



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์)

ปริญญา

รัฐศาสตร์

รัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

The Opinion of Car Users in Bangkok Metropolis toward the Alternative Energy Policy

นามผู้วิจัย นางสาวอังศุมลีน บุญเข้ม

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์มนฤตย์พล อรุณบุญนวลชาติ, ร.ด.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(รองศาสตราจารย์วัชรินทร์ ชาบุญศิลป์, Ph.D.)

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์วัชรินทร์ ชาบุญศิลป์, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญจนา ชีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ต่อนโยบายพลังงานทดแทน

The Opinion of Car Users in Bangkok Metropolis
toward the Alternative Energy Policy

โดย

นางสาวอังศุมาลิน บุญเข้ม

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์)
พ.ศ. 2556

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อังศุมลีน บุญเข้ม 2556: ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนโยบาย
พลังงานทดแทน ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) สาขารัฐศาสตร์
ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก:
รองศาสตราจารย์มนฤตย์พล อรุณบุญนวลชาติ, ร.ค. 146 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบาย
พลังงานทดแทน 2) ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนโยบาย
พลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน
และ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นตอนโยบาย
พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้คือ ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
ในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล
และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ สถิติที่ใช้คือ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบน
มาตรฐาน ค่า t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วย
ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบายพลังงานทดแทนอยู่ใน
ระดับมาก การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นตอนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขต
กรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ
พลังงานทดแทน มีระดับความคิดเห็นตอนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ใช้รถยนต์
ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสและอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นตอนโยบาย
พลังงานทดแทนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการ
ใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบายพลังงานทดแทน
ในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

Aungsumalin Booncham 2013: The Opinion of Car Users in Bangkok Metropolis toward the Alternative Energy Policy. Master of Arts (Political Science), Major Field: Political Science, Department of Political Science and Public Administration.
Thesis Advisor: Associate Professor Manitpol Urabunnualchat, Ph.D. 146 pages.

This research aimed 1) to study the level of the opinion of car users in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy 2) to compare the opinion of car users in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy classified by personal factors and the level of perception in alternative energy policy information and 3) to study the relationship between the attitude of using the alternative energy and the opinion of car users in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy. The samples in this quantitative research were 400 car users in Bangkok. Questionnaires were used to be the instrument in collecting data and analyzed by using computer program. The statistical methods used for analyzing data were frequency, Percentage, Mean, Standard Deviation, t-test, One-Way ANOVA, and Pearson's Product Moment Correlation Coefficient.

The results of the research showed that the opinion of car users in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy had a high level. The comparison of the car users' opinions in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy classified by gender, age, level of education, monthly average income, and level of perception in alternative energy policy information were not significantly different. However, the car users' opinion in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy with different marital status and occupations were significantly different at .01 level. And the relationship between the attitude of using the alternative energy and the opinion of car users in Bangkok Metropolis toward the alternative energy policy were positively significant difference at the level of .01.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงมาได้ด้วยความกรุณาจากบุคคลหลายท่าน ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.มนฤตย์พล อรุณบุญวาทะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก รองศาสตราจารย์ ดร.วัชรินทร์ ชาญศิลป์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ดร.กิริดา ชัยรัตน์ ประธานการสอบ และ รองศาสตราจารย์ ดร.อัมมพ ชูบำรุง ผู้ทรงคุณวุฒิเป็นอย่างสูง ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำในการเก็บ ข้อมูล ข้อเสนอแนะ ตรวจสอบและปรับแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนบรรลุผลสำเร็จเป็นอย่างดี รวมทั้งขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านด้วยความเคารพอย่างสูงที่อบรมสั่งสอนให้ความรู้ตลอดมา

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม ประกอบการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างดี รวมทั้งบุคคลในครอบครัวทุกท่าน และเพื่อน ๆ ทุกคนที่ให้อกำลังใจ คำปรึกษาและความช่วยเหลือตลอดมา รวมทั้งสมาคมรัฐศาสตร์แห่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่ได้ให้คำแนะนำจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ด้วยดี

ด้วยความดีและประโยชน์ที่พึงบังเกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้แต่บิดา มารดา ครูอาจารย์ สถาบันการศึกษา และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำ ความช่วยเหลือ กำลังใจและการสนับสนุนตลอดมา

อังศุมาลิน บุญเข้ม
เมษายน 2556

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง (3)

สารบัญภาพ (5)

บทที่ 1 บทนำ 1

 ความสำคัญของปัญหา 1

 วัตถุประสงค์ของการวิจัย 5

 ขอบเขตการวิจัย 5

 ประโยชน์ที่ได้รับ 6

 นิยามศัพท์ 6

บทที่ 2 การตรวจเอกสาร 9

 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น 9

 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ 16

 แนวคิดเกี่ยวกับพลังงานทดแทน 20

 แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ 28

 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร 51

 กรุงเทพมหานคร 57

 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 62

 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย 69

 กรอบแนวคิดในการวิจัย 70

 สมมติฐานในการวิจัย 71

บทที่ 3 วิธีการวิจัย 72

 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย 72

 การสุ่มตัวอย่าง 73

 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 73

 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 78

 การเก็บรวบรวมข้อมูล 78

 การวิเคราะห์ข้อมูล 79

 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล 79

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์	81
ผลการวิจัย	81
ข้อวิจารณ์	107
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	116
สรุปผลการวิจัย	116
ข้อเสนอแนะ	119
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	122
ภาคผนวก	130
ภาคผนวก ก แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย	131
ภาคผนวก ข ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	141
ประวัติการศึกษา และการทำงาน	146

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไป	82
2	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร	84
3	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ต่อการใช้พลังงานทดแทนเป็นรายด้าน	87
4	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านความปลอดภัยเป็นรายข้อ	86
5	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านการใช้งานเป็นรายข้อ	89
6	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านความคุ้มค่าเป็นรายข้อ	91
7	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน	93
8	8 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามเพศ	99
9	การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอายุ	100

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
10	การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตาม ระดับการศึกษา	100
11	การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตาม สถานภาพสมรส	
12	การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตาม สถานภาพการสมรส เป็นรายคู่	102
13	การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอาชีพ	103
14	การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตาม อาชีพ เป็นรายคู่	104
15	การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามรายได้	105
16	การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของ ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามระดับการรับรู้ ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน	105
17	สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน	107

สารบัญภาพ

ภาพที่

หน้า

1

กรอบแนวคิดในการวิจัย

70



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

น้ำมันพลังงานยังมีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มว่ากำลังจะหมดไปจากโลก นอกจากนี้ราคาเชื้อเพลิงที่นำเข้าก็มีแนวโน้มที่จะไปในทิศทางที่สูงขึ้นตามสภาวะทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ดังนั้นจึงมีการคิดค้นแหล่งพลังงานใหม่ ๆ ขึ้นมาทดแทนเพื่อช่วยประหยัดและเพื่อใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงที่กำลังจะหมดสิ้นไป แต่ทั้งนี้ก็มีข้อจำกัดในการพัฒนาดังกล่าว เช่น มีราคาแพง ใช้เวลานานหรือบางประเทศมีศักยภาพของแหล่งพลังงานดังกล่าวนั้นไม่เพียงพอ เป็นต้น

จากการประเมินของ EIA (Energy Information Administration) ระบุว่า การใช้พลังงานของโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะตั้งแต่ปี 2544 ไปจนถึงปี 2568 แนวโน้มการใช้พลังงานจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 54 นอกจากนี้ EIA ยังประเมินสถานการณ์อีกว่า น้ำมันเชื้อเพลิงยังคงเป็นแหล่งพลังงานที่มีการใช้สูงสุดและมีอัตราการใช้เพิ่มขึ้นทุกปี ปีละประมาณร้อยละ 1.9 โดยในปี 2544 มีปริมาณการใช้อยู่ 77 บาร์เรลต่อวันและจะเพิ่มขึ้นเป็น 121 บาร์เรลต่อวันในปี 2568 (มูลนิธิโลกสีเขียว, 2555)

ประเด็นที่สำคัญคือหากโลกมีการใช้พลังงานในระดับที่เป็นอยู่ และไม่มีการค้นพบเพิ่มเติม คาดว่าโลกจะมีแหล่งสำรองน้ำมันใช้ไปได้อีกประมาณ 42 ปี ถ้าสหรัฐอเมริกาอีกประมาณ 64 ปี และถ่านหินอีกประมาณ 220 ปีเท่านั้น (BP Public limited Company, 2009 อ้างใน มูลนิธิโลกสีเขียว, 2555)

ประเทศไทยมีปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2554 รวม 837,000 บาร์เรลต่อวัน ลดลงจากปี 2553 จำนวนร้อยละ 4 แต่มูลค่านำเข้ารวมทั้งปีอยู่ที่ 1.03 ล้านล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ซึ่งถือว่าเป็นมูลค่านำเข้าทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากราคาน้ำมันดิบตลาดโลกปรับสูงขึ้นเกือบ 30 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ขณะที่แนวโน้มการนำเข้าน้ำมันในปี 2555 จะยังคงขยายตัวร้อยละ 2-3 ตามภาวะเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 4.5-5.5 (เดลินิวส์, 2554)

โดยในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549 ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 3,603 ล้านลิตร เฉลี่ยวันละ 116.2 ล้านลิตรหรือ 731,012 บาร์เรลต่อวัน และในเดือน

ธันวาคม พ.ศ. 2554 ประเทศไทยมีความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศในปริมาณรวมทั้งสิ้น 3,993 ล้านลิตร เฉลี่ยวันละ 128.8 ล้านลิตรหรือ 810,248 บาร์เรลต่อวัน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยรวมเพิ่มขึ้นจากเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2554 วันละ 10.4 ล้านลิตรหรือร้อยละ 8.7 และเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณความต้องการใช้โดยรวมเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคม พ.ศ.2553 วันละ 2.4 ล้านลิตรหรือร้อยละ 1.9 (กรมธุรกิจพลังงาน, 2555)

ดังนั้นเพื่อลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกได้ปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง พลังงานทดแทนจึงเป็นพลังงานทางเลือกสำหรับผู้บริโภคในปัจจุบัน โดยพลังงานทดแทนที่นิยมนำมาใช้เพื่อทดแทนและลดการใช้น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล ได้แก่ แก๊สแอลพีจี (Liquefied Petroleum Gas: LPG) แก๊สเอ็นจีวี (Natural Gas Vehicles: NGV) แก๊สโซฮอลล์ (Gasohol) ไฮบริด (Hybrid) และไบโอดีเซล (Biodiesel) ทั้งนี้ในปีพ.ศ. 2554 การใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (เอ็นจีวี) มีปริมาณอยู่ที่ 6.4 ล้านกิโลกรัมต่อวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 และก๊าซหุงต้ม (แอลพีจี) อยู่ที่ 5.43 แสนตันต่อเดือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 19 โดยมีการใช้ในภาคขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 อยู่ที่ 7.6 หมื่นตันต่อเดือน เนื่องมาจากรัฐยังคงตรึงราคาแอลพีจีภาคขนส่งและครัวเรือน แต่แนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติจะทรงตัวและอาจลดลงหากรัฐบาลดำเนินการปรับราคาตามกรอบนโยบายที่วางไว้สำหรับปี 2555 (เดลินิวส์, 2554)

นโยบายพลังงานที่อยู่ในคำแถลงนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 (กระทรวงพลังงาน, 2555) มีรายละเอียดดังนี้

1. ส่งเสริมและผลักดันให้อุตสาหกรรมพลังงานสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมเชิงยุทธศาสตร์ เพิ่มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาคโดยใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิยุทธศาสตร์

2. สร้างเสริมความมั่นคงทางพลังงาน โดยแสวงหาและพัฒนาแหล่งพลังงานและระบบไฟฟ้าจากทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งให้มีการกระจายแหล่งและประเภทพลังงานให้มีความหลากหลายเหมาะสม และยั่งยืน

3. กำกับราคาพลังงานให้มีราคาเหมาะสม เป็นธรรมและมุ่งสู่การสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยปรับบทบาทกองทุนน้ำมันให้เป็นกองทุนสำหรับรักษาเสถียรภาพราคา ส่วนการชดเชยราคาน้ำมัน

จะดำเนินการอุดหนุนเฉพาะกลุ่ม ส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้นในภาคขนส่ง และส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์และไบโอดีเซลในภาคครัวเรือน

4. ส่งเสริมการผลิต การใช้ ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถทดแทนเชื้อเพลิงฟอสซิลได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ภายใน 10 ปี ทั้งนี้ ให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างครบวงจร

5. ส่งเสริมและผลักดันการอนุรักษ์พลังงานอย่างเต็มรูปแบบ โดยลดระดับการใช้พลังงานต่อผลผลิตลงร้อยละ 25 ภายใน 20 ปี และมีการพัฒนาอย่างครบวงจร ส่งเสริมการใช้อุปกรณ์และอาคารสถานที่ที่มีประสิทธิภาพสูง ส่งเสริมกลไกการพัฒนาพลังงานที่สะอาดเพื่อลดก๊าซเรือนกระจก และแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนสร้างจิตสำนึกของผู้บริโภคในการใช้พลังงานอย่างประหยัด และมีประสิทธิภาพให้เป็นระบบจริงจังและต่อเนื่องทั้งภาคการผลิต ภาคการขนส่ง และภาคครัวเรือน

โดยหนึ่งในนโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก ได้แก่ การแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนและผู้ประกอบการเนื่องจากภาวะเงินเฟ้อและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ชะลอการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงบางประเภทชั่วคราว เพื่อให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงทันที และปรับโครงสร้างราคาพลังงานทั้งระบบให้มุ่งสู่การสะท้อนราคาต้นทุนพลังงาน

2. จัดให้มีบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพได้รับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือน

3. ดูแลราคาสินค้าอุปโภคบริโภคและราคาพลังงานให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคและผู้ผลิต

4. แก้ไขปัญหาค่าครองชีพโดยการดูแลราคาสินค้าและการมีรายได้เพื่อเพิ่มกำลังซื้อสุทธิของประชาชนโดยป้องกันและแก้ไขการผูกขาดทั้งทางตรงและทางอ้อม

ทั้งนี้ นโยบายที่จะเดินหน้าปรับโครงสร้างราคาพลังงานทั้งหมดเพื่อให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงนั้น รัฐบาลต้องการให้ทันก่อนเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ในปี 2558 เพื่อป้องกันประเทศอื่นหันมาซื้อพลังงานจากประเทศไทยแทน เนื่องจากมีราคาพลังงานที่ถูกกว่าประเทศอื่นในสมาคมอาเซียน ซึ่งพลังงานทั้งหมดในที่นี้ นอกจากจะหมายถึงน้ำมันดีเซลและเบนซินแล้ว ยังหมายถึงพลังงานทดแทนอย่างก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (เอ็นจีวี) และก๊าซหุงต้ม (แอลพีจี) ด้วย ซึ่งผลที่เกิดขึ้นอาจทำให้ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนอย่างแก๊สแอลพีจีและก๊าซเอ็นจีวีลดลง ผู้ใช้รถยนต์ทั่วไปอาจเปลี่ยนความคิดเห็นที่มีต่อการใช้พลังงานทดแทน รวมทั้งกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ที่ได้ตัดสินใจเลือกใช้พลังงานทดแทนไปก่อนหน้านี้ อาจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนได้

โดยรัฐบาลได้มีมาตรการที่จะทยอยเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ลิตรละ 1 บาท และมีนโยบายปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2555 ซึ่งจะส่งผลให้น้ำมันดีเซลมีราคาสูงขึ้นเกินลิตรละ 30 บาท ทั้งนี้แนวโน้มราคาดีเซลจะพุ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการบังคับใช้มาตรฐานยูโร การเพิ่มภาษีสรรพสามิต และส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

สำหรับประเด็นเรื่องของมาตรฐานยูโร กล่าวคือ ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ.2555 เป็นต้นไป ประเทศไทยจะเริ่มบังคับใช้มาตรฐานยูโร 4 ในกลุ่มน้ำมันเบนซิน น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดีเซลหมุนเร็ว โดยเพิ่มความเข้มงวดทางด้านคุณภาพ โดยจะทำให้ราคาขายปลีกมีราคาสูงกว่าน้ำมันทั่วไปลิตรละ 40-50 สตางค์ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2554)

จากข้อมูลทางสถิติของกรมการขนส่งทางบก (2555) กระทรวงคมนาคม พบว่าในเขตกรุงเทพมหานครมีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนมากที่สุดในประเทศ โดยมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 4,032,705 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนจำนวน 2,769,135 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คนจำนวน 205,024 คัน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 1,057,795 คัน และรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลจำนวน 751 คัน และจากข้อมูลสถิติจำนวนรถจำแนกตามประเภทของเชื้อเพลิงของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมพบว่า ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 มีรถยนต์ส่วนบุคคลใช้แก๊ส LPG จำนวน 1,682 คัน ใช้แก๊ส LPG และน้ำมันเบนซินจำนวน 460,295 คัน ใช้แก๊ส LPG และน้ำมันดีเซลจำนวน 1,959 คัน ใช้ก๊าซ NGV จำนวน 5,626 คัน ใช้ก๊าซ NGV และน้ำมันเบนซินจำนวน 101,221 คัน ใช้ก๊าซ NGV และน้ำมันดีเซลจำนวน 1,684 คัน และใช้เครื่องยนต์ระบบไฮบริดจำนวน 22,450 คัน

รวมรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงปกติอย่างน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินจำนวนทั้งสิ้น 594,917 คัน โดยในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมามีความต้องการใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่สถานการณ์ในปัจจุบันได้มีนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวกับพลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงต่าง ๆ ดังที่กล่าวไปข้างต้น อีกทั้งในปัจจุบันการรับรู้และการเข้าถึงข่าวสารทำได้ง่ายขึ้น อาจทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์เปลี่ยนแปลงไป

ดังนั้นจากข้อมูลข้างต้น จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะสำหรับส่วนราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้องให้นำผลการศึกษาวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมและเสริมสร้างทัศนคติอันดีต่อการใช้พลังงานทดแทน รวมทั้งสำหรับภาคเอกชนสามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนทางการตลาดให้เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยมุ่งศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน โดยการศึกษาวิจัยครั้งนี้จะศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร สิ้นสุด ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 จำนวนทั้งสิ้น 4,032,705 คัน

ประโยชน์ที่ได้รับ

เพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาวិจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมและเสริมสร้างทัศนคติอันดีต่อการใช้พลังงานทดแทน รวมทั้งนำไปใช้ในการวางแผนทางการตลาดให้เหมาะสมต่อไป

นิยามศัพท์

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดศัพท์ที่มีขอบเขตและความหมายโดยเฉพาะไว้ดังนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง คุณสมบัติอันเป็นลักษณะเฉพาะของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่

1. เพศ หมายถึง ความแตกต่างทางกายภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งเป็นเพศหญิงและเพศชาย
2. อายุ หมายถึง ระยะเวลาที่ผู้ตอบแบบสอบถามดำรงชีวิตอยู่ โดยนับเวลาเป็นปีตั้งแต่เกิดจนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม
3. ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาชั้นสูงสุดที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับตามระบบการศึกษาสากล แบ่งเป็น 4 ระดับคือ
 - 3.1 ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย
 - 3.2 มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า
 - 3.3 อนุปริญญาถึงปริญญาตรี
 - 3.4 สูงกว่าปริญญาตรี

4. สถานภาพการสมรส หมายถึง สถานภาพการครองเรือน ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มคือ

4.1 โสด

4.2 สมรส

4.3 หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่

5. อาชีพ หมายถึง ประเภทของงานที่ผู้ตอบแบบสอบถามทำอยู่ในปัจจุบัน แบ่งเป็น 7 กลุ่มคือ

5.1 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ

5.2 รับจ้างทั่วไป

5.3 แม่บ้าน

5.4 นิสิต/นักศึกษา

5.5 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

5.6 พนักงานบริษัทเอกชน

5.7 อื่น ๆ

6. รายได้ หมายถึง อัตราเงินเดือนค่าจ้างหรือค่าตอบแทนที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับเฉลี่ยต่อเดือน

