลือสิ่งตกค้างในอากาศ ทำให้ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ต่างกับการใช้สาร MTBE ที่นำมาผสมในน้ำมันเบนซินออกเทน95 อีกทั้งจะไม่เกิดผลเสียต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณสมบัติ ไม่แตกต่างกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 หรือทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นการลดการนำเข้าเงินตราออกนอกประเทศซึ่งเกิดจากการนำเข้าสาร MTBE จากต่างประเทศ และเป็นการสนับสนุน การใช้พืชผลทางเกษตรมาผลิตเอทานอล ซึ่งนำมาผสมในน้ำมันเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นการส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าพืชผลทางการเกษตร และเป็นการใช้พืชผลทางการเกษตรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทำให้ภาคการเกษตรกรรมมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้ ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันเร่งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้น

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการจำหน่ายและผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ภาครัฐควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทาง ดังนี้

- การให้มีการจัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาดกลางกระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

เพื่อจะส่งผลกระทบต่อประชาชน ให้ได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพและราคาถูก โดยภาครัฐ ควรร่วมมือกับภาคเอกชนเร่งส่งเสริมและสนับสนุนให้สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วประเทศมีน้ำมัน

แก๊สโซฮอลล์ ไว้บริการให้กับประชาชนผู้ที่สนใจที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เพื่อเป็นอีก ทางเลือกหนึ่ง ที่จะสนับสนุนพลังงานทดแทนที่ใช้พืชผลทางการเกษตรเป็นวัตถุดิบในการผลิต โดยประชาชนผู้บริโภค จะได้รับทราบถึงข้อเท็จจริง ถึงการผลิตเอทานอลว่า เป็นพลังงานทดแทน ที่ใช้พืชผลทางการเกษตรเป็นวัตถุดิบในการผลิต โดยการส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาดกลางกระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้ผู้วิจัย เล็งเห็นถึงความสำคัญ ของการนำหลักแนวคิด และทฤษฎี ต่าง ๆ มาประยุกต์หรือปรับใช้ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหาร ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ให้ประสบความสำเร็จได้

ดังนั้น การบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ ให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จึงจำเป็นจะต้องใช้หลักแนวคิดและทฤษฎี ต่าง ๆ มาประยุกต์หรือปรับ ใช้ เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการ นั้น ๆ ประสบผลสำเร็จตามที่กำหนดไว้

จากการสรุปการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอ ดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ภาครัฐยังขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี ที่จะสร้างความรู้ความเข้าใจในทุกๆ ด้านเกี่ยวกับการส่งเสริม และสนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไม่ว่าจะ เป็น ด้านราคา ด้านคุณภาพ และการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ตลอดทั้งการจัดให้มีสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อย่างทั่วถึง

ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชน ควรร่วมมือกันช่วยประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจ กับประชาชน ในเรื่องของพลังงาน(น้ำมันแก๊สโซฮอลล์) อย่างจริงจัง โดยใช้สื่อต่างๆ ที่มีอยู่ให้เป็น ประโยชน์ ซึ่งควรกระทำอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เพื่อมุ่งเน้นปลูกฝังให้ประชาชนผู้บริโภค เข้าใจถึงคุณประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับตนเองหรือ กับประเทศชาติโดยรวม ตลอดทั้งควรสร้างจิตสำนึกในด้านการประหยัดพลังงานควบคู่กันไปด้วย ถึงแม้ประชาชนผู้บริโภคจะได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูก (น้ำมันแก๊สโซฮอลล์) แต่ต้องคำนึงถึง

พลังงานเชื้อเพลิงที่ได้จากธรรมชาติ ซึ่งนับวันจะเหลือน้อยลงและหมดไปในที่สุด ประชาชนจึงควรให้ความสนใจในเรื่องของการประหยัดพลังงาน ซึ่งหากประชาชนมีความตื่นตัวและเข้าใจในเรื่องของพลังงานมากขึ้น จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย ในหลาย ๆ ด้าน เช่น ความมั่นคงด้านพลังงานและส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขัน การอนุรักษ์ พัฒนา และส่งเสริมการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ และลดการพึ่งพาแหล่งพลังงานจากต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลในด้านเศรษฐกิจ จากการลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ และเป็นการส่งเสริมภาคเกษตรกรรมภายในประเทศอีกด้วย