การรับรู้ข่าวสาร หมายถึง การได้รับข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับพลังงานทดแทนจากสื่อต่าง ๆ ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น อินเทอร์เน็ต วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ สิ่งพิมพ์ต่าง ๆ สื่อบุคคล เป็นต้น

ทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทน หมายถึง การแสดงออกด้านความรู้สึกของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนที่นำมาใช้แทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในรถยนต์ ซึ่งได้แก่ แก๊สธรรมชาติ (เอ็นจีวี), แก๊สหุงต้ม (แอลพีจี), น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และน้ำมันไบโอดีเซล โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้านดังนี้

1. ด้านความปลอดภัย หมายถึง ในการใช้พลังงานทดแทนแทนการใช้เชื้อเพลิงปกติมีมาตรฐานความปลอดภัยไม่แตกต่างจากการใช้เชื้อเพลิงปกติ ไม่ส่งผลกระทบที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
2. ด้านการใช้งาน หมายถึง ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนเมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงปกติ
3. ด้านความคุ้มค่า หมายถึง รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีความประหยัด หรือมีความคุ้มค่าที่จะติดตั้งหรือใช้แทนเชื้อเพลิงปกติ

ความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทน หมายถึง ความคิดเห็นต่อการกำหนดนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐที่มีผลต่อประชาชน ซึ่งได้แก่ การกำกับราคาพลังงานให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง การประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนจากภาครัฐ และการสนับสนุนการวิจัยเกี่ยวกับพลังงานทดแทนจากภาครัฐ

พลังงานทดแทน หมายถึง พลังงานที่นำมาใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ ได้แก่ แก๊สธรรมชาติ (NGV) แก๊สปิโตรเลียมเหลว (LPG) แก๊สโซฮอล์ และไบโอดีเซล

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับแนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น
2. แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ
3. แนวคิดเกี่ยวกับพลังงานทดแทน
4. แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ
5. แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร
6. กรุงเทพมหานคร
7. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น

ความหมายของความคิดเห็น

Maier (1955: 52) ได้นิยามความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกของทัศนคติส่วนหนึ่ง และเป็นการแปลความหมายของข้อเท็จจริง (Fact) อีกส่วนหนึ่ง และจะพบเสมอเมื่อบุคคลได้เกิดมีความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งหนึ่งแล้ว บุคคลนั้นมักจะอ้างถึงการแสดงเหตุผล (Justification) เพื่อสนับสนุนหรือปกป้องความคิดเห็นนั้น แต่การแสดงผลดังกล่าวเป็นเพียงผลที่เกิดจากความคิดเห็นเท่านั้น

ไม่ได้ชี้ให้เห็นถึงทัศนคติที่แท้จริง และความคิดเห็นบางอย่างเป็นผลของการแปลความหมายของข้อเท็จจริง รวมถึงยังชี้ให้เห็นลักษณะของการแปลความหมายดังกล่าวว่าขึ้นอยู่กับอิทธิพลของทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้น นอกจากนี้เขายังสรุปว่า ความคิดเห็นจะชี้ให้เห็นถึงทัศนคติ และเราจะทราบทัศนคติได้จากการแสดงความคิดเห็นในเรื่องนั้น ๆ

Hilgard (1962: 626) ได้นิยามความคิดเห็นว่า ความคิดเห็น คือ การพิจารณาตัดสินใจหรือความเชื่อที่นำไปสู่การคาดคะเนหรือแปลผลในพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

Engle and Shellgrove (1969: 593) ได้นิยามความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกทางด้านทัศนคติที่ออกมาเป็นคำพูด เป็นการสรุปหรือการลงความเห็นโดยอาศัยความรู้ที่มีอยู่

Kolasa (1969: 386) ได้นิยามความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกของแต่ละบุคคลในการที่จะแสดงข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือเป็นการประเมินผล (Evaluation) สิ่งใดสิ่งหนึ่งจากสถานการณ์สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ หรือเป็นการแสดงออกถึงการลงความเห็นของบุคคลหนึ่งในข้อเท็จจริง

Kolesnik (1970: 320) ได้นิยามความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกซึ่งการตัดสินใจจากการประเมินค่า (Evaluation judgment) หรือทัศนะ (Point of View) เกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ และความคิดเห็นนี้ย่อมได้รับอิทธิพลจากทัศนคติ

Good (1973: 399) ได้นิยามความคิดเห็นว่า ความคิดเห็น คือ ความเชื่อ ความคิด หรือการลงความเห็นเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งไม่สามารถบอกได้ว่าถูกต้องหรือไม่

Isaak (1981: 203) ได้นิยามความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกทางคำพูดหรือคำตอบที่บุคคลได้แสดงออกต่อสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งโดยเฉพาะจากคำถามที่ได้รับ โดยปกติแล้วความคิดเห็นแตกต่างจากทัศนคติ คือ ความคิดเห็นจะเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ ขณะที่ทัศนคติจะเป็นเรื่องทั่ว ๆ ไป มีความหมายกว้างกว่า

กมลรัตน์ หล้าสุวงษ์ (2527: 174-175) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกโดยการพูดหรือเขียนเกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่อหรือค่านิยมของบุคคล ความคิดเห็นไม่เหมือนกับทัศนคติตรงที่ไม่จำเป็นต้องแสดงความรู้สึก อารมณ์ หรือการแสดงพฤติกรรมที่จะตอบสนองหรือไม่ตอบสนองต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยเป็นเพียงคำพูดพร้อมเหตุผลที่บุคคลคิดขึ้นมา ซึ่งสามารถ

เปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้นความคิดเห็นจึงเป็นเพียงการแสดงออกที่เกิดจากความรู้สึกภายใน ซึ่งอาจเป็นเพียงทัศนคติ ความเชื่อ หรือค่านิยม นอกจากนี้ความคิดเห็นยังเป็นพฤติกรรมภายนอกที่ผู้อื่นสามารถสังเกตหรือรับรู้ได้อย่างชัดเจน

โยธิน ศันสนยุทธ และ จุมพล พูลภัทรชีวิน (2529: 36) ได้กล่าวถึงความคิดเห็นว่าเป็นการแสดงออกทางถ้อยคำเกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่อ หรือค่านิยม ความคิดเห็นไม่ได้เป็นสิ่งเดียวกับทัศนคติ เพราะความคิดเห็นไม่จำเป็นต้องประกอบด้วยองค์ประกอบทางอารมณ์หรือพฤติกรรม

อัญชลี แจ่มเจริญ (2530: 25) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความคิดเห็น คือ การแสดงออกซึ่งวิจรรณญาณที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เป็นการอธิบายเหตุผลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความคิดเห็นมีลักษณะแตกต่างกับทัศนคติ ทัศนคติเป็นสิ่งที่แสดงสภาพความรู้สึกทั่ว ๆ ไปเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ แต่ความคิดเห็นจะอธิบายเหตุผลเฉพาะ แต่ทัศนคติกับความคิดเห็นก็เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกันอย่างมาก ทัศนคติจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมและสามารถเปลี่ยนไปตามท่าทีของบุคคล ส่วนความคิดเห็นนั้นจะเปลี่ยนแปลงได้ตามข้อเท็จจริงและทัศนคติ

นพมาศ ชีรวะณิน (2534: 139) ได้กล่าวถึงความคิดเห็นว่าเป็นสิ่งที่มนุษย์ได้แสดงออกมาโดยการพูดหรือเขียน โดยเมื่อพูดหรือเขียนไปแล้วก็จะทำให้เกิดผล โดยคนส่วนใหญ่มักถือว่าสิ่งที่มนุษย์แสดงออกนั้นเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงความในใจ

จากความหมายของความคิดเห็นข้างต้น สรุปได้ว่าความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกถึงความเชื่อ ความรู้สึกที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยที่บุคคลนั้นอาจจะแสดงออกมาในลักษณะของการพูด การเขียน ลักษณะท่าทาง หรือไม่แสดงออกเลยก็ได้ การแสดงออกของความคิดเห็นจะเกี่ยวข้องกับทัศนคติ ค่านิยม การศึกษา ประสบการณ์ สภาพแวดล้อม และพฤติกรรมระหว่างบุคคล โดยอาศัยความรู้ การรับรู้ ประสบการณ์ที่บุคคลนั้นได้รับมา ซึ่งความคิดเห็นนั้นอาจจะถูกต้องหรือไม่ก็ได้ และความคิดเห็นก็สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามเวลาและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น

ความคิดเห็นเป็นเรื่องของแต่ละบุคคลที่แสดงออกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือสิ่งเดียวกัน ซึ่งไม่จำเป็นต้องคล้ายคลึงหรือเหมือนกันเสมอไป เนื่องจากความคิดเห็นของแต่ละบุคคลจะขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานของแต่ละบุคคลที่ได้รับอิทธิพลต่อการแสดงในเรื่องนั้น ๆ โดยปัจจัยเหล่านี้ได้มีผู้เสนอแนวคิดไว้ดังนี้

Foster (1973: 9-24) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ประสบการณ์ (Experience) ที่บุคคลมีต่อสิ่งของ บุคคล หมู่คณะ เรื่องราวต่าง ๆ หรือ สถานการณ์ ความคิดเห็นเกิดขึ้นในตัวบุคคลจากการได้พบเห็น คู่้นเคย ซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์ทางตรง (Direct Experience) และจากการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปถ่ายหรือจากการอ่านหนังสือ โดยไม่ได้พบเห็นข้อเท็จจริง ซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม (Indirect Experience)

2. ระบบค่านิยมและการตัดสินค่านิยม (Value system and Judgment) เนื่องจากกลุ่มคนแต่ละกลุ่มมีค่านิยมและการตัดสินค่านิยมไม่เหมือนกัน คนแต่ละกลุ่มจึงมีความคิดเห็นต่อสิ่งเดียวกันต่างกัน

นอกจากนี้ Oskamp (1977: 119-133) ยังได้สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นว่ามีปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

1. ปัจจัยทางพันธุกรรมและทางร่างกาย คือ ภาวะต่าง ๆ ของบุคคลที่ใช้รับรู้ ความผิดปกติของอวัยวะ ความบกพร่องของอวัยวะสัมผัสซึ่งมีผลต่อความคิดเห็นที่ไม่ดีต่อบุคคลภายนอก ทั้งนี้ เป็นปัจจัยซึ่งมักไม่ค่อยถูกกล่าวถึง จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยทางพันธุกรรมมีผลต่อระดับความก้าวร้าว และระดับความก้าวร้าวอาจมีผลต่อความคิดเห็น ซึ่งเป็นความคิดเห็นที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้

2. ปัจจัยด้านประสบการณ์โดยตรงของบุคคล คือ บุคคลได้ประสบกับเหตุการณ์ด้วยตนเอง การกระทำด้วยตนเองหรือได้พบเห็น ทำให้บุคคลมีความใส่ใจและเกิดความคิดต่อประสบการณ์เหล่านั้นต่างกัน กล่าวคือ

2.1 เหตุการณ์เด่น ๆ ได้แก่ เหตุการณ์ตกใจสุดขีด เหตุการณ์ทางศาสนาหรือทางสังคม

2.2 การเกิดขึ้นซ้ำ ๆ ของวัตถุ ของบุคคล หรือของแนวคิดกลับไปกลับมา การเกิดขึ้นซ้ำ ๆ มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลได้ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ

2.3 ทิศนคติทั่ว ๆ ไปของกลุ่มสังคม หมายถึง ภาพหรือความเชื่อที่บุคคลยึดถือตามกลุ่มสังคมที่ตนเป็นส่วนหนึ่งซึ่งเปลี่ยนแปลงได้ยาก อย่างไรก็ตามความคิดเห็นของบุคคลไม่ได้เกิดจาก

ทัศนคติทั่ว ๆ ไปของกลุ่มสังคมเท่านั้น หากเกิดจากการอ่าน จากเพื่อน หรือการอบรมสั่งสอนของครอบครัวด้วย

3. ปัจจัยด้านอิทธิพลของผู้ปกครองหรือครอบครัว คือ พ่อแม่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นและพฤติกรรมของเด็กโดยผ่านการให้รางวัลและการลงโทษ กล่าวคือ เมื่อเป็นเด็ก ผู้ปกครองจะเป็นผู้อยู่ใกล้ชิดและให้ข้อมูลแก่เด็ก ซึ่งจะมีผลต่อพฤติกรรมและความคิดเห็นของเด็กด้วย

4. ปัจจัยด้านทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่ม คือ เมื่อบุคคลเจริญเติบโตย่อมต้องมีกลุ่มและสังคม ดังนั้นความคิดเห็นของกลุ่มเพื่อน กลุ่มอ้างอิงหรือการอบรมสั่งสอนของโรงเรียน กลุ่มที่มีทัศนคติหรือความคิดเห็นเหมือนกันหรือแตกต่างกัน ย่อมมีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลด้วย

5. ปัจจัยด้านสื่อมวลชน โดยสื่อต่าง ๆ ได้เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนเรา เช่น วิทยุ โทรทัศน์ นิตยสาร เป็นต้น จึงเป็นปัจจัยอันหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคล

ประสาธน์ หลักศิลา (2514: 453-454) ได้สรุปว่า ความคิดเห็นต่าง ๆ ของคนเรานั้นเกิดขึ้นได้จากการปะทะสังสรรค์ประจำวันของคนเรา แต่คนเราก็มีภูมิหลังทางสังคมจำกัดอยู่ ภูมิหลังทางสังคมของแต่ละคนย่อมเป็นผลกับการที่คนเราตอบสนองเหตุการณ์ต่าง ๆ และเกิดความคิดเกี่ยวกับเหตุการณ์นั้น เช่น รายฐรที่ได้รับการศึกษาดี มีความคิดเห็นสนับสนุนมากกว่ารายฐรที่ได้รับการศึกษาน้อย เป็นต้น นอกจากนี้คนเรายังผูกพันอยู่กับคนอื่นที่เราอ้างอิงหรือถือว่ามีความสำคัญต่อเรา ซึ่งได้แก่ บรรดาเพื่อนฝูงหรือผู้ที่เรานับถือ

นอกจากนี้ ศักดิ์ สุนทรเสณี (2531: 4) ยังได้กล่าวถึงความคิดเห็นว่า ความคิดเห็นเกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์ของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยเกิดขึ้นได้ตามเงื่อนไข 4 ประการ ได้แก่

1. กระบวนการเรียนรู้ที่ได้จากการเพิ่มพูนและบูรณาการของการตอบสนองแนวความคิดต่าง ๆ เช่น ความคิดเห็นจากครอบครัว โรงเรียน ครู การเรียนการสอน และอื่น ๆ

2. ประสบการณ์ส่วนตัว กล่าวคือ ความคิดเห็นขึ้นอยู่กับความแตกต่างของบุคคลซึ่งมีประสบการณ์ที่แตกต่างกันไป นอกจากประสบการณ์ของคนจะสะสมขึ้นเรื่อย ๆ แล้ว ยังทำให้มี

รูปแบบเป็นของตัวเอง ดังนั้นความคิดบางอย่างจึงเป็นเรื่องเฉพาะแต่ละบุคคล แล้วแต่พัฒนาการและความเจริญเติบโตของคน ๆ นั้น

3. การเลียนแบบ กล่าวคือ การถ่ายทอดความคิดเห็นของคนบางคนได้มาจากการเลียนแบบความคิดเห็นของคนอื่นที่ตนเองเกิดความพอใจหรือเกิดความชอบ เช่น พ่อแม่ ครู พี่น้อง คารานักการเมืองและบุคคลอื่น ๆ

4. อิทธิพลกลุ่มของสังคม กล่าวคือ คนเราชอบรับความคิดเห็นตามกลุ่มสังคมที่ตนเองอาศัยอยู่ตามสภาพแวดล้อม เช่น ความคิดเห็นต่อกลุ่มศาสนา สถาบันต่าง ๆ เป็นต้น

จากปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นที่กล่าวมาแล้วข้างต้น พอสรุปได้ว่าความคิดเห็นจะแตกต่างกันตามพันธุกรรมและสรีระ ประสบการณ์ การเรียนรู้ ค่านิยมหรือความคิดเห็นของกลุ่ม การเลียนแบบและการรับรู้จากสื่อต่าง ๆ

ความสำคัญของความคิดเห็น

Best (1960: 110-112) กล่าวว่า ในการศึกษาถึงความคิดเห็นต่าง ๆ วิธีที่ง่ายที่สุดในการที่จะบอกถึงความคิดเห็นก็คือ การแสดงให้เห็นถึงจำนวนร้อยละของคำตอบในแต่ละข้อความ เพราะจะทำให้เห็นว่าความคิดเห็นจะออกมาในลักษณะเช่นใด และจะได้สามารถทำตามข้อคิดเห็นเหล่านั้นได้ หรือในการวางนโยบายใด ๆ ก็ตาม ความคิดเห็นที่วัดออกมาได้จะทำให้ผู้บริหารเห็นสมควรหรือไม่ ในอันที่จะดำเนินนโยบายหรือล้มเลิกไป

จากข้างต้น พอสรุปความสำคัญของความคิดเห็นได้ว่า ความคิดเห็นที่วัดออกมาได้จะทำให้ผู้บริหารมีความเห็นในการที่จะดำเนินนโยบายต่อไป หรือล้มเลิกนโยบายนั้นไป

วิธีวัดความคิดเห็น

Best (1960: 169-171) ได้กล่าวถึงการวัดความคิดเห็นว่าโดยทั่วไปมีองค์ประกอบ 3 ประการ คือ บุคคลที่ถูกวัด สิ่งเร้า และการตอบสนอง ลักษณะการวัดจะมีผลออกมาเป็นระดับสูง – ต่ำ มาก – น้อย โดยส่วนมากวิธีวัดนั้นจะใช้วิธีสร้างแบบสอบถามและให้ผู้ถูกวัดเป็นผู้ตอบ ผู้ถูกวัดจะเลือกตอบความคิดเห็นของตนในเวลานั้น

Shaw and Wright (1967: 280) ได้เสนอวิธีการวัดความคิดเห็นดังนี้

1. การฉายภาพ เป็นการวัดโดยการสร้างจินตนาการจากภาพ โดยใช้ภาพเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลแสดงความคิดเห็นออกมาและสามารถพิจารณาได้ว่าบุคคลมีความคิดเห็นหรือมีความรู้สึกอย่างไรต่อภาพที่เห็น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ได้รับมาเป็นสำคัญ

2. การสัมภาษณ์ เป็นการซักถามบุคคล ซึ่งช่วยให้ได้ข้อมูลที่ขยายครอบคลุมทั้งในอดีต ปัจจุบันและอนาคต

3. การแจกแบบสอบถาม เป็นวิธีการวัดความคิดเห็นที่สิ้นเปลืองเวลาและใช้เงินทุนน้อยกว่าวิธีอื่น โดยการส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มที่ต้องการศึกษาให้ตอบกลับมา แต่มีข้อจำกัดอยู่ที่ว่าผู้ที่ตอบแบบถามต้องอ่านออกเขียนได้

4. การเล่าความรู้สึก เป็นการวัดโดยให้บุคคลเล่าความรู้สึกที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งออกมา ซึ่งผู้เล่าจะบรรยายความรู้สึกนึกคิดตามประสบการณ์และความสามารถออกมา

Morgan and King (1971: 515) ได้เสนอแนะว่า การที่จะให้ใครออกความคิดเห็น หากใช้แบบสอบถามสำหรับวัดความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนดให้

วิเชียร เกตุสิงห์ (2524: 94-97) ได้กล่าวถึงการวัดความคิดเห็นว่า การใช้แบบสอบถามสำหรับการวัดความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนดให้ แบบสอบถามประเภทนี้นิยมสร้างตามแนวของ Likert ซึ่งแบ่งน้ำหนักความคิดเห็นเป็น 5 ระดับ ได้แก่ เห็นอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ส่วนการให้คะแนนขึ้นอยู่กับใจความว่าจะเป็นปฏิฐาน (Positive) หรือนิเสธ (Negative)

จากข้างต้นพอจะสรุปวิธีวัดความคิดเห็นได้ว่า วิธีวัดความคิดเห็นที่ใช้กันส่วนมากและสิ้นเปลืองเวลาและใช้เงินทุนน้อยจะเป็นการวัดโดยใช้วิธีการสร้างแบบสอบถาม โดยจะต้องระบุให้ผู้ตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนดให้ ทั้งนี้จะนิยมสร้างตามแนวของ Likert ซึ่งแบ่งน้ำหนักความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย

และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ส่วนการให้คะแนนจะขึ้นอยู่กับใจความว่าจะเป็นปฏิฐาน (Positive) หรือนิเสธ (Negative)

แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

ความหมายของทัศนคติ

Zimbardo and Ebbesen (1970: 6) กล่าวว่า ทัศนคติ (Attitude) เป็นสภาวะความพร้อมทางด้านจิตใจและอารมณ์ เป็นแนวโน้มที่บุคคลจะแสดงออกในทางที่สอดคล้องกับความคิดและความรู้สึกของตน และจะมีการตอบสนองต่อเป้าหมายหรือบุคคล นอกจากนี้ทัศนคดียังเกิดจากการประสบการณ์และการเรียนรู้ ซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้

Dawes (1972: 15-16) กล่าวว่า ทัศนคติเป็นสภาวะความพร้อมทางด้านจิตใจและระดับอารมณ์ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมาย ทัศนคติเป็นสภาพจิตใจของแต่ละบุคคลที่จะเป็นตัวกำหนดการตอบสนองต่อสิ่งต่าง ๆ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังกล่าวได้ว่า ทัศนคติเป็นความรู้สึกทางด้านจิตใจที่มีต่อสิ่งหนึ่งหรือเป็นมุมมองของแต่ละบุคคลที่จะชอบหรือไม่ชอบสิ่งใดสิ่งหนึ่ง นอกจากนี้ทัศนคดียังรวมถึงอารมณ์ ความเชื่อและลักษณะนิสัยด้วย

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520: 1-3) ได้นิยามว่า ทัศนคติ คือ สภาวะความพร้อมทางด้านจิตใจ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์ โดยสภาวะนี้จะกำหนดทิศทางของปฏิกิริยาของบุคคลที่จะมีต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ทัศนคตินั้นจะมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ

รวีวรรณ อังคุรภัยพันธุ์ (2533: 9-12) กล่าวว่า เป็นการยากที่จะนิยามทัศนคติในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง เพราะทัศนคติดีลักษณะเป็นนามธรรมซึ่งส่งผลต่อความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีแนวโน้มจะแสดงพฤติกรรมไปในทิศทางที่แตกต่างกันทั้งทางบวกและลบ

วัฒนา ศรีสัตย์วาจา (2534: 24-26) กล่าวว่า คำจำกัดความที่มีอิทธิพลที่สุดคือ ทัศนคติคือ สภาวะความพร้อมทางจิตใจและประสาทที่เกิดจากประสบการณ์ ซึ่งจะมีผลต่อการกำหนดทิศทางการแสดงออกของบุคคลในการโต้ตอบต่อสิ่งต่าง ๆ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

ธีรวุฒิ เอกะกุล (2542: 2-3) ได้นิยามว่า ทักษะคิดเป็นพฤติกรรมหรือความรู้สึกทางด้านจิตใจที่มีต่อสิ่งเร้าทางสังคมซึ่งอาจเป็นทางสนับสนุนหรือคัดค้าน โดยเป็นความรู้สึกที่เกิดจากการเรียนรู้จากประสบการณ์

จากข้างต้นพอสรุปได้ว่า ทักษะคิด หมายถึง สภาวะความพร้อมทางจิตใจที่เกิดจากประสบการณ์และการเรียนรู้ ซึ่งจะมีผลต่อการกำหนดทิศทางการแสดงออกหรือการตอบสนองของบุคคลต่อสิ่งต่าง ๆ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ โดยทักษะคิดสามารถเปลี่ยนแปลงได้

องค์ประกอบของทักษะคิด

Zimbardo and Ebbesen (1970: 6) กล่าวว่า สามารถแยกองค์ประกอบของทักษะคิดได้ 3 ประการคือ

1. องค์ประกอบด้านความรู้ (The Cognitive Component) คือ ส่วนที่เป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ ทัวไปซึ่งมีทั้งที่ชอบและไม่ชอบ โดยหากบุคคลมีความรู้หรือคิดว่าสิ่งใดดีก็มักจะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น แต่หากมีความรู้ว่าสิ่งใดไม่ดีก็จะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้น
2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (The Affective Component) คือ ส่วนที่เกี่ยวกับอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ซึ่งมีผลแตกต่างกันไปตามบุคลิกภาพของคนนั้น โดยมีลักษณะที่เป็นค่านิยมของแต่ละบุคคล
3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (The Behavioral Component) คือ การแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งหรือบุคคลหนึ่ง ซึ่งเป็นผลมาจากองค์ประกอบด้านความรู้และความรู้สึก

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520: 3-4) กล่าวว่า ทักษะคิดมี 3 องค์ประกอบ ได้แก่

1. ด้านความรู้ ความคิด เป็นองค์ประกอบที่มนุษย์ใช้ในการคิด
2. ด้านความรู้สึก เป็นองค์ประกอบด้านอารมณ์ความรู้สึกที่จะเป็นตัวกระตุ้นความคิดอีกต่อหนึ่ง

3. ด้านการปฏิบัติ เป็นองค์ประกอบที่มีแนวโน้มทางปฏิบัติหรือหากมีสิ่งเร้าที่เหมาะสมก็จะเกิดการปฏิบัติหรือปฏิกิริยาอย่างใดอย่างหนึ่ง

รวิวรรณ อังคนุรักษ์พันธุ์ (2533: 12-13) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบของทัศนคตินั้นแบ่งได้ 3 แนวทาง คือ

1. ทัศนคติที่มีสามองค์ประกอบ

1.1 ด้านสติปัญญา คือ องค์ประกอบด้านความเชื่อ ความรู้ ความคิดของบุคคลที่มีต่อเป้าหมาย

1.2 ด้านอารมณ์ความรู้สึก คือ ความรู้สึกชอบ - ไม่ชอบที่บุคคลมีต่อเป้าหมาย

1.3 ด้านพฤติกรรม คือ ความพร้อมหรือแนวโน้มที่บุคคลจะปฏิบัติต่อเป้าหมาย

2. ทัศนคติที่มีสององค์ประกอบ

2.1 ด้านสติปัญญา คือ กลุ่มของความเชื่อที่บุคคลมีต่อเป้าหมายซึ่งจะเป็นตัวส่งเสริมหรือขัดขวางการบรรลุค่านิยมต่าง ๆ ของบุคคล

2.2 ด้านอารมณ์ ความรู้สึก คือ ความรู้สึกที่บุคคลมีเมื่อถูกกระตุ้นโดยเป้าหมาย

3. ทัศนคติมีองค์ประกอบเดียว คือ อารมณ์ ความรู้สึกในทางที่ชอบหรือไม่ชอบที่บุคคลมีต่อเป้าหมาย

นอกจากนี้ ธีรวุฒิ เอกะกุล (2542: 10) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบของทัศนคตินั้นมีด้วยกัน 3 แนวทางซึ่งสอดคล้องกับข้างต้น ซึ่งมีดังนี้

1. ทศนคติมีสามองค์ประกอบ

1.1 ความรู้ ความคิด ความเข้าใจ คือ บุคคลจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในสิ่งนั้นก่อนที่จะให้เหตุผลในการสรุปเป็นความเชื่อ

1.2 ความรู้สึก ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวกับอารมณ์ ความรู้สึกของบุคคลหลังจากที่มีความรู้ความเข้าใจในสิ่งนั้นแล้ว

1.3 ความโน้มเอียงที่จะปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่จะตอบสนองต่อสิ่งนั้นในทิศทางต่าง ๆ ตามความรู้และความรู้สึกที่เป็นพื้นฐาน ซึ่งเป็นองค์ประกอบสุดท้ายที่รวมมาจากความรู้และความรู้สึกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

2. ทศนคติมีสององค์ประกอบ

2.1 ด้านปัญญา คือ กลุ่มของความเชื่อที่บุคคลมีต่อทศนคติ

2.2 ด้านอารมณ์ความรู้สึก คือ ความรู้สึกที่บุคคลมีเมื่อถูกกระตุ้นโดยทศนคติ

3. ทศนคติมีองค์ประกอบเดียว คือ อารมณ์ ความรู้สึกที่ชอบหรือไม่ชอบของบุคคลที่มีต่อเป้าหมาย

จากข้างต้นพอสรุปได้ว่า การแบ่งองค์ประกอบของทศนคตินั้นมีหลายแนวทาง มีทั้งที่

- 1) ทศนคติมีสามองค์ประกอบ ได้แก่ ด้านความรู้ความเข้าใจ ด้านอารมณ์ความรู้สึก และด้านพฤติกรรม
- 2) ทศนคติมีสององค์ประกอบ ได้แก่ ด้านสติปัญญา และด้านอารมณ์ความรู้สึก
- 3) ทศนคติมีองค์ประกอบเดียว คือ อารมณ์ความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ

ความคิดเห็นกับทศนคติ

Maier (1955: 52) กล่าวว่า ความคิดเห็น (Opinion) เป็นการแสดงออกของทศนคติ และอีกส่วนหนึ่งเป็นการแปลความหมายของข้อเท็จจริง (Fact) ซึ่งการแปลความหมายนั้นขึ้นอยู่กับอิทธิพลและทศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้น

Nunnally (1959: 285) ได้ให้ความเห็นว่า ทั้งความคิดเห็นและทัศนคตินั้นเป็นเรื่องของการแสดงออกทางความคิดเห็นในรูปเกี่ยวกับตัวเราและความคิดเห็นนั้นยังใช้ในเรื่องเกี่ยวกับการลงความเห็นและความรู้ ในขณะที่ทัศนคตินั้นใช้กันมากในเรื่องเกี่ยวกับความรู้สึกและความสามารถ

Fishbein (1967: 8-9) ได้ให้ความเห็นว่าทัศนคติกับความคิดเห็นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องและคล้ายคลึงกัน

Morgan and King (1967: 189) กล่าวว่า ความคิดเห็น คือ การยอมรับคำพูดที่เกิดขึ้นโดยทัศนคติ

ลักษณะ สตะเวทิน (2540: 55-56) กล่าวว่า โดยปกติทัศนคติ (Attitude) และความคิดเห็น (Opinion) มักจะมีความสอดคล้องกันเสมอ เช่น เมื่อบุคคลแสดงความคิดเห็นออกมานั้นหมายความว่าคนผู้นั้นมีทัศนคติในเรื่องนั้นเป็นเช่นนั้น ดังนั้นเรื่องของทัศนคติจึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลซึ่งพฤติกรรมส่วนใหญ่ของบุคคลจะถูกควบคุมด้วยทัศนคติ กล่าวคือ พฤติกรรมที่บุคคลแสดงออกมานั้นจะขึ้นอยู่กับทัศนคติของบุคคลนั้นเป็นองค์ประกอบสำคัญ โดยมีการแสดงออกในลักษณะที่ชื่นชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจ รักหรือเกลียด เป็นต้น ซึ่งก็คือทัศนคติในทางบวกหรือลบ หรืออาจนิ่งเฉยโดยไม่แสดงความรู้สึกใด ๆ ออกมาเลยก็ได้

ปริยาพร วงศ์อนุตรโรจน์ (2543) ได้ให้นิยามที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นกับทัศนคติว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงความคิดที่มีต่อเรื่องหนึ่งเรื่องใด ความคิดเห็นเป็นสิ่งที่อธิบายเหตุผล ส่วนทัศนคติเป็นสิ่งที่แสดงความรู้สึก

ดังนั้นจากข้างต้นจึงพอสรุปได้ว่า ความคิดเห็น (Opinion) ไม่อาจแยกจากทัศนคติ (Attitude) ได้ เนื่องจากความคิดเห็นเป็นส่วนหนึ่งของทัศนคติ และความคิดเห็นก็เป็นการแสดงออกของทัศนคติด้วย ซึ่งโดยปกติความคิดเห็นและทัศนคตินั้นจะมีความสอดคล้องกันเสมอ

แนวคิดเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

พลังงานทดแทน หมายถึง พลังงานที่นำมาใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิง สามารถแบ่งตามแหล่งที่ได้มากเป็น 2 ประเภท คือ พลังงานทดแทนจากแหล่งที่ใช้แล้วหมดไป ซึ่งอาจเรียกว่า พลังงานสิ้นเปลือง ได้แก่ ถ่านหิน ก๊าซธรรมชาติ นิวเคลียร์ หินน้ำมัน และทรายน้ำมัน เป็นต้น และพลังงาน

ทดแทนอีกประเภทหนึ่งเป็นแหล่งพลังงานที่ใช้แล้วสามารถหมุนเวียนมาใช้ได้อีก เรียกว่า พลังงานหมุนเวียน ได้แก่ แสงอาทิตย์ ลม ชีวมวลน้ำ และไฮโดรเจน เป็นต้น (กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน, 2555) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการศึกษาพลังงานทดแทนที่ใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ 4 ประเภท ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) แก๊สโซฮอล์ และไบโอดีเซล

ก๊าซธรรมชาติ (NGV)

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2555) ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ (NGV) ไว้ดังนี้

ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติกับยานยนต์

ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงฟอสซิลเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติโดยเกิดจากการทับถมสะสมของซากสิ่งที่มีชีวิตตามชั้นหินดินและในทะเลหลายร้อยล้านปี ซึ่งความร้อนและความกดดันของผิวโลกทำให้มีการเปลี่ยนแปลงจนซากสัตว์และซากพืชเหล่านั้นกลายป็นน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในที่สุด โดยทั่วไปก๊าซธรรมชาติจากแหล่งผลิตจะประกอบด้วยสารไฮโดรคาร์บอนหลายชนิด ได้แก่ มีเทน โพรเพน บินเทน เฮกเซน และก๊าซอื่น ๆ อาทิ คาร์บอนไดออกไซด์ ไฮโดรเจนซัลไฟด์ ก๊าซธรรมชาติค้นพบได้ในแอ่งใต้ดิน บนบกหรือในทะเลหรืออาจพบร่วมกับน้ำมันดิบหรือคอนเดนเสท (ผลิตภัณฑ์ของเหลวไฮโดรคาร์บอนที่กลั่นตัวจากก๊าซธรรมชาติ) โดยปริมาณสำรองที่พิสูจน์แล้วทั่วโลกเมื่อปี พ.ศ.2548 มีปริมาณ 6,348 ล้านลูกบาศก์ฟุต โดยพบมากที่สุดในรัสเซีย รองลงมา คือ อิหร่านและกาตาร์

NGV หรือ Natural Gas Vehicles คือ ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ เกิดขึ้นจากการนำก๊าซธรรมชาติ (ส่วนใหญ่เป็นก๊าซมีเทน) มาอัดจนมีความดันสูงประมาณ 3,000 ปอนด์/ตารางนิ้วแล้วนำไปเก็บไว้ในถังที่มีความแข็งแรงทนทานสูงเป็นพิเศษเพื่อนำมาเป็นเชื้อเพลิงใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินหรือดีเซลในรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ซึ่งสากลเรียกว่า Compressed Natural Gas (CNG) หรือ ก๊าซธรรมชาติอัด

ยานยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติได้มีการพัฒนาขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2403 โดยชาวฝรั่งเศสชื่อ Jean Etienne Lenoir แต่ช่วงนั้นยังไม่ได้รับความนิยม จนกระทั่งมาถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 และช่วงเกิด

วิกฤตการณ์น้ำมันใน ปี ค.ศ. 1973 ซึ่งราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นสูงส่งผลให้มีการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงทดแทนน้ำมันในรถยนต์มากขึ้น นานาประเทศจึงมุ่งส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้ยานยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง โดยประเทศที่มีการใช้ยานยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอยู่แล้วก็มีแนวโน้มที่จะขยายการใช้มากขึ้น ส่วนประเทศที่ยังไม่เริ่มใช้ รัฐบาลก็กำลังส่งเสริมให้มีการใช้ในอนาคต ซึ่งรวมทั้งประเทศไทยเองด้วย โดยในปัจจุบันทั่วโลกมีรถยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติกว่า 4.7 ล้านคัน

ก๊าซธรรมชาติในประเทศไทย

ประเทศไทยได้มีการสำรวจพบแหล่งก๊าซธรรมชาติ 2 แหล่ง คือ ในทะเลบริเวณอ่าวไทย และบนบก อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ซึ่งนำขึ้นมาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 โดยการนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าและในโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนการใช้ถ่านหินและน้ำมันเตาซึ่งมีราคาสูงและต้องนำเข้าจากต่างประเทศซึ่งแต่ละปีมีมูลค่ามหาศาล และขณะเดียวกันก็ต้องเผชิญความผันผวนของราคาน้ำมันตลาดโลกซึ่งเสี่ยงต่อความมั่นคงด้านพลังงาน การนำก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยขึ้นมาใช้จึงเป็นการเปิดศักราชใหม่ของการพึ่งพาพลังงานที่มีอยู่ภายในประเทศของเราเองอย่างเป็นรูปธรรม และเนื่องจากก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด คุณภาพดีและราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น ๆ ทำให้ปริมาณการใช้ก๊าซธรรมชาติของไทยสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี หน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้พยายามนำก๊าซธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดนอกเหนือจากการนำไปเป็นเชื้อเพลิงในโรงไฟฟ้าและโรงงานอุตสาหกรรม โดยมีการให้การสนับสนุนพิเศษในการนำก๊าซธรรมชาติมาเป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์

ทั้งนี้ในปี พ.ศ. 2548 ปริมาณสำรองก๊าซธรรมชาติของไทยมีอยู่ประมาณ 11 – 32 ล้านล้านลูกบาศก์ฟุต หากไม่ค้นพบแหล่งก๊าซใหม่เพิ่มเลย ด้วยอัตราการใช้ก๊าซธรรมชาติในปัจจุบัน ประเทศไทยจะยังมีก๊าซธรรมชาติเหลือเพียงพอใช้อีก 13 – 38 ปี

คุณสมบัติของก๊าซธรรมชาติ

ก๊าซธรรมชาติเป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอน ซึ่งประกอบด้วย ธาตุถ่านคาร์บอน(C)กับธาตุ ไฮโดรเจน(H)จับตัวกันเป็นโมเลกุล โดยเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติจากการทับถมของซากสิ่งมีชีวิตตามชั้นหิน ดินและในทะเลหลายร้อยล้านปีมาแล้วเช่นเดียวกับน้ำมัน และเนื่องจากความร้อนและความกดดันของผิวโลกจึงแปรสภาพเป็นก๊าซ คุณสมบัติของก๊าซธรรมชาตินั้น ไม่มีสีและ

ไม่มีกลิ่น (ยกเว้นกลิ่นที่เติมเพื่อให้รู้เมื่อเกิดการรั่วไหล) รวมถึงไม่มีพิษ ในสถานะปกติจะมีสภาพเป็นก๊าซหรือไอที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศโดยมีค่าความถ่วงจำเพาะต่ำกว่าอากาศจึงทำให้เบากว่าอากาศ ดังนั้นเมื่อเกิดการรั่วไหลจะฟุ้งกระจายไปตามบรรยากาศอย่างรวดเร็วจึงไม่มีการสะสมลุกไหม้บนพื้นราบ

คุณสมบัติพิเศษของก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (NGV) คือ สะอาด เนื่องจาก NGV มีสัดส่วนของคาร์บอนน้อยกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น และมีคุณสมบัติเป็นก๊าซทำให้การเผาไหม้สมบูรณ์มากกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นและปริมาณไอเสียที่ปล่อยออกจากเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติมีปริมาณต่ำกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น NGV จึงนับเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ไม่ก่อให้เกิดควันดำหรือสารพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนจึงสามารถลดปัญหามลพิษทางอากาศ ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น จากการศึกษาพบว่าเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติจะมีระดับการปล่อยสารพิษที่ต่ำสามารถลดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ได้ถึงร้อยละ 50-80 ลดก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ได้ร้อยละ 60-90 ลดก๊าซไฮโดรคาร์บอนได้ร้อยละ 60-80 และไม่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองหรือเขม่าจากท่อไอเสีย