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก (2549) “จำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสมถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2548” ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก คืบค้นวันที่ 30 เมษายน 2549 จาก http://www.dlt.go.th/statistics_web/st1/bkk05.xls
- กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ (2547, 13 กรกฎาคม) “คำถามยอดฮิตเกี่ยวกับ “น้ำมันแก๊สโซฮอล์”” คืบค้นวันที่ 18 กันยายน 2548 จาก http://www.dmf.go.th/service/board/show_board.asp?id=168
- กรมธุรกิจพลังงาน (2548) “เปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง” คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก http://www.doeb.go.th/information/stat/sale_year.xls
- กิตติพร บุญฤทธิ์ (2534) “การปนเปื้อนของตะกั่วในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร (ช่วงปี พ.ศ. 2528 -2532)”วิทยานิพนธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กลุ่มข้อมูลวิจัยและพัฒนา เครื่องถ่ายสารสนเทศด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก <http://www.teenet.chula.ac.th/research/result.asp?id=82200110814AM>
- ความรู้เบื้องต้นทางการตลาด มหาวิทยาลัยกรุงเทพฯ คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก <http://elearning.bu.ac.th/mua/course/mk212/ch1.htm>
- ชินรัตน์ สมสืบ (2547) “การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ” ในประมวลสาระชุดวิชานโยบาย สาธารณะและการบริหารโครงการ หน่วยที่ 5 หน้า 209-211 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาวิทยาการจัดการ
- ชูลีรัตน์ บรรจงลิขิตกุล (2548) “เอทานอล” สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก http://www.tistr.or.th/t/publication/page_area_show_bc.asp?i1=48&i2=39
- ชูศรี วงษ์รัตน์ (2541) เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพมหานคร เทพนครมิตรการพิมพ์
- เชาว์ โรจนแสง (2546) “หน่วยที่ 1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการตลาด” ใน เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการการตลาด (ฉบับปรับปรุง) หน้า 72 – 74 นนทบุรี สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

- ธีรภัทร ศรีนรคุตร (2548) “รายงานพิเศษพืชพลังงานทดแทน ภูมิปัญญาพึ่งตนเอง” งานวิจัย
แก๊สโซฮอลล์ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย คืบค้นวันที่ 30
กันยายน 2548 จาก
http://www.ist.cmu.ac.th/riseat/archives/Oct_05/News/10100501.html
- เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548
จาก <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>
- บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน) “ความเป็นมา “น้ำมันแก๊สโซฮอลล์”” คืบค้นวันที่ 28 กันยายน 2548
จาก http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_gs_01
- ปีเตอร์เลียมแห่งประเทศไทย (2548) “นโยบายรัฐบาล แก๊สโซฮอลล์” คืบค้นวันที่ 30 กันยายน
2548 จาก http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_gs_07
- พิบูล ทีปะปาล (2534) “หลักการตลาด” หน้า 18-19 กรุงเทพมหานคร เขตโล่การพิมพ์ ภาควิชา
การตลาด คณะวิทยาการจัดการ สถาบันอุดมศึกษาบ้านสมเด็จพระยา
วรมหาจักรีบรมราชูปถัมภ์
- วรเดช จันทรสร (2540) การประเมินนโยบายสาธารณะในระบบเปิด คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วัลลภา อรุณไพโรจน์ (2548) “เทคโนโลยีชีวภาพกับพลังงาน” สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และ
เทคโนโลยีแห่งประเทศไทย คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก
http://www.tistr.or.th/t/publication/page_area_show_bc.asp?i1=81&i2=20
- สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 9 ธันวาคม
2546) “9. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอลล์” คืบค้นวันที่ 18 กันยายน 2548 จาก
<http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab09dec46.html>
- _____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 23 มีนาคม
2547) “22. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอลล์” คืบค้นวันที่ 18 กันยายน 2548
จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab23mar47.html#3>
- ลดาวัลย์ รามางกูร (2548) “โครงการพลังงานและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย”
รายงานการวิจัย ศูนย์วิจัยและอบรมพลังงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คืบค้นวันที่ 30
กันยายน 2548 จาก
<http://www.teenet.chula.ac.th/research/result.asp?id=2262548114607>
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2534) การบริหารการตลาดยุคใหม่ กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์
ไทยพัฒนาศึกษา

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย “การพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารสัตว์

(Animal Feed) ผลพลอยได้จากการผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลัง” (8. เอทานอล)

ค้นคืนวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก

http://www.tistr.or.th/tistr2006/main_data/develop.htm

สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)(วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม

2547) “35. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์” ค้นคืนวันที่ 18 กันยายน 2548 จาก

<http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab18may47.html#4>

_____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 8 มิถุนายน

2547) “24. เรื่อง การจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง” ค้นคืน

วันที่ 18 กันยายน 2548 จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08jun47.html>

_____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม

2547) “33. เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต(ฉบับ

ที่..) (นำ มันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 9)” ค้นคืนวันที่ 18

กันยายน 2548 จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab16jul47.html#7>

_____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม

2547) “47. เรื่อง รายงาน “การสร้างความเป็นไทด้านพลังงาน” ในภาวะวิกฤตราคาน้ำมันแพง”

ค้นคืนวันที่ 18 กันยายน 2548 จาก

<http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08mar48.html>

_____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)(วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม

2548) “5. เรื่อง ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ” ค้นคืนวันที่

28 ธันวาคม 2548 จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab17may48.html>

_____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 12 กรกฎาคม

2548) “7. เรื่อง มาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ” ค้นคืน

วันที่ 25 มีนาคม 2549 จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab12july48.html>

_____ . (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 6 กันยายน

2548) “21. เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับ

ที่ ..) (ปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็น

ส่วนผสม กับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20)” ค้นคืนวันที่ 21 มิถุนายน 2549

จาก <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab06sep48.html>

สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี(เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน 2548) “13. เรื่อง การขอนำเข้าเอทานอลเพิ่มเติมเพื่อนำมาผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นการชั่วคราว” คืบค้นวันที่ 8 กรกฎาคม 2549 จาก

<http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08nov48.html>

สำนักงานพลังงานภูมิภาคที่ 9 (2548) “งานวิจัยพลังงานทดแทน : การแก้ปัญหาน้ำมัน” คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548 จาก <http://www.region9.m-nergy.go.th/SNews.asp?nid=102>

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2544) *ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์* กรุงเทพมหานคร เพื่อฟ้าพริ้นติ้ง

สุภาพร ศรีสัตตัตถ์ (2548) “การสุมตัวอย่างในงานวิจัยนิเทศน์” คืบค้นวันที่ 30 กันยายน 2548

จาก http://elearning.siam.edu/CommunicationArts/web_kop/content04.htm

เสน่ห์ จุ้ยโต (2547) “ตัวแบบนโยบายสาธารณะ” ใน *ประมวลสาระชุดวิชานโยบายสาธารณะและการบริหารโครงการ* หน้าที่ 2 หน้า 90 นนทบุรี มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชาวิทยาการจัดการ

Ferrell, o.c. and Pride. W.M (1989) *Marital Concepts and Strategies*. 6 th. ed. Boston:

Boston Graphic.

Phillip Kotler (1997) *Marketing Management* 9th.ed. New Jersey : Prentice-Hall.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

คำชี้แจง

แบบสอบถาม เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 สำหรับผู้ใช้และผู้จำหน่ายน้ำมัน (สถานีบริการ)น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นการศึกษาถึงปัจจัยหลักและปัญหา ที่ส่งผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 รวมทั้งข้อเสนอแนะทางการพัฒนาการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อเป็นประโยชน์แก่ ประเทศชาติ และประชาชนโดยรวม เช่น เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนจะได้ใช้เชื้อเพลิงที่มีราคาถูกและมีคุณภาพ ช่วยลดมลพิษในอากาศ และลดการขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ เป็นต้น และในการตอบแบบสอบถามนี้ จะไม่มีผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด

คำถามในแบบสอบถามนี้ จะแบ่งคำถามออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถาม ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทั่วไปและสถานภาพด้านสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยให้เลือกตอบตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 2 เป็นคำถาม ที่เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์โดยคำถามมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณ 5 ระดับ โดยให้เลือกตอบในช่องที่ตรงกับระดับตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 3 เป็นคำถาม ที่ให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมโดยอิสระเกี่ยวกับเรื่อง การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 ในด้านต่าง ๆ เพื่อสามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95

แบบสอบถาม (สำหรับใช้น้ำมันฯ)

การศึกษา “ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95”

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพด้านสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ท่านคิดว่าตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