นอกจากนี้ก๊าซ NGV นับว่าเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้ในรถยนต์ที่มีความปลอดภัยมากที่สุด เพราะก๊าซ NGV เบากว่าอากาศ ในขณะที่ก๊าซหุงต้ม น้ำมันเบนซินหรือดีเซลนั้นหนักกว่าอากาศ ดังนั้นเมื่อเกิดรั่วไหล ก๊าซ NGV จะไม่สะสมอยู่บนพื้นดินจนเกิดการลุกไหม้เหมือนเชื้อเพลิงอื่น ๆ อีกทั้งอุณหภูมิที่ก๊าซ NGV จะลุกติดไฟในอากาศเองได้นั้นจะต้องมีอุณหภูมิสูงถึง 650 องศาเซลเซียส ในขณะที่ก๊าซหุงต้มจะติดไฟได้เองที่ 481 องศาเซลเซียส น้ำมันเบนซินที่ 275 องศาเซลเซียส และน้ำมันดีเซลที่ 250 องศาเซลเซียส ดังนั้นก๊าซ NGV จึงมีโอกาสดังกล่าวได้ยากกว่าเชื้อเพลิงอื่น ๆ นอกจากนี้หากมีการรั่วไหลจะเกิดเสียงดังขึ้นเนื่องจากมีความดันสูงจึงเป็นสัญญาณเตือนภัยได้เป็นอย่างดี

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) หรือ ก๊าซหุงต้ม

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas; LPG) หมายถึง ก๊าซไฮโดรคาร์บอนเหลว คือ โปรเพน โพรปีลีน นอร์มัลบิวเทน ไอโซบิวเทน หรือบิวทีลีน อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างผสมกันเป็นส่วนใหญ่ โดยทั่วไปเรามักเรียกก๊าซปิโตรเลียมเหลวนี้ว่า ก๊าซ แก๊ส แก๊สเหลว หรือแก๊สหุงต้ม ส่วนในวงการการค้าและอุตสาหกรรม ชื่อที่รู้จักกันเป็นอย่างดี ได้แก่ แอล พี แก๊ส (LP GAS) หรือ แอล พี จี (LPG) ซึ่งเป็นอักษรย่อมาจาก Liquefied Petroleum Gas ก๊าซปิโตรเลียมเหลวมีสภาพเป็นก๊าซที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศโดยมีน้ำหนักประมาณ 1.5-2 เท่าของอากาศ การที่ได้ชื่อ

ว่าปิโตรเลียมเหลวเนื่องจากก๊าซจะถูกอัดให้อยู่ในสภาพของเหลวภายใต้ความดันเพื่อสะดวกต่อการเก็บและการขนส่ง เมื่อลดความดัน ก๊าซเหลวนี้อาจกลายเป็นไอ ซึ่งสามารถนำไปใช้งานได้ ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิงที่มีความสำคัญในปัจจุบัน โดยมีความนิยมนำใช้กันอย่างแพร่หลายทั้งในครัวเรือน ร้านอาหาร กัดอาคาร พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และในรถยนต์ เนื่องจากเป็นเชื้อเพลิงที่ขนส่งสะดวก ไม่เปลืองเนื้อที่จัดเก็บ และที่สำคัญ คือ เผาไหม้แล้วเกิดเขม่าน้อยกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2555)

แหล่งที่มาของก๊าซปิโตรเลียมเหลว (คลังปัญญาไทย, 2555) มี 2 แหล่ง ได้แก่

1. ได้จากกระบวนการกลั่นน้ำมันดิบในโรงกลั่นน้ำมัน ซึ่งจะได้ก๊าซโพรเพนและบิวเทนประมาณร้อยละ 1-2 แต่ก่อนที่จะนำน้ำมันดิบเข้ากลั่นจะต้องแยกน้ำและเกลือแร่ที่ปนอยู่ออกก่อน หลังจากนั้นจึงนำน้ำมันดิบมาให้ความร้อนจนมีอุณหภูมิประมาณ 340-400 องศาเซลเซียส จากนั้นจะถูกนำเข้าสู่หอกลั่นซึ่งภายในประกอบด้วยถาดเป็นชั้น ๆ หลายสิบชั้น โดยไอร้อนที่ลอยขึ้นไปเมื่อเย็นตัวลงจะกลั่นตัวเป็นของเหลวบนถาดตามชั้นต่าง ๆ ซึ่งจะอยู่ชั้นใดนั้นขึ้นอยู่กับช่วงจุดเดือด หากจุดเดือดต่ำก็จะลอยขึ้นสู่เบื้องบนของหอกลั่นคือไฮโดรคาร์บอนที่มีสถานะเป็นก๊าซ ทั้งนี้ LPG ก็รวมอยู่ในส่วนนี้ด้วย ส่วนไฮโดรคาร์บอนที่มีจุดเดือดปานกลางและสูงก็จะแยกตัวออกมาทางตอนกลางและตอนล่างของหอกลั่น ซึ่งได้แก่ แนพทา (naphtha) น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล และน้ำมันเตา ตามลำดับ ไฮโดรคาร์บอนที่มีสถานะเป็นก๊าซที่ออกจากด้านบนของหอกลั่นรวมเรียกว่า ก๊าซปิโตรเลียม ซึ่งประกอบด้วยส่วนผสมของก๊าซไฮโดรคาร์บอนที่มีคาร์บอน 1 อะตอม ถึง 4 อะตอม และมีก๊าซไฮโดรเจนซัลไฟด์ (H_2S) คาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ไนโตรเจน (N_2) ไฮโดรเจน (H_2) และอื่น ๆ ปนอยู่ จึงจำเป็นต้องกำจัดหรือแยกออกโดยการนำก๊าซปิโตรเลียมผ่านเข้าหน่วยแยกก๊าซแอลพีจี (gas recovery unit) เพื่อแยกเอาโพรเพนและบิวเทน (หรือแอลพีจี) ออกมา จากนั้นแอลพีจีจะถูกส่งเข้าหน่วยฟอก ซึ่งใช้โซดาไฟ (caustic soda) เพื่อแยกเอากรด (acid gas) เช่น ไฮโดรเจนซัลไฟด์ (H_2S) คาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ออก หลังจากนั้นแอลพีจีจะถูกส่งไปเก็บในถังเก็บและมีสภาพเป็นของเหลวภายใต้ความดัน

2. ได้จากกระบวนการแยกก๊าซธรรมชาติ ซึ่งจะมีก๊าซโพรเพนและบิวเทนในก๊าซธรรมชาติประมาณ 6-10% ก๊าซธรรมชาติ ที่นำขึ้นมาจะส่งเข้าสู่โรงแยกก๊าซ (gas separation plant) เพื่อทำการแยกเอาสารไฮโดรคาร์บอนที่มีอยู่ในก๊าซธรรมชาติออกมาเป็นผลิตภัณฑ์ชนิดต่าง ๆ คือ มีเทน (methane) อีเทน (ethane) โพรเพน (propane) บิวเทน (butane) แอลพีจี (liquefied petroleum gas) และก๊าซโซลีนธรรมชาติ (natural gasoline , NGL) กระบวนการแยกก๊าซธรรมชาติเริ่มต้นด้วยการ

กำจัดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และน้ำที่เจือปนอยู่ในก๊าซธรรมชาติออกก่อน โดยกระบวนการ Benfield ซึ่งใช้โปแตสเซียมคาร์บอเนต (K₂CO₃) เป็นตัวจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และกระบวนการดูดซับ (absorption process) โดยใช้สารจำพวก molecular sieve ซึ่งมีลักษณะเป็นรูพรุนทำหน้าที่ดูดซับน้ำ โดยก๊าซธรรมชาติที่แห้งจากหน่วยนี้จะผ่านเข้าไปใน turbo-expander เพื่อลดอุณหภูมิจาก 250OK เป็น 170OK และลดความดันลงจาก 43 บาร์ เป็น 16 บาร์ก่อนแล้วจึงเข้าสู่หอแยกมีเทน (de-methanizer) โดยมีเทนจะถูกกลั่นแยกออกไปและส่วนที่เหลือคือส่วนผสมของ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนที่มีคาร์บอนตั้งแต่ 2 อะตอมขึ้นไป (ethane plus stream) ซึ่งอยู่ในสถานะของเหลวและจะออกทางส่วนล่างของหอ ผลิตภัณฑ์ที่เป็นของเหลวหอดังกล่าวจะถูกนำเข้าสู่หอแยกอีเทน (de-ethanizer) และหอแยกโพรเพน (de-propanizer) เพื่อแยกอีเทนและโพรเพนออกตามลำดับต่อไป ในหอแยกโพรเพนนี้โพรเพนจะถูกแยกออกทางด้านบนของหอ ส่วนแอฟีซึ่งเป็นส่วนผสมของโพรเพนและบิวเทนจะถูกแยกออกมาจากส่วนกลางของหอ และส่วนผลิตภัณฑ์ที่ออกจากหอทางด้านล่างคือ ก๊าซโซลินธรรมชาติ (natural gasoline)

ความแตกต่างระหว่างก๊าซธรรมชาติ (Natural Gas : NG) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas : LPG)

ความแตกต่างระหว่างก๊าซธรรมชาติและก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) สามารถสรุปได้ดังนี้ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2555)

1. ก๊าซธรรมชาติ เป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนซึ่งมีองค์ประกอบของก๊าซมีเทน (Methane) เป็นส่วนใหญ่จึงเป็นก๊าซที่มีน้ำหนักเบากว่าอากาศ การขนส่งไปยังผู้ใช้จะขนส่งผ่านทางท่อในรูปก๊าซภายใต้ความดันสูงจึงไม่เหมาะสำหรับการขนส่งไกล ๆ หรืออาจบรรจุใส่ถังในรูปก๊าซธรรมชาติอัดโดยใช้ความดันสูงหรือที่เรียกว่า CNG แต่ปัจจุบันมีการส่งก๊าซธรรมชาติในรูปของเหลวโดยทำก๊าซให้เย็นลงถึง -160 องศาเซลเซียส ซึ่งจะได้ของเหลวที่เรียกว่า Liquefied Natural Gas หรือ LNG ซึ่งสามารถขนส่งทางเรือไปที่ไกล ๆ ได้ และเมื่อถึงปลายทางก็จะทำให้ของเหลวเปลี่ยนสถานะกลับเป็นก๊าซอย่างเดิมก่อนนำมาใช้

2. ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนซึ่งมีองค์ประกอบของก๊าซโพรเพนเป็นส่วนใหญ่จึงเป็นก๊าซที่หนักกว่าอากาศ โดยตัวของ LPG เองไม่มีสีและไม่มีกลิ่น เช่นเดียวกับก๊าซธรรมชาติ แต่เนื่องจากเป็นก๊าซที่หนักกว่าอากาศจึงมีการสะสมและลุกไหม้ได้ง่าย ดังนั้นจึงมีข้อกำหนดให้เติมสารมีกลิ่นเพื่อเป็นการเตือนภัยหากเกิดการรั่วไหล LPG ส่วนใหญ่จะใช้

เป็นเชื้อเพลิงในครัวเรือนและกิจการอุตสาหกรรมโดยบรรจุเป็นของเหลวใส่ถังที่ทนความดัน เพื่อให้ขนถ่ายง่าย นอกจากนี้ยังนิยมใช้แทนน้ำมันเบนซินในรถยนต์เนื่องจากมีราคาถูกกว่า

แก๊สโซฮอล์

กระทรวงพลังงาน (2555) ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ (NGV) ไว้ ดังนี้

ความหมายและความสำคัญของแก๊สโซฮอล์

แก๊สโซฮอล์เป็นการทับศัพท์มาจากภาษาอังกฤษจากคำว่า GASOLINE และ ETHANOL รวมกันเป็น GASOHOL แก๊สโซฮอล์เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้จากการผสมระหว่างเอทานอลหรือที่เรียกว่า เอทิลแอลกอฮอล์ (ETHYL ALCOHOL) ซึ่งเป็นแอลกอฮอล์ที่ได้จากการแปรรูปจากพืชจำพวกแป้งและน้ำตาล เช่น อ้อย ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง เป็นต้น และเป็นแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ร้อยละ 99.5 โดยปริมาตรผสมกับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วออกเทน 91 (ชนิดที่มีคุณสมบัติบางตัวต่างจากเบนซิน 91 ที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบัน) ในอัตราส่วนเบนซิน 9 ส่วน เอทานอล 1 ส่วนจึงได้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ออกเทน 95

ข้อดีของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีผลดีต่อเครื่องยนต์ กล่าวคือ ช่วยประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์นั้นไม่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราเร่งก็ไม่แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 95 นอกจากนี้ยังไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการปรับแต่งเครื่องยนต์ รวมถึงสามารถเติมผสมกับน้ำมันที่เหลืออยู่ในถังได้โดยไม่ต้องรอให้น้ำมันในถังหมด

การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีผลดีต่อประเทศ กล่าวคือ ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศและลดการขาดดุลทางการค้า รวมถึงเป็นการใช้ประโยชน์จากพืชผลทางการเกษตรและยกระดับราคาพืชผลทางการเกษตรด้วย นอกจากนี้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังทำให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ที่ดีขึ้น จึงเป็นการช่วยลดมลพิษไอเสียทางอากาศ แก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม และทำให้ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชนในประเทศลง การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังเป็นการช่วยลดคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดสภาวะเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศ (GREEN HOUSE EFFECT) นอกจากนี้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังจะทำให้เกิดการลงทุนที่หลากหลายทั้ง

ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมด้วย และยังทำให้เกษตรกรไทยมีรายได้สูงขึ้น มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการผลิตเอทานอลที่ได้จากพืชเกษตร เป็นการช่วยกระจายการลงทุนและการจ้างงานสู่ชนบท

นอกจากนี้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ยังทำให้ประชาชนได้ใช้น้ำมันเบนซินออกเทน 95 ในราคาที่ประหยัดลง 50 สตางค์ต่อลิตร ช่วยให้เครื่องยนต์เผาไหม้สะอาดและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ประชาชนผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ได้มีส่วนช่วยเหลือเกษตรกร เพื่อนร่วมชาติให้ขายผลผลิตได้ในราคาที่สูงขึ้น และช่วยลดมลพิษทางอากาศซึ่งส่งผลถึงชีวิตตนเอง ลูกหลาน และผู้อื่น

ไบโอดีเซล

กระทรวงพลังงาน (2555) ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับไบโอดีเซลไว้ ดังนี้

ไบโอดีเซลเกิดจากน้ำมันพืชชนิดต่าง ๆ ได้แก่ เมล็ดเรพ (rape seed) ซึ่งเป็นพืชน้ำมันที่มีมากแถบยุโรปและอเมริกา ทานตะวัน งา ฝ้าย ถั่วลิสง ถั่วเหลือง ละหุ่ง สนับดำ มะพร้าว ปาล์ม และน้ำมันเหลือใช้หลังการปรุงอาหารจากภัตตาคารและร้านอาหารประเภท fast-food มาเข้ากระบวนการเปลี่ยนแปลงทางเคมีเป็น methyl ester ethyl ester หรือ butyl ester หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าไบโอดีเซล ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงแทนปิโตรเลียมดีเซลในสัดส่วนผสมต่าง ๆ ได้โดยไม่เกิดผลกระทบต่อระบบต่าง ๆ กับเครื่องยนต์ดีเซล การใช้ไบโอดีเซลเป็นเชื้อเพลิงจะไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ไบโอดีเซลสามารถย่อยสลายได้โดยกระบวนการทางชีวภาพ และยังทำให้เกิดมลพิษทางอากาศน้อยกว่าน้ำมันดีเซลด้วย

การส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล (Bio-Diesel) รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของไบโอดีเซลเป็นอย่างดี การใช้ไบโอดีเซลถือเป็นการช่วยประเทศชาติแก้ไขปัญหาวិฤทธิพลังงาน เนื่องจากไบโอดีเซลมีคุณสมบัติเทียบเคียงน้ำมันดีเซลและผลิตได้จากพืชน้ำมันในประเทศจึงช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศได้ การพัฒนาและการส่งเสริมไบโอดีเซลจึงช่วยลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลและช่วยสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานให้กับประเทศ นอกจากนี้ไบโอดีเซลยังช่วยสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานให้กับประเทศ ในด้านเกษตรอุตสาหกรรมและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ในด้านอุตสาหกรรม รัฐบาลมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตไบโอดีเซลด้วยสิทธิประโยชน์ทั้งในด้านการลงทุนและในด้านภาษี และนำไปสู่อุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับปาล์มน้ำมัน ได้แก่ อุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล โรงไฟฟ้าชีวมวล อุตสาหกรรมเหล่านี้จะช่วยเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและช่วยลดอัตราการว่างงานของประชากรในประเทศได้

ในด้านสิ่งแวดล้อม จากผลการทดลองของสถาบันวิจัยและเทคโนโลยีของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ไบโอดีเซลช่วยลดมลพิษทางอากาศและลดวันดำได้ นอกจากนี้ National Biodiesel Board, USA ยังระบุว่าไบโอดีเซลสามารถช่วยลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยสู่บรรยากาศซึ่งเป็นสาเหตุของภาวะเรือนกระจกถึงร้อยละ 78.5

ปัจจุบันกระทรวงพลังงานได้ร่วมกับภาคเอกชนดำเนินโครงการสาธิตการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลจากน้ำมันพืชใช้แล้วและน้ำมันปาล์มในจังหวัดเชียงใหม่และกรุงเทพมหานคร โดยปัจจุบันมีการจำหน่ายน้ำมันดีเซล B5 แก่ประชาชนทั่วไปตามสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งราคาน้ำมัน B5 จะถูกกว่าราคาน้ำมันดีเซลทั่วไป 75 สตางค์ต่อลิตรเพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้บริโภคหันมาทดลองใช้น้ำมัน B5 ซึ่งเป็นการสร้างทางเลือกเพื่อลดค่าใช้จ่ายทางด้านพลังงานให้กับประชาชน

แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่ประชาชนในฐานะสมาชิกของสังคมควรให้ความสนใจ เพราะประชาชนทุกคนจะได้รับผลกระทบไม่ว่าทางใดก็ทางหนึ่งจากนโยบายสาธารณะของรัฐเสมอ โดยทั่วไปนโยบายสาธารณะจะเกี่ยวข้องกับกระบวนการทั้งทางการเมืองและสังคมอย่างกว้างขวางเพราะนโยบายสาธารณะมีรากฐานมาจากสภาพปัญหาต่าง ๆ ของสังคมและเป็นปัญหาที่ประชาชนคาดหวังไว้ว่ารัฐจะเป็นผู้รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาเหล่านั้น จึงเป็นเหตุให้ปัญหาเหล่านั้นต้องเข้าสู่กระบวนการทางการเมือง ซึ่งเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประชาชน พรรคการเมือง รัฐสภา ตุลาการ ระบบราชการ ระบบบริหาร และราชการส่วนท้องถิ่น เป็นต้น แต่ทั้งนี้ Dye (1987: 325-328) เชื่อว่าแท้จริงแล้ว นโยบายของรัฐมักจะเป็นความต้องการของชนชั้นผู้นำมากกว่าที่จะมาจากความต้องการของประชาชนโดยแท้จริง เนื่องมาจากประชาชนส่วนใหญ่จะไม่ค่อยสนใจการเมือง รวมถึงขาดข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายของรัฐ ดังนั้นชนชั้นผู้นำจึงเป็นผู้กำหนดนโยบายมากกว่าประชาชน

ความหมายของนโยบายสาธารณะ

Thomas (1978: 1) ได้ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง สิ่งที่รัฐบาลตัดสินใจกระทำหรือไม่กระทำ นโยบายสาธารณะอาจเป็นการควบคุมพฤติกรรม จัดระบบการบริหาร จัดสรรผลประโยชน์ หรือการใช้จ่ายภาษีของรัฐบาล ซึ่งการกระทำทั้งหมดข้างต้นอาจเกิดขึ้นพร้อมกันได้