		สำหรับ ผู้วิจัย
เพศ	<input type="checkbox"/> ชาย <input type="checkbox"/> หญิง	<input type="checkbox"/>
อายุ	<input type="checkbox"/> 15 - 24 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 25 - 34 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 35 - 44 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 45 - 54 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 55 - 64 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 65 ปี ขึ้นไป	<input type="checkbox"/>
ระดับการศึกษา	<input type="checkbox"/> ประถมศึกษา	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> มัธยมต้น หรือเทียบเท่า	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> มัธยมปลาย หรือเทียบเท่า	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> สูงกว่า ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/>
อาชีพ	<input type="checkbox"/> รับจ้าง	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> รับราชการ	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> รัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> ธุรกิจส่วนตัว	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> อื่นๆ	<input type="checkbox"/>

รายได้ ต่อเดือน	<input type="checkbox"/>	ต่ำกว่า 5,000 บาท	สำหรับ ผู้วิจัย
	<input type="checkbox"/>	5,001 – 10,000 บาท	
	<input type="checkbox"/>	10,001 – 15,000 บาท	
	<input type="checkbox"/>	15,001 – 20,000 บาท	
	<input type="checkbox"/>	20,001 – 25,000 บาท	
	<input type="checkbox"/>	มากกว่า 25,000 บาท	

ประเภทรถ	<input type="checkbox"/>	รถจักรยานยนต์	
	<input type="checkbox"/>	รถยนต์ (รถเก๋ง)	
	<input type="checkbox"/>	รถยนต์ (รถกระบะ)	
	<input type="checkbox"/>	รถยนต์ (รถตู้)	
	<input type="checkbox"/>	รถยนต์อื่นๆ.....	

ท่านใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หรือไม่

ไม่ใช่ ใช่

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ท่านคิดว่าตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด
ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็นคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	สำหรับ ผู้วิจัย
1. ท่านเห็นว่า ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพียงใด						
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงใด						

ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็นคำถาม	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	สำหรับ ผู้วิจัย
3. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						
4. ท่านมั่นใจเพียงใดว่า น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ95						
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อ เครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อย เพียงใด						
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มี ต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อ การลดมลพิษในอากาศ เมื่อใช้น้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						

ด้านประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็นคำถาม	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	สำหรับ ผู้วิจัย
8. ท่านเห็นว่า มีการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด						
9. ท่านเห็นว่ามีการประชาสัมพันธ์ ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมัน แก๊ส โซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						

แบบสอบถาม (สำหรับผู้จำหน่ายน้ำมันฯ)

การศึกษา “ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95”

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

		สำหรับ ผู้วิจัย
เพศ	<input type="checkbox"/> ชาย <input type="checkbox"/> หญิง	<input type="checkbox"/>
อายุ	<input type="checkbox"/> 18 - 25 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 26 - 33 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 34 - 41 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 42 - 49 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 50 - 57 ปี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 58 ปี ขึ้นไป	<input type="checkbox"/>
ระดับการศึกษา	<input type="checkbox"/> ประถมศึกษา	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษา หรือเทียบเท่า	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาปลาย หรือเทียบเท่า	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> สูงกว่า ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/>
สถานบริการ	<input type="checkbox"/> ปตท.	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> บางจาก	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> เซลล์	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> เอส โซ	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> คาลเท็กซ์	<input type="checkbox"/>

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ท่านคิดว่าตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็นคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	สำหรับผู้วิจัย
1. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ พอใจในราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากน้อยเพียงใด						
2. ท่านเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ถูกกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผลต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ใช้รถ เพิ่มขึ้น มากน้อยเพียงใด						

ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็นคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	สำหรับผู้วิจัย
3. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						
4. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มั่นใจเพียงใดว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพมาตรฐานเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ 95						
5. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลดี ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						
6. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ผลเสีย ที่มีต่อเครื่องยนต์ เมื่อใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						

<u>ประเด็นคำถาม</u>	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	สำหรับ ผู้วิจัย
7. ท่านเห็นว่าผู้ใช้รถ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ <u>ผลดี</u> ที่มีต่อการลดมลพิษในอากาศเมื่อนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากน้อยเพียงใด						

ด้านประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

<u>ประเด็นคำถาม</u>	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	สำหรับ ผู้วิจัย
8. ท่านเห็นว่า มีการเผยแพร่ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้ผู้ใช้รถทราบ มากน้อยเพียงใด						
9. ท่านเห็นว่า มีการประชาสัมพันธ์ในการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้ผู้ใช้รถทราบ มากน้อยเพียงใด						

ด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า

<u>ประเด็นคำถาม</u>	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	สำหรับ ผู้วิจัย
10. ท่านเห็นว่า ผู้ใช้รถ มีความสะดวกในการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสถานีบริการน้ำมัน มากน้อยเพียงใด						

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์ เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เป็นแบบสอบถามแบบสัมภาษณ์ สำหรับผู้บริหารและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเป็นการศึกษาถึงปัจจัยและปัญหา ที่ส่งผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการบริหารยุทธศาสตร์ ในการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อเป็นประโยชน์แก่ ประเทศชาติและประชาชนโดยรวม เช่น เป็นการส่งเสริมให้ประชาชน จะได้ใช้เชื้อเพลิงที่มี ราคาถูก และมีคุณภาพ ช่วยลดมลพิษในอากาศ และลดการขาดดุลการค้า กับต่างประเทศ เป็นต้น และใน การตอบแบบสอบถามนี้ จะไม่มีผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด

คำถามใน แบบสัมภาษณ์นี้ จะแบ่งคำถามการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับ ข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไปสู่การปฏิบัติ

ส่วนที่ 2 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับ การนำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมัน เบนซิน 95 ไปสู่การปฏิบัติ

ส่วนที่ 3 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับ ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพิ่มเติม โดยอิสระ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนการใช้ น้ำมัน เบนซิน 91 และน้ำมัน เบนซิน 95 ไปสู่การปฏิบัติ ในด้านต่าง ๆ

ภาคผนวก ข

รายชื่อและสถานที่ตั้งสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการวิจัย

รายชื่อ และสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	สถานที่	ถนน	แขวง/ ตำบล	เขต/ อำเภอ	จังหวัด
บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)	สุขุมวิท	คลองเตย	คลองเตย	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)	รัชดาภิเษก	ลาดยาว	จตุจักร	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)	สวนผัก	ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	บางพลี	สมุทรปราการ
บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)	ติวานนท์	ตลาดขวัญ	เมือง	เมือง	นนทบุรี
บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์(ไทย)	สุขุมวิท	คลองตัน	คลองเตย	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์(ไทย)	รัชดาภิเษก	ลาดยาว	จตุจักร	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์(ไทย)	บรมราชชนนี	ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์(ไทย)	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	บางพลี	สมุทรปราการ
บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์(ไทย)	ติวานนท์	บางกระสอบ	เมือง	เมือง	นนทบุรี
บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	สุขุมวิท	พระโขนง	คลองเตย	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	รัชดาภิเษก	ลาดยาว	จตุจักร	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	บรมราชชนนี	ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	สุขุมวิท	ปากน้ำ	เมือง	เมือง	สมุทรปราการ
บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	ติวานนท์	ตลาดขวัญ	เมือง	เมือง	นนทบุรี
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด(มหาชน)	สุขุมวิท	คลองตัน	คลองเตย	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด(มหาชน)	พหลโยธิน	ลาดยาว	จตุจักร	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด(มหาชน)	บรมราชชนนี	ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด(มหาชน)	สุขุมวิท	ปากน้ำ	เมือง	เมือง	สมุทรปราการ
บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด(มหาชน)	ติวานนท์	ตลาดขวัญ	เมือง	เมือง	นนทบุรี
บริษัท เอส ไซ้ (ประเทศไทย) จำกัด	สุขุมวิท	พระโขนง	คลองเตย	คลองเตย	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เอส ไซ้ (ประเทศไทย) จำกัด	พหลโยธิน	ลาดยาว	จตุจักร	จตุจักร	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เอส ไซ้ (ประเทศไทย) จำกัด	บรมราชชนนี	ฉิมพลี	ตลิ่งชัน	ตลิ่งชัน	กรุงเทพมหานคร
บริษัท เอส ไซ้ (ประเทศไทย) จำกัด	สุขุมวิท	บางปูใหม่	เมือง	เมือง	สมุทรปราการ
บริษัท เอส ไซ้ (ประเทศไทย) จำกัด	ติวานนท์	ท่าทราย	เมือง	เมือง	นนทบุรี

ภาคผนวก ก

สรุปความคิดเห็น การสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่

สรุปความคิดเห็น การสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่

การศึกษา “ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95” ได้มีการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับ การนำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไปสู่การปฏิบัติ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ดังนี้

วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2549 สัมภาษณ์

- นายบุญเลิศ ปิ่นจิเสศิกุล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนป้องกันและปราบปราม สังกัด กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- นายอาคม ทองประศรี ตำแหน่ง เจ้าพนักงานสรรพสามิต 5 สังกัด กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2549 สัมภาษณ์