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2539: 4) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นโดยรัฐบาล ซึ่งอาจเป็นองค์กรหรือตัวบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามกฎหมายภายใต้ระบบการเมืองนั้น ๆ ทั้งนี้ นโยบายสาธารณะจะครอบคลุมตั้งแต่สิ่งที่รัฐบาลตั้งใจว่าจะกระทำหรือไม่กระทำ การตัดสินใจของรัฐบาลในการแบ่งสรรทรัพยากรหรือคุณค่าต่าง ๆ ในสังคม กิจกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ ของรัฐบาล รวมไปถึงผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงอันเป็นสิ่งที่เกิดจากการดำเนินงานของรัฐบาล

ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิงษ์ (2540: 18) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการปฏิบัติของรัฐบาลซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์แน่นอนไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง คือ เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบันหรือป้องกันปัญหาในอนาคตหรือก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา รัฐบาลต้องมีความจริงใจและจริงจังในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และนโยบายอาจเป็นบวกหรือเป็นลบก็ได้

ศุภชัย ยาวะประภาส (2548: 3) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล ซึ่งรวมทั้งกิจกรรมที่ผ่านมาในอดีต กิจกรรมที่กำลังดำเนินอยู่ในปัจจุบัน และกิจกรรมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต

เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ (2550: 4) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางปฏิบัติที่รัฐบาลตั้งใจจะทำซึ่งต้องเลือกทางเลือกและอาจกำหนดแยกย่อยออกมาเป็นแผนงานและโครงการ ทั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาสาธารณะหรือจัดการกับปัญหาสาธารณะเพื่อให้บรรลุผลประโยชน์สาธารณะร่วมกัน นอกจากนี้ นโยบายสาธารณะยังหมายรวมถึงการเลือกไม่ทำซึ่งมีผลตรงกันข้าม คือต่อต้านการเปลี่ยนแปลงด้วย หากแต่การเลือกไม่ทำอาจสังเกตได้ยาก เนื่องจากไม่ได้ปรากฏในนโยบาย นอกจากนี้ในปัจจุบันยังมองกันว่านโยบายสาธารณะไม่ใช่ชัณนโยบายของรัฐบาลเพียงอย่างเดียว แต่หมายรวมถึงนโยบายของภาคสังคมและบทบาทของภาคสังคมด้วย

กล่าวโดยสรุป นโยบายสาธารณะเป็นนโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นโดยรัฐบาล โดยเป็นแนวทางการปฏิบัติของรัฐบาล ซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์ที่แน่นอนไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง คือ เพื่อแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงปัญหาในอนาคตและเพื่อก่อให้เกิดผลที่ปรารถนา รัฐบาลมีความจริงใจและจริงจังที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติและนโยบายอาจเป็นบวกหรือเป็นลบ หรืออาจเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำก็ได้

องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2539: 4-11) ได้จำแนกองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. ความตั้งใจของรัฐบาลที่จะกระทำหรือไม่กระทำบางสิ่งบางอย่าง ซึ่งอาจเป็นในรูปแบบที่เป็นทางการ เช่น คำแถลงนโยบายของรัฐบาล หรืออาจเป็นรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ เช่น คำสัมภาษณ์ของนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีต่าง ๆ เป็นต้น ความตั้งใจของรัฐบาลอาจจะมีที่มาจากความต้องการหรือข้อเรียกร้องของประชาชน ตลอดจนสภาพปัญหาอุปสรรคหรือความคิดริเริ่มบางประการ อย่างไรก็ตามความตั้งใจของรัฐบาลนี้อาจนำไปสู่การปฏิบัติจริงหรือไม่ ขึ้นอยู่กับปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ อีกหลายประการ และในบางกรณีก็อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากความตั้งใจเดิม

2. การตัดสินใจของรัฐบาล โดยเฉพาะการตัดสินใจในการแบ่งสรรทรัพยากรหรือคุณค่าต่าง ๆ ในสังคมว่าใครได้อะไร เท่าไร อย่างไร มักจะสะท้อนให้เห็นได้จากตัวบทกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี ระเบียบข้อบังคับ และการอนุมัติสั่งการต่าง ๆ ของผู้กำหนดนโยบายหรือผู้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

3. การกระทำหรือกิจกรรมของรัฐบาล จะช่วยทำให้เห็นว่ารัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำเอาความตั้งใจและแนวทางต่าง ๆ มาแปลงออกสู่ภาคปฏิบัติอย่างจริงจังหรือไม่ มีการระดมสรรพกำลังและทรัพยากรเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานมากน้อยเพียงใด รวมทั้งได้พยายามกำหนดเป้าหมายสำหรับการดำเนินงานไว้ในระดับใด โดยสามารถวิเคราะห์ได้จากแผนงานและโครงการต่าง ๆ ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ

4. ผลสำเร็จที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมหรือการกระทำของรัฐบาล ซึ่งครอบคลุมทั้งในแง่ของผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งในการดำเนินงานต่าง ๆ ของรัฐบาลต่างมีจุดมุ่งหมายที่ต้องการจะบรรลุผล

ถวัลย์รัฐ วรเทพวุฒิพงษ์ (2540: 6-9) ระบุว่านโยบายสาธารณะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. เป็นแนวทางปฏิบัติกว้าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยรัฐบาลหรือข้าราชการระดับสูง โดยมีลักษณะที่สำคัญคือ เป็นแนวทางปฏิบัติกว้าง ๆ (a guide to action) ไม่มีรายละเอียดหรือค่อนข้างเป็นนามธรรม (abstract) เพื่อให้ราชการประจำแปลงเป็นรูปธรรม (Concrete) ก่อนนำไปปฏิบัติซึ่งอาจกระทำในรูปของแผนงานหรือโครงการก็ได้

2. มีวัตถุประสงค์แน่นอน (objectives) ซึ่งหมายถึง สิ่งที่คุณตัดสินใจต้องการจะให้บรรลุผล ซึ่งวัตถุประสงค์ที่ดีนั้นต้องชัดเจน (clear) วัดได้ (measurable) และสอดคล้องกับความเป็นจริง (realistic) หรือปฏิบัติได้

3. รัฐบาลมีความจริงใจและจริงจังที่จะให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติ

4. นโยบายอาจเป็นบวกหรือเป็นลบ หรือเป็นการกระทำหรือไม่กระทำก็ได้

เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2550: 4) ระบุว่านโยบายสาธารณะมีองค์ประกอบได้ 5 ข้อ คือ

1. เป็นการนำความคิดและความรู้ที่มีเหตุผลแบบเป็นไปโดยตั้งใจ เพื่อนำไปใช้แก้ปัญหาหรือจัดการกับปัญหาสาธารณะ

2. เป็นการกำหนดกฎเกณฑ์ ปทัสถานและวิธีปฏิบัติเพื่อการตัดสินใจและการปฏิบัติของรัฐบาล

3. เป็นการกำหนดแนวทางในอนาคต โดยคำนึงถึงปัจจัยที่ไม่แน่นอนและพยายามพยากรณ์เอาไว้ล่วงหน้า

4. เน้นที่เป้าหมาย วัตถุประสงค์ เป้าประสงค์ เงื่อนไขและผลลัพธ์ ซึ่งฉายภาพไปยังข้างหน้า

5. พยายามที่จะกระทำเพื่อให้บรรลุประโยชน์สาธารณะ

จากข้อมูลข้างต้น พอสรุปองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะได้ว่า องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะมีดังนี้ นโยบายสาธารณะเป็นการตัดสินใจของรัฐบาล โดยเป็นแนวทางปฏิบัติกว้าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยรัฐบาลหรือข้าราชการระดับสูง และจะมีจุดประสงค์ที่แน่นอน ซึ่งจะเป็น

ความตั้งใจของรัฐบาลที่จะกระทำหรือไม่กระทำบางสิ่งบางอย่างก็ได้ ทั้งนี้รัฐบาลจะต้องมีความจริงใจและจริงจังที่จะให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุประโยชน์สาธารณะ

ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะมีความสำคัญทั้งกับตัวผู้กำหนดนโยบายและต่อประชาชนหลายประการ (สมบัติ ธำรงธัญวงศ์, 2549: 24-31) กล่าวคือ

ความสำคัญต่อผู้กำหนดนโยบายส่วนใหญ่ที่ต้องรับผิดชอบต่อการกำหนดนโยบายบริหารประเทศ ซึ่งก็คือ รัฐบาล หากรัฐบาลกำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนทั้งในด้านค่านิยมของสังคมและการดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพของประชาชน จะทำให้รัฐบาลได้รับความเชื่อถือศรัทธาจากประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้ารัฐบาลสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ (effectiveness) และประสิทธิภาพ (efficiency) จะยิ่งทำให้รัฐบาลได้รับการยอมรับความนิยมจากประชาชนอย่างกว้างขวาง ผลดังกล่าวจะส่งเสริมให้รัฐบาลมีโอกาสดำรงอำนาจในการบริหารประเทศยาวนานขึ้น โดยอาจได้รับความไว้วางใจจากการเลือกตั้งทำหน้าที่รัฐบาลบริหารประเทศต่อไป ในทางตรงกันข้ามหากรัฐบาลกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับค่านิยมหรือความต้องการของประชาชน ประชาชนอาจรวมตัวกันคัดค้านเพื่อกดดันให้รัฐบาลเปลี่ยนแปลงนโยบายหรืออาจมีผลรุนแรงถึงขั้นทำให้รัฐบาลต้องหมดอำนาจไป รวมถึงในบางกรณีแม้ว่ารัฐบาลจะได้กำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับค่านิยมและความต้องการของประชาชนแต่รัฐบาลไม่สามารถจะนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย จนทำให้ประชาชนเสื่อมศรัทธาต่อการบริหารงานของรัฐบาลและอาจส่งผลให้รัฐบาลหมดโอกาสที่จะบริหารประเทศต่อไป จึงกล่าวได้ว่า นโยบายสาธารณะมีผลต่อการดำรงอยู่ของรัฐบาลอย่างยิ่ง

ความสำคัญต่อประชาชน เนื่องจากนโยบายสาธารณะเป็นผลผลิตทางการเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ดังนั้นประชาชนจึงสามารถแสดงออกซึ่งความต้องการของตนผ่านกลไกต่าง ๆ ทางการเมือง เช่น ผ่านพรรคการเมือง กลุ่มอิทธิพลและผลประโยชน์ ระบบราชการ นักการเมือง ฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ เป็นต้น ความต้องการ (demand) และการสนับสนุน (supply) ของประชาชนจะถูกนำเข้าสู่ระบบการเมืองไปเป็นนโยบายสาธารณะ เมื่อนโยบายสาธารณะถูกนำไปปฏิบัติและปรากฏผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่พึงปรารถนาจะทำให้ประชาชนได้รับความพึงพอใจ และส่งผลต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน จะทำให้ประชาชนเชื่อมั่นและศรัทธาต่อการบริหารงานของรัฐบาลมากยิ่งขึ้น ในทางตรงกันข้ามหากผลลัพธ์และคุณภาพของการนำ

นโยบายไปปฏิบัติไม่เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่พึงปรารถนาของประชาชนจะส่งผลให้วิถีชีวิตของประชาชนตกต่ำและจะทำให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นและศรัทธาต่อรัฐบาล รัฐบาลจึงต้องพยายามปรับเปลี่ยนนโยบายหรือปรับปรุงการนำนโยบายไปปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อเรียกศรัทธาคืนจากประชาชน มิฉะนั้นประชาชนอาจจะไม่สนับสนุนรัฐบาลอีกต่อไป จากข้างต้นความสัมพันธ์ระหว่างระบบการเมืองกับประชาชนจึงเป็นความสัมพันธ์แบบพลวัต (dynamic system) ดังนั้นนโยบายสาธารณะในฐานะที่เป็นผลผลิตของระบบการเมืองจึงส่งผลต่อวิถีและคุณภาพชีวิตของประชาชนด้วย

นโยบายสาธารณะมีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศในด้านต่าง ๆ ได้แก่ เป็นเครื่องมือในการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศ เป็นการใช้อำนาจของรัฐบาลเพื่อจัดสรรค่านิยมทางสังคม เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการตอบสนองความต้องการของประชาชน การแก้ไขปัญหาที่สำคัญของประชาชน การเสริมสร้างความเป็นธรรมในสังคม การเสริมสร้างความสะดวกภาคในโอกาสแก่ประชาชน การกระจายความเจริญไปสู่ชนบท การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ การรักษาความมั่นคงของประเทศ การเจริญสัมพันธภาพระหว่างประเทศ การรักษาผลประโยชน์ระหว่างประเทศ การส่งเสริมการลงทุนและการจ้างงานภายในประเทศ การคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชน การส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรมของสังคม การขยายโอกาสทางการศึกษาแก่ประชาชนอย่างเสมอภาคและทั่วถึง การพัฒนาชุมชนเมือง การอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมของชาติ และการพัฒนาระบบประชาธิปไตยให้มีเสถียรภาพมั่นคง

นอกจากนี้ ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพัฒน์ (2540: 16-18) ยังได้ระบุว่านโยบายสาธารณะมีความสำคัญในแง่มนอื่นอีกหลายประการ คือ ง่ายและสะดวกแก่ฝ่ายข้าราชการประจำในการปฏิบัติให้บรรลุผลตามนโยบาย ป้องกันการปฏิบัติตามอารมณ์ของฝ่ายการเมือง สะดวกแก่ผู้เลือกตั้งในการเลือกตั้งผู้สมัครรับเลือกตั้ง ประชาชนและกลุ่มอาชีพต่าง ๆ อาจเป็นแนวทางในการปรับตัวให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและช่วยลดหรือแก้ปัญหาความล้มเหลวของรัฐบาลในอดีตเนื่องจากขาดนโยบายที่ชัดเจน

จากข้างต้นสามารถสรุปความสำคัญของนโยบายได้ว่า นโยบายสาธารณะมีความสำคัญกับผู้กำหนดนโยบายกล่าวคือ หากรัฐบาลกำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนทั้งในด้านค่านิยมของสังคมและการดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพของประชาชน จะทำให้รัฐบาลได้รับความเชื่อถือศรัทธาจากประชาชน ได้รับความนิยมาจกประชาชนอย่างกว้างขวาง และจะทำให้

รัฐบาลมีโอกาสดำรงอำนาจในการบริหารประเทศยาวนานขึ้น และนโยบายสาธารณะมีความสำคัญกับประชาชนคือ เมื่อนโยบายสาธารณะถูกนำไปปฏิบัติและปรากฏผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่พึงปรารถนาจะทำให้ประชาชนได้รับความพอใจและส่งผลต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน รวมถึงจะทำให้ประชาชนเชื่อมั่นและศรัทธาต่อการบริหารงานของรัฐบาลมากยิ่งขึ้นด้วย นอกจากนี้ นโยบายสาธารณะยังมีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศในด้านต่าง ๆ อีกทั้งยังอาจเป็นแนวทางในการปรับตัวให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและช่วยลดหรือแก้ปัญหาความล้มเหลวของรัฐบาลในอดีตเนื่องจากขาดนโยบายที่ชัดเจน

ปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ศุภชัย ขาวะประภาส (2548: 101-118) ได้พบว่ามีปัจจัยหลายประการที่กำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัจจัยเหล่านั้น ได้แก่

1. ลักษณะของนโยบายนั้น ๆ ได้แก่ ผลประโยชน์สัมพัทธ์ของนโยบายนั้น ๆ ความสอดคล้องกับค่านิยมที่มีอยู่ ประสบการณ์ที่ผ่านมาและความต้องการของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายนั้น ความเป็นไปได้ในการทดลองปฏิบัติ ความเห็นผลได้ของนโยบายนั้น และคุณภาพของการส่งข้อมูลย้อนกลับ
2. วัตถุประสงค์ของนโยบาย ได้แก่ ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ ความสอดคล้องต้องกันของวัตถุประสงค์ ความยากง่ายในการรับรู้วัตถุประสงค์ คำนึงถึงความสำเร็จของนโยบาย และความเที่ยงตรงของข่าวสารที่มีไปยังผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ
3. ความเป็นไปได้ทางการเมือง ได้แก่ การเจรจาระหว่างรัฐบาลกับเอกชน ความสนับสนุนจากทุก ๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ผลกระทบของนโยบายที่มีต่อกลุ่มอาชีพที่มีอิทธิพล ความสนับสนุนจากชนชั้นนำ การสนับสนุนจากสื่อมวลชน และการสนับสนุนจากผู้มีสิทธิออกเสียงเลือกตั้ง
4. ความเป็นไปได้ทางเทคนิคหรือทฤษฎี ได้แก่ การร่างนโยบาย ชื่อเรียกหรือให้มีการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ทฤษฎีที่เชื่อถือได้ และลักษณะของเทคโนโลยี
5. ความเพียงพอของทรัพยากร ได้แก่ ความสนับสนุนทางการเงิน กำลังและคุณภาพของบุคลากร และปัจจัยทางด้านบริการ

6. ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ประเภทของหน่วยงาน โครงสร้าง และลำดับชั้นการบังคับบัญชา ความสามารถของผู้นำ ความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่กำหนดนโยบาย และลำดับชั้นของการสื่อสารแบบเปิด

7. ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ทศนคติที่มีต่อวัตถุประสงค์ของนโยบาย ผลกระทบที่จะมีต่อพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ความขัดแย้งที่มีต่อค่านิยมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ และผลกระทบที่มีต่องาน อำนาจ ศักดิ์ศรี และผลประโยชน์ของผู้นำเอานโยบายไปปฏิบัติ

8. ความสัมพันธ์ระหว่างกลไกต่าง ๆ ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนจุดตัดสินใจ ความสัมพันธ์ดั้งเดิม และการแทรกแซงของหน่วยงานระดับบน

นโยบายพลังงานทดแทน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 พ.ศ.2520 - พ.ศ.2524 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2519) สมัยรัฐบาลนายธานินทร์ กรัยวิเชียร, พลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ และพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ สามารถกล่าวได้ว่ารัฐบาลเริ่มตระหนักถึงปัญหาพลังงานของประเทศ เนื่องจากการกล่าวถึงปัญหาพลังงานของประเทศโดยสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

โดยที่พลังงานและเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและทางยุทธศาสตร์ จึงควรที่จะมีการพัฒนาวางแผนการใช้ให้เป็นที่น่าพอใจทั้งยามปกติและยามฉุกเฉิน ให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและควรมีนโยบายให้สามารถพึ่งตนเองให้มากที่สุด เพราะจากวิกฤตการณ์น้ำมันที่ผ่านมาชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยยังมีปัญหาเกี่ยวกับพลังงานอยู่มาก คือ

1. ปัญหาการใช้ประโยชน์จากแหล่งทรัพยากรพลังงานภายในประเทศยังไม่เต็มที่เนื่องจากขาดการวางแผนหลักด้านการพลังงาน กล่าวคือ แหล่งพลังงานและเชื้อเพลิงพลังงานที่มีอยู่แล้ว แต่ยังไม่อาจนำมาใช้ประโยชน์ได้เพิ่มขึ้นและขาดการสำรวจและวิจัยกันอย่างจริงจัง เนื่องจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีราคาถูกมาก่อนมีวิกฤตการณ์น้ำมันขึ้น จึงทำให้การใช้พลังงานที่ผลิตด้วยเชื้อเพลิงอย่างอื่นมาทดแทนจะไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ประกอบกับกำลังเงินของประเทศไม่อยู่ในวิสัยที่จะลงทุนสำรวจเตรียมไว้เป็นการล่วงหน้า ฉะนั้นในระยะเวลาต่อไปจำเป็นต้องมีการสำรวจ

และวิจัยอย่างจริงจังพร้อมทั้งวางแผนหลักในการผลิต การจัดหา และการใช้เชื้อเพลิงในระยะยาวไปพร้อม ๆ กันด้วย

2. ปัญหาในด้านน้ำมันเชื้อเพลิง กล่าวคือ ปริมาณการใช้ผลิตภัณฑ์น้ำมันและราคาน้ำมันที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้น การใช้ผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศปัจจุบันยังไม่มีมาตรการที่จะประหยัดการใช้ทั้งทางตรงและทางอ้อมเท่าที่ควร จึงทำให้ปริมาณการใช้เพิ่มสูงขึ้น ปัญหาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัญหาที่รุนแรงทางด้านเศรษฐกิจและการเงินที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะประเทศไทยยังต้องพึ่งน้ำมันดิบจากต่างประเทศเกือบทั้งหมด และจะต้องสั่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคตอันใกล้นี้ ถึงแม้จะได้พบแก๊สธรรมชาติและมีแนวโน้มที่จะพบน้ำมันดิบในขณะนี้แล้วก็ตาม แต่จำเป็นต้องใช้เวลาอีกนานเพื่อที่จะนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ในเชิงการค้า ขณะเดียวกันราคาน้ำมันดิบก็มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยจะมีผลกระทบต่อดุลการชำระเงินและการพัฒนาอื่น ๆ ของประเทศต่อไปอีก จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการผลิต การจัดหา และการใช้น้ำมันให้ละเอียดรอบคอบมากที่สุดไว้ล่วงหน้า อีกทั้งบทบาทของธุรกิจน้ำมันของประเทศ กล่าวคือ ลักษณะธุรกิจน้ำมันของประเทศในปัจจุบันเป็นตลาดของผู้ผลิตและผู้ขาย ซึ่งเป็นบริษัทน้ำมันเอกชนต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ แต่รัฐขาดอำนาจต่อรอง ถึงแม้รัฐจะควบคุมราคาจำหน่ายน้ำมันก็ตาม แต่ก็ยังเป็นเพียงการควบคุมที่ปลายเหตุ การพิจารณาข้อเรียกร้องของบริษัทผู้ค้าน้ำมันและโรงกลั่นในการขอขึ้นราคาผลิตภัณฑ์น้ำมัน เนื่องจากวิกฤติการณ์น้ำมันที่ผ่านมา รัฐได้พิจารณาตามข้อเรียกร้องและสถิติข้อมูลต่าง ๆ ที่บริษัทได้เสนอมาเป็นส่วนใหญ่ ถึงแม้ว่ารัฐจะมีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมการปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนอยู่แล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่ทั่วถึงและหน้าที่การควบคุมดูแลจะจัดกระจายกันไปหลายหน่วยงาน

ทั้งนี้ในแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 นี้ ได้กำหนดแนวทางและมาตรการการพัฒนาพลังงานและเชื้อเพลิงไว้ต่อไปนี้

1. กำหนดให้มีแผนหลักการพัฒนาพลังงานในระยะยาวขึ้นเพื่อพัฒนาแหล่งเชื้อเพลิงพลังงานที่มีอยู่ในประเทศให้เกิดประโยชน์มากที่สุด เพื่อการประหยัดและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงพลังงาน การพยายามลดการใช้เชื้อเพลิงพลังงานจากต่างประเทศ ตลอดจนจัดให้มีการพัฒนาพลังงานให้มีความสัมพันธ์กับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในสาขาต่าง ๆ และคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อมควบคู่กันไปเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้

2. ส่งเสริมการสำรวจวิเคราะห์ วิจัยเกี่ยวกับพลังงานและเชื้อเพลิงพลังงานภายในประเทศ รวมทั้งติดตามความก้าวหน้าจากต่างประเทศในด้านวิวัฒนาการพลังงานชนิดใหม่ ๆ และพลังงานทดแทน รวมทั้งระบบขนส่งพลังงานด้วย

3. เร่งรัดการใช้ประโยชน์แหล่งพลังงานและเชื้อเพลิงพลังงานภายในประเทศที่ได้นำมาใช้แล้ว ให้ใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้นอย่างเต็มที่ เช่น เร่งรัดสำรวจและใช้ถ่านลิกไนท์ให้มากขึ้น การสำรวจแหล่งพลังงานน้ำเพิ่มขึ้น การใช้ประโยชน์จากแหล่งพลังงานขนาดเล็ก ตลอดจนการเร่งรัดสำรวจหาปริมาณของหินน้ำมันที่แม่สอด และทำการตรวจวิเคราะห์หาคุณภาพของหินน้ำมัน เพื่อพิจารณานำมาใช้ประโยชน์ต่อไปด้วย

4. สนับสนุนให้มีการพัฒนาแก๊สธรรมชาติและน้ำมันดิบในบริเวณอ่าวไทยและทะเลอันดามันให้เร็วยิ่งขึ้น โดยกำหนดมาตรการเป็นนโยบายที่แน่ชัดในรูปของการร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อให้ทราบถึงปริมาณในเชิงการค้าที่แน่นอน โดยเฉพาะแก๊สธรรมชาติที่ได้ทราบปริมาณและคุณภาพบ้างแล้วนั้น จะนำมาใช้ประโยชน์โดยเร็วที่สุด

5. เร่งรัดโครงการก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำที่มีผลการสำรวจความเหมาะสมในขั้นรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ให้ใช้งานได้เร็วขึ้น รวมทั้งการพิจารณาหาทางติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าพลังน้ำเพิ่มเติมที่เขื่อนต่าง ๆ อาทิเช่น เขื่อนภูมิพล เขื่อนสิริกิติ์ เขื่อนสิรินธร และเขื่อนจุฬาภรณ์ เป็นต้น

6. ดำเนินการพัฒนาแหล่งพลังงานที่ยังมิได้นำมาใช้ประโยชน์ให้สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังน้ำมาใช้ให้มากที่สุด เพื่อทดแทนการผลิตไฟฟ้าโดยใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง

ทั้งนี้ในช่วงนั้นประสบวิกฤตการณ์น้ำมันและความผันผวนทางการเงินโลกจึงทำให้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 นี้ประสบความสำเร็จน้อย

ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ.2525 - พ.ศ.2529 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2524) สมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้มีการสรุปสถานการณ์พลังงานของประเทศไทยที่ผ่านมา โดยมีสาระสำคัญดังนี้

ในช่วง 20 ปีที่ได้มีการพัฒนาประเทศตามแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ถึงฉบับที่ 4 นั้น เศรษฐกิจได้ขยายตัวเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วแทบทุกด้าน โดยได้มีการกระจายการผลิตไปอย่างกว้างขวางทั้งในสาขาการเกษตร การบริการและพาณิชยกรรม และการพัฒนาขยายฐานอุตสาหกรรมที่ทันสมัยขึ้นในบริเวณกรุงเทพมหานคร ในการนี้รัฐบาลได้ลงทุนขยายบริการขั้นพื้นฐาน เพื่อสนองความต้องการของระบบเศรษฐกิจพร้อมกันหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้ขยายการก่อสร้างระบบการขนส่งทางถนนจากปี 2504 ซึ่งผลของการพัฒนาดังกล่าว ทำให้ความต้องการใช้พลังงานของประเทศทุกชนิดเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วถึง 6 เท่าตัว ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา โดยร้อยละ 75 เป็นพลังงานที่พึ่งการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปิโตรเลียมเป็นหลัก ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศเกือบทั้งหมด

เป็นที่น่าสังเกตว่า ก่อนปี 2517 หรือยุคน้ำมันถุกั้น ความต้องการใช้พลังงานในประเทศได้ขยายตัวในอัตราค่อนข้างสูง และหลังจากกลุ่มโอเปคได้ประกาศขึ้นราคาน้ำมันครั้งใหญ่ในปี 2517 โลกได้เปลี่ยนเข้าสู่ยุคน้ำมันแพง แล้วปรากฏว่าอัตราการใช้พลังงานในประเทศได้เริ่มขยายตัวช้าลงแต่ก็ยังจัดว่ายังสูงอยู่ เพราะรัฐบาลที่ผ่านมาได้พยายามตรึงหรือชะลอการปรับราคาพลังงานในประเทศไว้มิให้เพิ่มขึ้นตามความเป็นจริงของราคาน้ำมันในตลาดโลก

การที่สถานการณ์พลังงานในประเทศทั้งด้านราคา อัตราการใช้และการจัดหาพลังงานทดแทนในประเทศมิได้ปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ของโลกที่ก้าวเข้าสู่ยุคน้ำมันแพงได้ทันทั่วทั้งนั้น เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ความต้องการใช้พลังงานในประเทศยังคงเพิ่มขึ้น มีผลทำให้ประเทศต้องจ่ายเงินตราต่างประเทศที่หามาได้จากการส่งสินค้าออกถึงประมาณร้อยละ 42 เพื่อสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศเป็น และเป็นสาเหตุสำคัญยิ่งทำให้ดุลการค้าต่างประเทศของไทยประสบกับภาวะการขาดดุลอย่างมหาศาล จนเข้าขั้นอันตรายต่อฐานะทางการเงินของประเทศ และจะเห็นได้ว่าประเทศไทยต้องสั่งน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามามากเป็นอันดับที่ 5 ของโลกในหมู่ประเทศที่กำลังพัฒนาด้วยกัน ทั้งหมดนี้จึงนับว่าเป็นสถานการณ์พลังงานที่เข้าขั้นอันตรายต่อการรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจและฐานะทางการเงินของประเทศ ซึ่งกำลังใช้จ่ายเกินตัวเป็นอย่างมาก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีการปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและการใช้พลังงานในประเทศอย่างเป็นระบบใน 5 ปี ข้างหน้านี้ (พ.ศ.2525 - พ.ศ.2529)

จะเห็นได้ว่าช่วงนี้ ประเทศไทยได้เริ่มเข้าสู่วิกฤตพลังงานแล้ว รัฐบาลจึงเริ่มมีมาตรการบางอย่างเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้การปรับโครงสร้างการผลิตและการใช้พลังงานในประเทศสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 5 ที่จะลดการขาดดุลการค้าต่างประเทศ และช่วยแก้ไขฐานะทางการเงินของประเทศมิให้ใช้จ่ายเกินตัวอย่างหนักดังเช่นที่ผ่านมา จึงได้ตั้งเป้าหมายลดการใช้พลังงาน และลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศลง ขณะเดียวกันจะผลิตพลังงานทดแทนในประเทศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ ถ่านลิกไนต์ และพลังน้ำให้มากขึ้น และปฏิรูประบบบริหารพลังงานในช่วง 5 ปีข้างหน้าไว้ ดังนี้

1. ลดอัตราการใช้พลังงานในประเทศโดยส่วนรวมลง ไม่ให้ขยายตัวเกินอัตราร้อยละ 4.8 ต่อปี โดยเฉลี่ยใน 5 ข้างหน้า โดยเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพและประหยัดการใช้พลังงานสาขาคมนาคมขนส่ง และสาขาอุตสาหกรรมเป็นพิเศษ

2. ลดปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงปิโตรเลียมลงเฉลี่ยร้อยละ 3 ต่อปี ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5

3. ลดอัตราส่วนการพึ่งน้ำมันปิโตรเลียมจากต่างประเทศลงร้อยละ 75 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดทุกประเภทในปี 2523 ให้เหลือเพียงร้อยละ 46 ในปี 2529 โดยการผลิตและการใช้แหล่งพลังงานในประเทศขึ้นมาใช้ทดแทน คือ ก๊าซธรรมชาติ พลังน้ำและถ่านหินลิกไนต์ และพลังงานนอกแบบอื่น ๆ ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายการผลิตพลังงานภายในประเทศ เพื่อทดแทนน้ำมันปิโตรเลียมไว้ ดังนี้

3.1 กำหนดเป้าหมายการผลิตก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย จากวันละ 250 ล้านลูกบาศก์ฟุต ในปี 2525 เพิ่มขึ้นเป็นวันละไม่ต่ำกว่า 525 ล้านลูกบาศก์ฟุตภายในปี 2529 โดยก่อสร้างโรงแยกก๊าซธรรมชาติให้มีกำลังแยกก๊าซได้ไม่ต่ำกว่าวันละ 350 ล้านลูกบาศก์ฟุตภายในปี 2529

3.2 เพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำขึ้นประมาณ 2 เท่าตัว จาก 1,269 เมกกะวัตต์ ในปี 2523 เป็นประมาณ 2,013 เมกกะวัตต์ ในปี 2529

3.3 เพิ่มกำลังผลิตไฟฟ้าจากการใช้ถ่านหินลิกไนต์ จาก 210 เมกกะวัตต์ ในปี 2523 ขึ้นเป็นประมาณ 885 เมกกะวัตต์ ในปี 2529

3.4 เพิ่มการใช้พลังงานนอกแบบอื่น ๆ (พลังงานจากแอลกอฮอล์ ขยะ ไม้โตเร็ว พลังน้ำขนาดเล็ก หินน้ำมัน ก๊าซชีวภาพ ความร้อนใต้พิภพ แสงอาทิตย์ และลม) ให้ได้เทียบเท่าน้ำมันดิบประมาณ 220 – 290 ล้านลิตร ภายในปี 2529

4. ขยายขีดความสามารถโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ เป็นประมาณ 280,000 บาเรล ต่อวัน ปฏิทินภายในปี 2529

5. ขยายการพัฒนาไฟฟ้าไปสู่ชนบท เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 31,523 หมู่บ้าน คือเพิ่มจาก 18,511 หมู่บ้านในปี 2523 เป็นประมาณ 50,034 หมู่บ้านภายในปี 2529 หรือเพิ่มจำนวนหมู่บ้านที่มีไฟฟ้าใช้ จากร้อยละ 36 ในปี 2523 เป็นประมาณร้อยละ 92 ในปี 2529

6. เพิ่มปริมาณการสำรองตามกฎหมายสำหรับน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิงปิโตรเลียม ให้พอใช้ในยามวิกฤติการณ์ต่างๆ โดยเพิ่มจากปัจจุบัน 36 วัน เป็น 60 วันของการใช้ภายในปี 2529

สำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ.2530 - พ.ศ.2534 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2529) สมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์, พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ และนายอานันท์ ปันยารชุน ได้กล่าวถึงผลการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ดังนี้

ด้านการปรับโครงสร้างและการพัฒนาพลังงานในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ได้กำหนดเป้าหมายให้ลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศลง ปรับโครงสร้างราคาพลังงาน ประเภทต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับภาวะความเป็นจริงและมุ่งการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะในสาขา การขนส่งและสาขาอุตสาหกรรม ปรากฏว่า

1. การพัฒนาแหล่งพลังงานในประเทศ โดยเฉพาะแหล่งพลังน้ำลิกไนต์และก๊าซธรรมชาติ ดำเนินการได้ใกล้เคียงกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงส่งผลให้สัดส่วนการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ ได้ลดลงจากประมาณร้อยละ 90 ของพลังงานเชิงพาณิชย์ในปี 2524 เหลือประมาณร้อยละ 58 ในปี 2529 ส่วนการขยายบริการไฟฟ้าไปสู่ชนบทนั้น ได้ดำเนินการไปแล้วถึงร้อยละ 76 ของหมู่บ้านทั้งประเทศ

2. การปรับโครงสร้างราคาพลังงาน แม้ว่าจะได้ดำเนินการไปแล้ว แต่ก็ยังไม่พอเพียง จึงทำให้มีการทดแทนการใช้กันอยู่ โดยเฉพาะระหว่างน้ำมัน ลิกไนต์ ถ่านหิน และก๊าซ-ธรรมชาติ

3. การประหยัดพลังงานยังดำเนินการได้ไม่ต่อเนื่องเต็มที่เท่าที่ควร ประกอบทั้งราคาน้ำมัน ได้ลดต่ำลงมาก ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5

ทั้งนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ได้มีแนวทางการพัฒนาพลังงาน ซึ่งประกอบด้วย

1. ลดสัดส่วนการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ และกระจายแหล่งที่มาและชนิดของพลังงานให้กว้างขวางออกไป โดยการเร่งรัดสำรวจ และพัฒนาแหล่งพลังงานภายในประเทศ คือ ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ ถิกไนท์ พลังน้ำ และพลังงานนอกแบบต่าง ๆ
2. ปรับโครงสร้างราคาผลิตภัณฑ์น้ำมัน และอัตราค่าไฟฟ้าเพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแหล่งพลังงานที่จัดหาได้ ตลอดจนกำหนดก๊าซธรรมชาติ ถิกไนท์ ถ่านหินนำเข้า และน้ำมันเตาให้สอดคล้องกัน
3. ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นการประหยัดการใช้พลังงานในสาขาคมนาคมขนส่ง สาขาอุตสาหกรรม อาคารพาณิชย์ และการหุงต้มโดยฟืนและถ่านไม้
4. สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีบทบาทในการลงทุนด้านพลังงานมากขึ้น เพื่อแบ่งเบาภาระทางการเงินภาครัฐ
5. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดหาพลังงานที่เหมาะสมเพื่อสนองความต้องการใช้พลังงานในชนบท โดยพิจารณาควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาความยากจนในชนบท
6. จัดสัดส่วนการใช้พลังงานให้เหมาะสม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 พ.ศ.2535 - พ.ศ.2539 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2534) สมัยรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน, พลเอกสุจินดา คราประยูร, นายอานันท์ ปันยารชุน, นายชวน หลีกภัย, นายบรรหาร ศิลปะอาชา และพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ ได้กำหนดแผนพัฒนาพลังงานไว้ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. จัดหาพลังงานให้มีปริมาณเพียงพอกับความต้องการและให้มีความมั่นคงในราคาที่เหมาะสม โดยมีแนวทางดังนี้

1.1 เร่งการสำรวจและพัฒนาปิโตรเลียม

1.1.1 ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร บุคลากรและระบบข้อมูลปิโตรเลียมของกรมทรัพยากรธรณีให้มีความพร้อมและคล่องตัวมากขึ้น รวมทั้งกำหนดแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการถ่ายเทบุคลากรสู่ภูมิภาคเอกชน เพื่อรองรับพระราชบัญญัติปิโตรเลียมฉบับ พ.ศ.2532

1.1.2 จัดทำแผนปฏิบัติการรวมว่าด้วยการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมของประเทศให้ชัดเจน โดยเฉพาะการผลิตและการใช้ปิโตรเลียมจากแหล่งต่าง ๆ ที่ได้มีการค้นพบแล้ว และส่งเสริมภาคเอกชนให้มีบทบาทเพิ่มขึ้น

1.1.3 ศึกษาและประเมินศักยภาพธรณีวิทยาปิโตรเลียมในบริเวณที่เป็นที่สนใจของเอกชน เพื่อเผยแพร่เป็นข้อมูลเชิงใจให้มีการลงทุนสำรวจและผลิตปิโตรเลียมเพิ่มขึ้น

1.1.4 เร่งรัดการจัดตั้งองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ตามพระราชบัญญัติองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย พ.ศ.2533 ให้เป็นรูปธรรมและปฏิบัติการได้โดยเร็ว เพื่อนำไปสู่การเจรจาอนุญาตให้บริษัทน้ำมันสามารถสำรวจและพัฒนาก๊าซธรรมชาติจากพื้นที่พัฒนาร่วมขึ้นมาใช้ประโยชน์โดยเร็ว

1.1.5 เร่งรัดให้การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติสายประธานให้เพียงพอต่อการผลิตก๊าซธรรมชาติได้ตามเป้าหมาย เช่น การก่อสร้างท่อส่งก๊าซสายประธานจากอ่าวไทย-ระยอง สายที่สอง

1.2 เร่งการสำรวจและพัฒนาถ่านหิน

1.3 เร่งให้มีการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านในระดับรัฐบาลเพื่อร่วมพัฒนาแหล่งพลังงานและซื้อพลังงานจากประเทศเพื่อนบ้าน

1.4 ดำเนินการเพื่อให้ระบบการค้า การกลั่น และการขนส่งน้ำมันในประเทศมีประสิทธิภาพและมีการแข่งขันสูงต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6

1.4.1 ส่งเสริมตลาดการค้าน้ำมันสำเร็จรูปให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6

1.4.2 ส่งเสริมตลาดก๊าซปิโตรเลียมเหลวให้มีการแข่งขันกันมากยิ่งขึ้นอย่างเป็นธรรมทุกขั้นตอน โดยเฉพาะการยกเลิกการควบคุมการนำเข้าก๊าซปิโตรเลียมเหลว

1.4.3 ปรับโครงสร้างของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ให้มีประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการปฏิบัติงานทัดเทียมกับบริษัทเอกชนและให้กิจการน้ำมันที่รัฐถือหุ้นอยู่ทุกแห่งสามารถแข่งขันกันได้อย่างเสรี

1.4.4 ลงทุนเพิ่มกำลังกลั่นปิโตรเลียมในประเทศ เพื่อเพิ่มกำลังกลั่นปิโตรเลียมให้ใกล้เคียงกับความต้องการใช้