- นายมนตรี อินทนา ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโรงงาน บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี จำกัด
- นายวิรุณ ว่องวรานนท์ ตำแหน่ง ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี จำกัด

วันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2549 สัมภาษณ์

- นายวุฒิเลิศ ทรัพย์ไพบุลย์สุข ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท บัณฑิตพัฒนา-เทค จำกัด
- นางสาววันดี มงคลชาติไทย ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท บัณฑิตพัฒนา-เทค จำกัด

ซึ่งสามารถสรุปภาพรวม ผลการสัมภาษณ์ ตามแบบสัมภาษณ์ที่มีหัวข้อคำถามดังนี้ ท่านคิดเห็นอย่างไรกับมาตรการต่าง ๆ ที่ สนับสนุนให้มีการนำยุทธศาสตร์ แก๊สโซฮอล์ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งมีเป้าหมายว่าจะส่งผลต่อการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. ยกเว้นภาษีสรรพสามิต

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การยกเว้นภาษีสรรพสามิต จะทำให้ราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีราคาถูกลงกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากจะเป็นการลดต้นทุนในการผลิตน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ซึ่งจะส่งผลให้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีราคาถูกลง จึงเป็นส่วนที่สำคัญที่ภาครัฐควรกำหนด เรื่องของการยกเว้นภาษี

สรรพสามิตให้ชัดเจน เพื่อประโยชน์ในการที่จะสนับสนุนให้ประชาชนได้หันมาใช้น้ำมัน
แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 อย่างจริงจัง

2. ลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์
พลังงาน

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์
พลังงาน จะเป็นเครื่องมืออีกชนิดหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุน ร่วมกับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต
ให้ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีราคาถูกลงกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนได้หันมา
ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 อย่างจริงจัง เมื่อราคาของ
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีราคาถูกลงกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

3. กำหนดราคาจำหน่าย น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่า ราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซิน
ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การกำหนดราคาจำหน่าย น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ต่ำกว่า ราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซิน
นั้น เป็นวิธีการสร้างแรงจูงใจ และเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมาก
ขึ้น โดยการใช้ การยกเว้นภาษีสรรพสามิต และการลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุน
เพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์พลังงาน เป็นเครื่องมือในการกำหนดราคาจำหน่าย ของน้ำมัน
แก๊สโซฮอล์ ซึ่งจะทำให้เกิด ความชัดเจนในเรื่องของการกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์
ในอนาคต

4. กำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่น
ในมาตรฐานของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้กับประชาชนผู้ใช้ ซึ่งจะเป็นการสร้างแรงจูงใจ อีกวิธีหนึ่ง
ในการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้น

5. การขออนุญาตตั้ง โรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การขออนุญาตตั้ง โรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง นั้น เป็นวิธีการหนึ่งในการควบคุมมาตรฐานในการที่จะผลิตเอทานอล เพื่อใช้เป็นส่วนผสมในน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ภาครัฐกำหนด ซึ่งจะส่งผลต่อการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีคุณภาพต่อไป

6. การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 จะเป็นประโยชน์กับประเทศชาติโดยรวม ไม่ว่าจะเป็นในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เนื่องจาก สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 จะต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ทำให้ประเทศต้องนำเงินตราออกนอกประเทศ ปีละ 3,000 ล้านบาท ถ้ามีการยกเลิกสาร MTBE และใช้เอทานอล แทนจะช่วยให้ประเทศชาติไม่ต้องนำเงินตราออกนอกประเทศ อีกทั้งจะช่วยส่งเสริมพืชผลทางการเกษตรมาใช้ผลิตเอทานอล ตลอดทั้ง สาร MTBE ยังก่อให้เกิดมลพิษในอากาศ

7. กำหนดให้ ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับ การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคา

เอทานอล

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

กำหนดให้ ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับ การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล นั้น จะเป็นประโยชน์กับการกำหนดมาตรฐานในการกำหนดราคาเอทานอลในอนาคต เพื่อให้ไม่ให้สูงหรือต่ำเกินไป ซึ่งอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เอทานอลเป็นส่วนผสมได้ในอนาคต

8. มีนโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การมีนโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง นั้น เป็นประโยชน์ในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนทั่วไปทราบถึง ประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้เอทานอล เป็นเชื้อเพลิง เพราะ เอทานอล นั้นเป็นผลผลิตที่ได้มาจาก

พืชผลทางการเกษตร อีกทั้งเป็นการส่งเสริมและเพิ่มมูลค่าให้กับพืชผลทางการเกษตร เป็นการลดมลพิษในอากาศ เนื่องจากคุณสมบัติของเอทานอล

9. กำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์กรในการดูแล การนำพืชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์กรในการดูแล การนำพืชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง เป็นการส่งเสริมให้มีการควบคุมผลิตเอทานอลให้มีคุณภาพ โดยการควบคุมวัตถุดิบที่จะใช้ผลิตเอทานอล และเป็นการใช้พืชผลทางการเกษตรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

10. มาตรการสนับสนุนอื่นๆ เช่น ให้นำหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การให้นำหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ นั้นเป็นการสร้างแรงจูงใจอีกทางหนึ่ง เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพและมาตรฐานเทียบเท่ากับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ซึ่งหน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจเอง ยังเลือกที่จะใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

- การให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิต และ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิต และ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม ภาครัฐจำเป็นต้องให้การสนับสนุนอย่างจริงจังในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านภาระภาษีที่จะเกิดขึ้น และมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนผู้ใช้รถหันมาใช้สินค้า(รถยนต์)ที่ผลิตออกมาจำหน่ายในอนาคต

- การให้มีการจัดตั้งโรงงาน ผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการขนาดย่อม และ ขนาดกลางกระจายอยู่ทั่วไป ในท้องถิ่นต่างๆ

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

การให้มีการจัดตั้งโรงงาน ผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาด กลางกระจายอยู่ทั่วไป ในท้องถิ่นต่างๆ นั้น เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการสนับสนุนอย่าง จริงจัง ซึ่งจะเป็นการกระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่นต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ พืชผลทางการเกษตรอย่างต่อเนื่อง เมื่อมีการดำเนินการอย่างจริงจัง

ส่วนที่ 3 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพิ่มเติม โดยอิสระ ท่านมีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ เกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไปสู่การปฏิบัติในด้านต่าง ๆ อย่างไร

- ราคาของน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

ภาครัฐ ควรเร่งดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ โดยการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ให้ชัดเจน โดยเฉพาะด้านราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ ควรกำหนดราคาให้มีราคาต่ำกว่า 1.50 บาท เพื่อ เป็นการสร้างแรงจูงใจ ให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์มากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถกำหนดได้ โดยใช้มาตรการภาษีเป็นเครื่องมือ

- คุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

ภาครัฐควรเร่งพัฒนาและควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ให้มีคุณภาพเท่าเทียมกับน้ำมัน เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 โดยใช้มาตรการรับรองคุณภาพ เพื่อพิสูจน์ให้ประชาชนทราบ คุณภาพที่แท้จริงของน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ ว่ามีคุณภาพเท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมัน เบนซิน 95

- การประชาสัมพันธ์ของน้ำมันแก๊ส โซฮอลล์(ในเรื่อง การให้ความรู้ความเข้าใจ เพื่อส่งเสริมให้มี การเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์)

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

ภาครัฐควรเร่งประชาสัมพันธ์ในทุก ๆ ด้านในการที่จะประกาศให้ประชาชนทราบถึง คุณประโยชน์ต่าง ๆ เมื่อใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับประเทศชาติโดยรวมหรือ กับตนเอง และควรใช้สื่อต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการประชาสัมพันธ์ส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอลล์

- เรื่อง อื่น ๆ (ถ้ามี เช่น การขยายสถานีบริการอย่างทั่วถึง , ให้นำหน่วยงานภาครัฐใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างจริงจัง เป็นต้น)

ผู้ให้สัมภาษณ์ เห็นว่า

ภาครัฐควร ออกมาตรการ ให้นำหน่วยงานภาครัฐใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างจริงจัง เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามหน่วยงานภาครัฐ เพราะขณะนี้ ภาครัฐ ยังใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยมาก จนทำให้ประชาชนคิดว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพไม่ดีเท่าที่ควร แม้กระทั่งภาครัฐเองยังไม่เลือกที่จะใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ประชาชนจึงเลือกที่จะไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตาม

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายโกวิท โชติวัฒนานนท์
วัน เดือน ปีเกิด	10 พฤศจิกายน 2504
สถานที่เกิด	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ปริญญารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปี พ.ศ. 2544
สถานที่ทำงาน	สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี
ตำแหน่ง	เจ้าพนักงานสรรพสามิต 6