1.4.5 ปรับปรุงระบบการส่งน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลวของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งน้ำมัน กระจายศูนย์กลางการจ่ายน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว ออกจากกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคต่าง ๆ และลดปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร

1.4.6 ตรวจสอบ ควบคุม ดูแล ให้คุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงตามสถานีบริการเป็นไปตามมาตรฐานที่ทางราชการกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค

1.5 ลงทุนและปรับปรุงคุณภาพไฟฟ้า

1.6 ส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาการผลิต และการใช้พลังงานนอกแบบที่มีแนวโน้มคุ้มค่าเชิงพาณิชย์และเพิ่มคุณภาพชีวิต โดยเฉพาะ

1.6.1 การผลิตไฟฟ้าและพลังงานความร้อนด้วยพลังงานนอกแบบ ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ ความร้อนใต้พิภพ และวัสดุเหลือใช้จากการเกษตรและอุตสาหกรรม เช่น ชานอ้อย แกลบ และขยะ

1.6.2 การผลิตสารเพิ่มค่าออกแทนในน้ำมันเบนซินโดยวัสดุทางการเกษตรเพื่อลดปริมาณสารพิษที่เกิดจากการเผาไหม้น้ำมันเบนซินในยานพาหนะ

1.6.3 การส่งเสริมให้เอกชนปลูกป่าไม้พลังงาน เพื่อทำฟืนและเผาถ่านเป็นอุตสาหกรรมพลังงานชนบท ตลอดจนส่งเสริมและรณรงค์ให้ราษฎรในหมู่บ้าน นักเรียนในโรงเรียน ปลูกป่าไม้ในบริเวณพื้นที่ว่างเปล่าของหมู่บ้านและ โรงเรียนของตน เพื่อใช้ไม้ทำฟืนและเผาผลิต ถ่านสำหรับไว้ใช้เองและจำหน่ายเป็นรายได้ของหมู่บ้านและโรงเรียน

1.6.4 การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการผลิตและการใช้อุปกรณ์พลังงานที่คุ้มค่า เชิงพาณิชย์แล้ว เช่น เตาหุงต้มใช้ฟืนและถ่าน เตาเผาผลิตถ่านประสิทธิภาพสูง เตาเผาชีวมวล เป็นต้น และเผยแพร่เทคโนโลยีพลังงานเพื่อให้มีการผลิตและการใช้ให้ได้คุณภาพ และมีมาตรฐานเพื่อ ผลิตและจำหน่ายเชิงพาณิชย์

2. ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด

การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด นอกจากจะช่วยลดการลงทุนในการจัดหา พลังงานแล้ว ยังช่วยลดผลกระทบของการใช้พลังงานต่อสภาวะแวดล้อมอีกด้วยมาตรการหลัก ได้แก่ มาตรการทางด้านราคา ซึ่งจะสร้างแรงจูงใจให้มีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะต้อง ดำเนินการควบคู่ไปกับการกำหนดและปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ การปรับปรุงและส่งเสริมบทบาท ขององค์กรที่เกี่ยวข้อง และการส่งเสริมจิตสำนึกของประชาชน

2.1 ปรับปรุงโครงสร้างและระดับราคาพลังงาน รวมทั้งระบบการกำหนดราคาให้สะท้อน ถึงต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์และเป็นไปตามกลไกตลาดมากยิ่งขึ้น โดยไม่ต้องอาศัยการตัดสินใจ ระดับการเมือง เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด

2.2 กำหนดและปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้พลังงาน อย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด

2.3 ส่งเสริมให้มีการผลิตเครื่องใช้พลังงานประสิทธิภาพสูง และการผลิตอุปกรณ์หรือ วัสดุก่อสร้างที่ช่วยให้เกิดการประหยัดพลังงาน

2.4 ปรับปรุงระบบการขนส่งและการจราจร โดยสนับสนุนให้มีการใช้รถไฟฟ้าขนส่ง มวลชน รถรางไฟฟ้า เป็นต้น ตามที่ได้จัดเตรียมโครงการไว้ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติ ฉบับที่ 6 และกำหนดกฎระเบียบไม่ให้มีการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลวจากหรือผ่าน กรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ไปยังภูมิภาค

2.5 ปรับปรุงบทบาทขององค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการประหยัดพลังงานและระดมความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ

3. ส่งเสริมบทบาทเอกชนและการพัฒนาองค์กรของรัฐ

ต่อมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2540 - พ.ศ.2544 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2539) สมัยรัฐบาล พ.ต.ท. ดร.ทักษิณ ชินวัตร ได้มีการกำหนดให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีเกี่ยวกับการประหยัดพลังงาน และพลังงานทดแทน ระบบกำจัดของเสีย ระบบการหมุนเวียนใช้ประโยชน์ของเสียเพื่ออนุรักษ์ สภาวะแวดล้อมไว้ในส่วนของแผนการเพิ่มประสิทธิภาพการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้วย

เมื่อมาถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2550 – พ.ศ.2554 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2549) ได้มีการกำหนด แนวทางการสร้างภูมิคุ้มกันของระบบเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 3 แนวทางหลัก คือ

1. การบริหารเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจให้มั่นคงและสนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิต โดยการระดมทุนไปสู่ภาคการผลิตที่มีประสิทธิภาพ
2. การส่งเสริมการออมอย่างเป็นระบบเพื่อเป็นแหล่งระดมทุนและเป็นหลักประกันใน ชีวิตของประชาชน
3. การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการพัฒนาแหล่งพลังงานทางเลือกเพื่อลดการพึ่งพิงการนำเข้าพลังงานและประหยัดเงินตราต่างประเทศ

โดยแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและเร่งรัดการใช้พลังงานทดแทนเพื่อประหยัดเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าพลังงาน ลดต้นทุนการผลิตและค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน ของประชาชน และลดมลพิษที่เกิดจากการใช้พลังงานในกระบวนการผลิตและบริการของประชาชน มีรายละเอียดดังนี้

3.1 จัดหาแหล่งพลังงานทั้งในและต่างประเทศเพิ่มเติม รวมทั้งหาแหล่งพลังงานใหม่ ๆ ตลอดจนสำรองแหล่งพลังงานให้เพียงพอและสามารถรองรับความต้องการในภาวะขาดแคลน เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศในระยะยาว

3.2 เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง อุตสาหกรรม และครัวเรือน โดยใช้มาตรการจูงใจและมาตรการบังคับ รวมทั้งการใช้มาตรการผังเมือง การปรับโครงสร้างการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ ที่เน้นรูปแบบการขนส่งที่ใช้เชื้อเพลิงน้อยและเน้นลดการเดินทางของคนและสินค้า การขนส่งโดยระบบรางและทางน้ำ การพัฒนาอุตสาหกรรมในลักษณะคลัสเตอร์ และการพัฒนาเมืองแบบครบวงจร

3.3 รมรณรงค์ให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พลังงานและใช้พลังงานทางเลือกต่าง ๆ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) ก๊าซโซฮอลล์ และไบโอดีเซล รวมทั้งการให้คำปรึกษาแก่ภาคครัวเรือน ภาคธุรกิจเอกชน และภาครัฐในกระบวนการผลิตพลังงานทางเลือก และพลังงานทดแทน การลดการใช้พลังงาน และสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงาน

3.4 วิจัยและพัฒนาพลังงานทางเลือก และพลังงานทดแทน รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมในการนำเชื้อเพลิงรูปแบบใหม่ในการผลิตไฟฟ้าสำหรับอนาคต ทั้งด้านเทคนิค ความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการจัดเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อม และการให้ความรู้แก่ประชาชนได้เข้าใจถึงเหตุผลความจำเป็น

นอกจากนี้จากคำแถลงนโยบายของรัฐบาล พ.ต.ท. ดร.ทักษิณ ชินวัตร (วงศกร ภูทอง และอลงกต ศรีเสน, ม.ป.ป.: 233) ยังได้กล่าวถึงนโยบายพลังงานไว้ดังนี้

รัฐบาลมีนโยบายในการอนุรักษ์ พัฒนา และส่งเสริมการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ สมดุลกับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ และลดการพึ่งพาแหล่งพลังงานจากต่างประเทศ ดังนี้

1. ส่งเสริมการใช้พลังงานแบบผสมผสาน โดยสนับสนุนให้พัฒนาการใช้ประโยชน์จากก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นทรัพยากรภายในประเทศให้เป็นแหล่งพลังงานหลักของประเทศอย่างจริงจัง

2. ส่งเสริมการจัดการและการใช้พลังงานทดแทนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเร่งสำรวจ พัฒนา และจัดหาแหล่งพลังงานทดแทน รวมถึงสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อการประหยัดพลังงาน

3. มุ่งเน้นการจัดการด้านพลังงานเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิต และสร้างเสถียรภาพด้านราคาพลังงาน โดยดำเนินมาตรการทางการเงิน การคลัง และแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสม

จนกระทั่งมาถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับล่าสุด ซึ่งก็คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ.2555 – พ.ศ.2559 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2554) สมัยรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ก็ได้กำหนดเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไว้ดังนี้

เศรษฐกิจขยายตัวอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

1. เศรษฐกิจขยายตัวอย่างเหมาะสมและมีเสถียรภาพ และอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 3.5 ต่อปี

2. ผลผลิตภาพการผลิตรวมเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 ต่อปี

3. เพิ่มสัดส่วนมูลค่าภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 16 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และเพิ่มสัดส่วนมูลค่าภาคบริการให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ รวมทั้งยกระดับอุตสาหกรรมสู่การผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ชุมชน และมีมูลค่าสูง

4. พัฒนาลิขสิทธิ์และบริการสร้างสรรค์ให้มีอัตราการขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี

4.1 เลื่อนอันดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศโดย IMD เป็นอันดับ 16 ของโลกและเพิ่มอันดับความสามารถในการประกอบธุรกิจให้เป็น 1 ใน 10 ของโลก

4.2 เพิ่มสัดส่วนค่าใช้จ่ายการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 1 และเพิ่มขึ้นเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในระยะต่อไป โดยมีสัดส่วนการลงทุนวิจัยและพัฒนาของภาคเอกชนต่อภาครัฐเพิ่มขึ้นเป็น 70 ต่อ 30

4.3 ลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศให้ต่ำกว่าร้อยละ 15 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ 5

4.4 เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายไม่น้อยกว่าร้อยละ 19 ลดสัดส่วนการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 และลดความเข้มการใช้พลังงานลงร้อยละ 2

ทั้งนี้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ได้มีแนวทางการพัฒนาเพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ดังนี้

1. ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและพัฒนาพลังงานทางเลือก โดยกำหนดมาตรการจูงใจที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการผลิตและการใช้พลังงานทดแทนทั้งในภาคการผลิตไฟฟ้าและภาคขนส่ง โดยเฉพาะเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวมวล เช่น แก๊สโซฮอลล์ ไบโอดีเซล ขยะและมูลสัตว์ เป็นต้น รวมทั้งสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการพัฒนาพลังงานทางเลือกในอนาคตให้กับประชาชน

2. จัดหาพลังงานเพื่อความมั่นคงและเน้นการกระจายชนิดของเชื้อเพลิง โดยสนับสนุนการลงทุนด้านพลังงานที่ใช้เชื้อเพลิงที่มีความหลากหลาย รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยมีบทบาทการลงทุนในอุตสาหกรรมพลังงานมากขึ้น และส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกขั้นตอนของการดำเนินโครงการด้านพลังงานอย่างโปร่งใส

3. กำกับดูแลกิจการพลังงานให้มีราคาที่เหมาะสม มีเสถียรภาพ และเป็นธรรมต่อผู้ใช้และผู้จัดหาพลังงาน โดยกำหนดโครงสร้างราคาพลังงานที่สะท้อนต้นทุนที่มีประสิทธิภาพและคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และกำหนดโครงสร้างราคาพลังงานทดแทนที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงศักยภาพการผลิตพลังงานทดแทนของประเทศ ควบคู่กับการพิจารณาด้านทุนการผลิตเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพลังงานทดแทนอย่างยั่งยืน และมีราคาที่เป็นธรรมทั้งต่อผู้ผลิตและผู้บริโภค

4. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการผลิตพลังงานจากแหล่งธรรมชาติ เพื่อทดแทนเชื้อเพลิงจากฟอสซิล เช่น พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานน้ำ และสิ่งเหลือใช้ต่าง ๆ เป็นต้น ควบคู่กับกำหนดมาตรการส่งเสริมและเผยแพร่ผลงานวิจัย สนับสนุนเงินทุน และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อนำไปสู่การผลิตพลังงานจากแหล่งธรรมชาติอย่างเป็นรูปธรรม และสามารถใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้

นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ยังได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม โดยมุ่งสร้างความมั่นคงด้านพลังงานด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่ารัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพลังงานทดแทน โดยมีการกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อเริ่มเกิดวิกฤตพลังงานในประเทศจีน ประมาณช่วงพ.ศ.2517 เป็นต้นมา

นอกจากนี้นโยบายพลังงานของรัฐบาลชุดปัจจุบันที่อยู่ในคำแถลงนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 (กระทรวงพลังงาน, 2555) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ส่งเสริมและผลักดันให้อุตสาหกรรมพลังงานสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมเชิงยุทธศาสตร์ เพิ่มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาคโดยใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิยุทธศาสตร์

2. สร้างเสริมความมั่นคงทางพลังงาน โดยแสวงหาและพัฒนาแหล่งพลังงานและระบบไฟฟ้าจากทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งให้มีการกระจายแหล่งและประเภทพลังงานให้มีความหลากหลาย เหมาะสม และยั่งยืน

3. กำกับราคาพลังงานให้มีราคาเหมาะสม เป็นธรรมและมุ่งสู่การสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยปรับบทบาทกองทุนน้ำมันให้เป็นกองทุนสำหรับรักษาเสถียรภาพราคา ส่วนการชดเชยราคาน้ำมัน

จะดำเนินการอุดหนุนเฉพาะกลุ่ม ส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้นในภาคขนส่ง และส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์และไบโอดีเซลในภาคครัวเรือน

4. ส่งเสริมการผลิต การใช้ ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถทดแทนเชื้อเพลิงฟอสซิลได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ภายใน 10 ปี ทั้งนี้ ให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างครบวงจร

5. ส่งเสริมและผลักดันการอนุรักษ์พลังงานอย่างเต็มรูปแบบ โดยลดระดับการใช้พลังงานต่อผลผลิตลงร้อยละ 25 ภายใน 20 ปี และมีการพัฒนาอย่างครบวงจร ส่งเสริมการใช้อุปกรณ์และอาคารสถานที่ที่มีประสิทธิภาพสูง ส่งเสริมกลไกการพัฒนาพลังงานที่สะอาดเพื่อลดก๊าซเรือนกระจก และแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนสร้างจิตสำนึกของผู้บริโภคในการใช้พลังงานอย่างประหยัด และมีประสิทธิภาพให้เป็นระบบจริงจังและต่อเนื่องทั้งภาคการผลิต ภาคการขนส่ง และภาคครัวเรือน

ทั้งนี้หนึ่งในนโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก ได้แก่ แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนและผู้ประกอบการเนื่องจากภาวะเงินเฟ้อและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

1. ชะลอการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงบางประเภทชั่วคราว เพื่อให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงทันที และปรับโครงสร้างราคาพลังงานทั้งระบบให้มุ่งสู่การสะท้อนราคาต้นทุนพลังงาน

2. จัดให้มีบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพได้รับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือน

3. ดูแลราคาสินค้าอุปโภคบริโภคและราคาพลังงานให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคและผู้ผลิต

4. แก้ไขปัญหาค่าครองชีพโดยการดูแลราคาสินค้าและการมีรายได้เพื่อเพิ่มกำลังซื้อสุทธิของประชาชนโดยป้องกันและแก้ไขการผูกขาดทั้งทางตรงและทางอ้อม

จากคำแถลงการณ์ข้างต้นจึงสรุปได้ว่า นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลนายกยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งเป็นรัฐบาลชุดปัจจุบันนั้น ได้มุ่งเน้นที่จะสร้างเสริมความมั่นคงทางพลังงาน โดยมีการ

กำกับราคาพลังงานให้มีราคาเหมาะสม เป็นธรรมและมุ่งสู่การสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยปรับบทบาทกองทุนน้ำมันให้เป็นกองทุนสำหรับรักษาเสถียรภาพ รวมถึงมีนโยบายที่จะส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้นในภาคขนส่ง และส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์และไบโอดีเซลในภาคครัวเรือน นอกจากนี้ยังมีนโยบายส่งเสริมการผลิต การใช้ ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกด้วย

สำหรับนโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลนายกยิ่งลักษณ์ ชินวัตรที่สำคัญอีกข้อหนึ่งก็คือ นโยบายปรับโครงสร้างราคาพลังงานทั้งระบบให้มุ่งสู่การสะท้อนราคาต้นทุนพลังงาน ซึ่งนอกจากพลังงานเชื้อเพลิงปกติแล้ว ยังรวมถึงพลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ในภาคขนส่งด้วย แต่ทั้งนี้รัฐบาลก็ได้จัดให้มีบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือน เพื่อแก้ปัญหาให้กับผู้ประกอบอาชีพรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ เช่น ผู้ประกอบอาชีพแท็กซี่หรือรถประจำทางสาธารณะ เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร

การรับรู้ข่าวสารมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมมนุษย์ในการดำรงชีวิตเนื่องจากการรับรู้ข่าวสารนำไปสู่ความเข้าใจและเป็นกระบวนการตีความต่อสิ่งที่ได้เห็น ได้ยิน และการสัมผัสต่าง ๆ

ความหมายของการรับรู้ข่าวสาร

นักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของการรับรู้ข่าวสารที่สอดคล้องกันดังนี้

กมลรัตน์ หล้าสุวรรณ (2527: 224) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ข่าวสารว่า หมายถึง การตีความหรือแปลความหมายจากการสัมผัสกับสิ่งเร้าต่าง ๆ

รังริ นพเกตุ (2539: 1) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ข่าวสารว่า หมายถึง ขบวนการประมวลและตีความข้อมูลต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ ตัวเราที่ได้จากความรู้สึก โดยจะตีความสิ่งที่ได้จากการรู้สึกออกมาให้มีความหมายว่า สิ่งที่เราเห็นอยู่คืออะไร เสียงที่ได้ยินคืออะไร การรับรู้จึงมีเรื่องของจิตวิทยา คือ การเรียนรู้ ประสบการณ์ แรงจูงใจ อารมณ์ ฯลฯ เข้ามามีบทบาทรวมอยู่ด้วย

ดารา ทีปะปาล (2541: 62) ได้นิยามว่า การรับรู้ข่าวสารเป็นกระบวนการของปัจเจกชนซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยภายในบุคคลแต่ละคน เช่น ความเชื่อ ประสบการณ์ ความต้องการ อารมณ์ และความคาดหวัง รวมทั้งอิทธิพลของลักษณะสิ่งกระตุ้นที่มีต่อการรับรู้ เช่น ขนาด สี สัน ความเข้ม และสภาวะแวดล้อม ที่บุคคลได้เห็นและได้ยินอีกด้วย จะเห็นได้ว่าบุคคล 2 คน ได้รับข้อมูลข่าวสารหรือสิ่งกระตุ้นเหมือนกันภายใต้เงื่อนไขอื่น ๆ อย่างเดียวกัน แต่บุคคลทั้งสองจะรับรู้ต่างกัน ตัวอย่างเช่น คน 2 คนนั่งดูโฆษณาทางโทรทัศน์ช่องเดียวกัน แต่อาจจะตีความหมายหรือแปลความโฆษณาสารแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือ คนหนึ่งอาจจะรับฟังโฆษณาอย่างละเอียดโดยตลอด ด้วยความสนใจอย่างมาก และกลายเป็นแรงจูงใจอย่างสูงที่จะซื้อผลิตภัณฑ์ที่โฆษณานั้น ในขณะที่อีกคนหนึ่งอาจจะไม่ให้ความสนใจในโฆษณานั้นเลยก็เป็นได้ หลังจากโฆษณาสิ้นสุดลง 30 วินาที คนที่สองจะไม่สามารถนึกถึงเนื้อหาของสารที่โฆษณา หรือแม้แต่ตัวผลิตภัณฑ์ที่โฆษณาได้เลย

ปริยาพร วงศ์อนุตรโรจน์ (2543: 66) ได้นิยามว่า การรับรู้ข่าวสารเป็นกระบวนการแปลความหมายจากการสัมผัสที่ได้รับออกเป็นสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่มีความหมาย คนจะใช้ความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิมที่มีมาก่อน การรับรู้ของบุคคลแตกต่างกันไปตามประสบการณ์ที่ได้รับและการประเมินค่าสิ่งที่รับรู้ก็แตกต่างกันไปด้วย การรับรู้ของบุคคลเกิดจากการได้เห็นสิ่งต่าง ๆ ได้รับฟังสรรพสิ่ง ได้กลิ่น และได้สัมผัส เป็นความรู้สึกที่เกิดจากประสาทสัมผัสโดยอาศัยอวัยวะรับสัมผัสบุคคลประเมินค่าจากสิ่งที่รับรู้โดยอาศัยประสบการณ์และภูมิหลังของตน

ลักษณะ สรวิวัฒน์ (2549: 48) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ข่าวสารว่า หมายถึง การเกิดอาการสัมผัสอย่างมีความหมายและเป็นกระบวนการแปลหรือตีความจากประสบการณ์เดิม การรับรู้ นั้นเป็นกระบวนการ คือ เริ่มจากการใช้ประสาทสัมผัสเกิดอาการสัมผัสขึ้นและตีความแห่งการสัมผัสที่ได้รับออกมาเป็นหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมาย อันเป็นสิ่งที่รู้สึกและเข้าใจกัน และในการแปลความหมายของการสัมผัสนั้นจำเป็นที่อินทรีย์จะต้องใช้ประสบการณ์เดิมหรือความรู้เดิม ดังนั้นหากคนเราไม่มีความรู้เดิมหรือสิ่งเรานั้น ๆ ไปก็จะไม่มีการรับรู้ในสิ่งนั้น ๆ แต่จะเกิดเฉพาะการสัมผัสกับสิ่งเรานั้นเท่านั้น

จากความหมายของการรับรู้ที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า การรับรู้ข่าวสาร คือ กระบวนการที่คนเราแปลความหมายของสิ่งใดสิ่งหนึ่งจากการสัมผัสโดยใช้ความรู้และประสบการณ์เดิมเป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมาย การรับรู้ข่าวสารเป็นกระบวนการที่เกิดภายในตัวบุคคล หลังจากที่ได้รับสิ่งเร้าหรือข้อมูลต่าง ๆ แล้วเกิดการเลือกจัดการให้ความหมายต่อสิ่งเร้าทั้งภายใน

และภายนอก โดยมีการตีความหรือแปลความของสิ่งเร้านั้น ๆ ออกมาในรูปของความคิด ความรู้ ความเข้าใจ หรือการกระทำใด

กระบวนการในการรับรู้ข่าวสาร

จิตภา สุขพล่า (2546: 77) ได้กล่าวถึงกระบวนการในการรับรู้ข่าวสารของมนุษย์ว่า ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นที่ 1 สิ่งเร้าต่าง ๆ ปรากฏหรือกระทบประสาทการรับรู้ กระบวนการรับรู้จะเริ่มขึ้นเมื่อมีสิ่งเร้ามากระตุ้นอวัยวะความรู้สึก โดยผ่านการเลือกสรรที่จะรับรู้จากกระบวนการเลือกรับ เช่น เพราะความสนใจหรือความใส่ใจที่มีอยู่แล้ว หรือเพราะความแตกต่าง ๆ ของสิ่งที่มาตกระทบนำไปสู่การตื่นตัวของประสาทรับรู้พร้อมที่จะทำงาน

ขั้นที่ 2 การประมวลความคิดเกี่ยวกับสิ่งเร้า เป็นขั้นตอนที่ต่อจากขั้นแรก คือ เมื่อได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้า ก็จะเริ่มรวบรวมข้อมูล สังเกตเพิ่มเติม เพื่อหารายละเอียด และวิเคราะห์เชื่อมโยงข้อมูลเหล่านั้นไปสู่ทัศนคติ ความเชื่อ ค่านิยม วัฒนธรรม สังคม เป็นต้น เพื่อจะตีความออกมา

ขั้นที่ 3 ขั้นตีความและประเมินค่า เป็นการประเมินและตีความสิ่งที่มาตกระทบโดยอาศัยประสบการณ์ ความคาดหวัง ความเชื่อ ค่านิยม เกี่ยวกับสิ่งนั้นอย่างที่มีนัยจะเป็นทั้งด้านกายภาพและอารมณ์ความรู้สึก ซึ่งแต่ละบุคคลก็จะมีภูมิหลังแตกต่างกัน ทำให้การตีความและประเมินค่าเกี่ยวกับสิ่งหนึ่ง ๆ ของแต่ละบุคคลแตกต่างกันไป

จากกระบวนการในการรับรู้ข่าวสารที่กล่าวมาข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า กระบวนการในการรับรู้ของมนุษย์ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ สิ่งเร้าต่าง ๆ ปรากฏหรือกระทบประสาทการรับรู้ การประมวลความคิดเกี่ยวกับสิ่งเร้า และขั้นตีความและประเมินค่า

องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ข่าวสาร

ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์ (2543: 66-67) ได้กล่าวว่า การรับรู้ข่าวสารเป็นกระบวนการที่เกิดแทรกระหว่างสิ่งเร้าและการตอบสนอง คือ เริ่มตั้งแต่การมีสิ่งเร้าเข้ามากระทบประสาทสัมผัสส่งผลให้เกิดการรับรู้ และเมื่อมีการรับรู้ก็จะทำให้เกิดการตอบสนองอย่างใดอย่างหนึ่ง

โดยการรับรู้ข่าวสารเกิดจากองค์ประกอบต่อไปนี้

1. อาการสัมผัส หมายถึง สิ่งเร้าที่ผ่านเข้ามากระทบกับอวัยวะสัมผัสเพื่อให้คนรับรู้สภาวะแวดล้อมรอบตัว ปกติคนเราเมื่อได้รับสัมผัสอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว มักจัดจำแนกอาการสัมผัสนั้น ๆ ตามประสบการณ์ที่มีอยู่เกือบทุกครั้ง และก็จะมักจะเคยชินกับสิ่งที่สัมผัสมากกว่ารู้สึกถึงอาการสัมผัส

2. การแปลความหมายจากอาการสัมผัส การแปลความขึ้นอยู่กับความชัดเจนในการดำรงชีวิตสามารถรู้ได้จากอาการสัมผัสโดยดูจากกริยาท่าทางลักษณะคำพูดนั้น การแปลความหมายจากอาการสัมผัสต้องอาศัย

2.1 เชาว์ปัญญา เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่เกื้อหนุนได้รับรู้สิ่งเร้าต่าง ๆ ของบุคคลได้อย่างดี เพราะช่วยให้บุคคลที่มีเชาว์ปัญญาสูงเข้าใจสิ่งต่าง ๆ สถานการณ์ต่าง ๆ หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เขาสัมผัสหรือพบเห็นมาได้รวดเร็ว กว่าผู้มีเชาว์ปัญญาต่ำ

2.2 การสังเกตพิจารณาช่วยให้คนเรารับรู้ได้อย่างแม่นยำ บางครั้งต้องอาศัยเวลาแต่บางครั้งอาศัยความชำนาญ

2.3 ความสนใจและความตั้งใจ ส่วนสำคัญในการแปลความหมายของอาการสัมผัสทำให้มีสมาธิ ทำได้ละเอียดถี่ถ้วน การแปลความหมายถูกต้อง

2.4 สภาพจิตใจขณะรับรู้ เมื่อเกิดความเหนื่อยล้ามักไม่สนใจจะกระทบต่อการรับรู้ทำให้เกิดความเหนื่อยง่าย ถ้าจิตใจแจ่มใสจะช่วยให้การแปลอาการสัมผัสได้ดีขึ้น

3. ความรู้เดิมหรือประสบการณ์ ได้แก่ ความรู้ความสามารถเดิม รวมทั้งการกระทำที่เคยทำในอดีต มีความสำคัญมากสำหรับการแปลความหมายของอาการสัมผัสได้แจ่มชัดขึ้น ความรู้เดิมและประสบการณ์เดิมได้ช่วยในการแปลความหมายได้ดีต้องมีคุณสมบัติดังนี้

3.1 เป็นความรู้ที่แน่นอน ถูกต้องและชัดเจน

3.2 มีปริมาณความรู้หลายอย่างช่วยแปลความหมายต่าง ๆ ได้สะดวกและถูกต้องดี

การรับรู้ข่าวสารจึงเป็นกระบวนการที่คนเรารับรู้สิ่งต่าง ๆ โดยผ่านอวัยวะการรับสัมผัส มีการใช้ประสบการณ์เดิมช่วยการแปล ความหมายของสิ่งนั้นออกมาเป็นความรู้และความเข้าใจ

โยธิน ศันสนยุทธ และ คณะ (2533: 44-45) ได้กล่าวว่า ในการรับรู้ข่าวสารของบุคคลแต่ละคนนั้นจะแตกต่างกันตามสถานการณ์ เช่น ในสถานการณ์หนึ่งบุคคลบางคนอาจจะมีความรู้สึกยินดี ในขณะที่บุคคลบางคนอาจจะมีความรู้สึกเฉย ๆ โดยองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรับรู้แบ่งเป็น 2 องค์ประกอบ ได้แก่

1. องค์ประกอบเนื่องมาจากสิ่งเร้า ได้แก่ ความเข้มและขนาด ความคิดแล้กกัน การกระทำซ้ำ และการเคลื่อนไหว
2. องค์ประกอบอื่นเนื่องมาจากบุคคล ได้แก่ ความสนใจ ความคาดหวัง ความต้องการ และการเห็นคุณค่า

ลักขณา สรวิวัฒน์ (2549: 50-51) มีความเห็นสอดคล้องกัน กล่าวคือ องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ข่าวสารของบุคคลได้แก่

1. ความตั้งใจ หมายถึง การเอาใจใส่ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในขณะนั้นเพียงสิ่งเดียว ดังนั้น การรับรู้จะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สิ่งที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของคนเราอาจแยกได้ดังนี้

- 1.1 สิ่งเร้าภายนอก ได้แก่ สิ่งของที่มีขนาดใหญ่ ระดับความเข้ม การกระทำซ้ำ ๆ การเคลื่อนที่ การตัดกัน และสีเข้ม

- 1.2 สิ่งเร้าภายใน ได้แก่ ความสนใจ ความต้องการ หรือความคาดหวัง

2. การเตรียมความพร้อมที่จะรับรู้ หมายถึง สภาพของจิตใจที่สงบและแน่วแนในสิ่งหนึ่งสิ่งใดเพียงสิ่งเดียว การรับรู้ก็พร้อมที่จะเกิดขึ้นได้

3. ความต้องการ หมายถึง สภาพของจิตใจที่อยากได้สิ่งหนึ่งสิ่งใดเมื่อเป็นความอยากได้ การรับรู้ที่เกิดขึ้นก็จะมีประสิทธิผล

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า การเลือกรับรู้ข่าวสารของคนเรามีหลายสิ่งหลายอย่างเข้ามา มีอิทธิพลไม่ว่าจะเป็นสิ่งเร้าภายนอก ได้แก่ ขนาด ความเข้ม การกระทำซ้ำ การเคลื่อนไหว การตัดกัน นอกจากนี้ยังมีสิ่งเร้าภายใน ได้แก่ ความสนใจ ความคาดหวัง ความต้องการ การเห็นคุณค่า สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนมีอิทธิพลต่อการรับรู้ข่าวสารของแต่ละบุคคลต่างกัน

วิธีการวัดการรับรู้ข่าวสาร

วิธีการวัดการรับรู้ข่าวสาร (กมลรัตน์ หล้าสูงงษ์, 2527: 244-245) สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การสังเกตการรับรู้ข่าวสารของบุคคล ได้แก่

1.1 พิจารณาที่ใบหน้าของบุคคล ว่ามีการแสดงออกทางสีหน้าอย่างไร เพื่อจะได้ทราบถึงระดับอารมณ์ของเขา

1.2 สังเกตที่สายตาหรือแววตา ควรสังเกตที่การมอง ถ้าบุคคลมองในระดับสายตา ถือว่าเป็นพฤติกรรมปกติ แต่ถ้าบุคคลมองหรือจ้องในระดับที่ต่ำกว่าสายตาหรือมีการหลบสายตาแสดงว่ามีพฤติกรรมผิดปกติ

1.3 พิจารณาที่บุคลิกภาพ อากัปกิริยาท่าทางของร่างกาย ตลอดจนการพูดจาวาปกติหรือไม่

1.4 พิจารณาที่เจตนาอารมณ์ของบุคคล ว่าพฤติกรรมหรือการกระทำของเขามีเจตนาอย่างไร มีสาเหตุจากอะไร

2. การใช้แบบสอบถาม ซึ่งสามารถแบ่งเป็น

2.1 แบบสอบถามที่มีคำถามเป็นข้อความที่มีเพียงความคิดเดียว โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบว่า เห็นด้วย – ไม่เห็นด้วย ใช่ – ไม่ใช่ ถูก – ผิด ซึ่งในบางครั้งอาจจะมีคำว่าไม่แน่ใจด้วย

2.2 แบบสอบถามที่คำถามมีตัวเลือกหลายประเด็นตามสเกล เป็นคำถามที่มีประโยคคำถามและคำตอบที่แบ่งระดับการรับรู้ว่ามีน้อยเพียงใดออกเป็น 5 หรือ 7 ระดับ หรืออื่น ๆ เช่น ไม่เคยรับรู้ น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด หรือ เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย

2.3 แบบสอบถามที่มีคำถามแบบใช้ความหมายของคำตรงกันข้าม เป็นการใช้คำหรือวลีที่มีความหมายตรงกันข้ามกันเป็นคู่ ๆ โดยมีสเกลวัดตามแนวนอน และให้ผู้ตอบเลือกตอบตามสภาพการรับรู้ที่มีต่อเรื่องนั้น

2.4 การใช้แบบทดสอบและเครื่องมือทางจิตวิทยา โดยผู้ทำการทดสอบเสนอสิ่งเร้าแก่ผู้ถูกทดสอบ เพื่อให้แสดงพฤติกรรมหรือคำตอบออกมา สิ่งเร้านี้อาจเป็นรูปภาพหรือสิ่งของอื่นก็ได้ แบบทดสอบทางจิตวิทยามีหลายประเภท ได้แก่ Roschank Ink Blot Test และ Thematic Appreciation Test (TAT) ซึ่งเป็นวิธีให้ผู้ถูกทดสอบระบายความในใจจากการได้ดูภาพที่สร้างขึ้นอย่างไม่แจ่มชัด

กรุงเทพมหานคร

ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร สังกัดกรุงเทพมหานคร (2555) ได้ให้ข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานครไว้ดังนี้

ลักษณะโดยทั่วไป

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศและเป็นมหานครที่เป็นศูนย์กลางความเจริญทุกด้าน ตั้งอยู่ในบริเวณภาคกลางตอนล่างของประเทศไทย บริเวณละติจูดที่ 13.45 องศาเหนือ ลองจิจูด 100.28 องศาตะวันออก โดยเป็นเมืองหลวงของประเทศ มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,568.7 ตารางกิโลเมตร

ด้านเศรษฐกิจ

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการพัฒนาจนเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศ ทั้งการเป็นศูนย์บริหารทางเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม ตลอดจนการติดต่อกับนานาชาติมาโดยตลอด จนพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการค้า การบริการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง

ได้ถูกจัดลำดับให้เป็นมหานครที่มีขนาดใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการเงินนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีบทบาทหรือสัดส่วนในการผลิตถึงร้อยละ 51 ของผลผลิตรวมของประเทศ และในอนาคตจะเป็นศูนย์กลาง การส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าของประเทศให้สามารถเปิดเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจนานาชาติ

ด้านสังคม

กรุงเทพมหานครมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม มีสาธารณูปโภคต่าง ๆ อย่างครบสมบูรณ์ การเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและการค้า การบริการของกรุงเทพมหานครนำมาซึ่งปัญหาการปรับตัวของแรงงานอพยพ โดยแรงงานที่อพยพเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้สร้างปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและชุมชนแออัด ซึ่งมีผู้อยู่อาศัยในแหล่งเสื่อมโทรมถึงประมาณ 2 ล้านคน รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพชีวิต จึงจำเป็นต้องมีมาตรการช่วยเหลือด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย การเพิ่มพูนทักษะความรู้ ความสามารถในการประกอบอาชีพ ตลอดจนการขยายบริการพื้นฐานทางสังคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของชนยากจนในเขตเมืองให้ดีขึ้น

ด้านจราจร

จากการมีกิจกรรมกระจุกตัวอยู่อย่างหนาแน่นและแรงงานที่อพยพเข้ามาสู่ภาคมหานคร ทำให้เกิดปัญหาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งไม่สามารถรองรับการเจริญเติบโตและการเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว และตอบสนองอย่างเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เดินทางถึง 18 ล้านเที่ยวต่อวัน การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากแปลงเกษตรกรรมขนาดใหญ่มาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเมืองโดยไม่มีการวางแผนรองรับอย่างเหมาะสม ส่งผลให้พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครมีปริมาณต่ำกว่ามาตรฐานของความเป็นเมืองที่มีการเดินทางอย่างสะดวก (กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนประมาณร้อยละ 10 ของพื้นที่ทั้งเมืองทั้งหมด ในขณะที่มหานครโตเกียว มีพื้นที่ถนนคิดเป็นร้อยละ 23 และมหานครนิวยอร์กมีพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 38) อีกทั้งประชาชนส่วนมากยังมีความต้องการในการใช้รถยนต์ส่วนตัว ระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่ยังใช้เส้นทางร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนบนรางมีเพียงร้อยละ 3 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด เนื่องจากโครงข่ายยังไม่ครบสมบูรณ์และขาดการวางแผนการจัดการแบบบูรณาการกับการเดินทางประเภทอื่น ๆ

ด้านสิ่งแวดล้อม

กรุงเทพมหานครต้องประสบปัญหาจากการเกิดน้ำท่วมมาอย่างต่อเนื่องและทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุกปี นอกจากนั้นยังเกิดปัญหาทางสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ตามมาอีก เช่น ความหนาแน่นของการจราจรทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ การเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพมหานคร และการอพยพเข้ามาของผู้มีภูมิลำเนาในจังหวัดอื่น ๆ หรือประชากรแฝง ประชาชนส่วนใหญ่ยังขาดจิตสำนึกสาธารณะ (Public Mind) ต่อความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการรักษาสิ่งแวดล้อมเมือง อีกทั้งยังมีอุปสรรคด้านต้นทุนในการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครยังมิได้นำหลักการที่ว่าผู้ก่อมลพิษต้องเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle: PPP) มาใช้อย่างเป็นรูปธรรม จึงทำให้กรุงเทพมหานครต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการรักษาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการที่ทุกภาคส่วนร่วมกันก่อ

ประวัติความเป็นมา

กรุงเทพมหานคร เมื่อครั้งที่ได้รับการสถาปนาให้เป็นเมืองหลวงแห่งใหม่ของประเทศในรัชสมัยของพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกหรือรัชกาลที่ 1 แห่งราชวงศ์จักรีนั้น มีพื้นที่เมืองประมาณ 2,589 ไร่ (4.14 ตารางกิโลเมตร) เท่านั้น สำหรับจำนวนประชากรไม่มีหลักฐานชัดเจน โดยประชาชนอาศัยอยู่ในเขตกำแพงเมืองและริมแม่น้ำลำคลองใกล้เคียงกับกำแพงเมือง นอกนั้นเป็นที่ลุ่มและป่ารกกว้างเปล่า ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) ประชากรในเขตกำแพงเมืองเพิ่มมากขึ้น จึงโปรดให้ขยายเมืองออกไปอีกชั้นหนึ่งด้วยการขุดคลองผดุงกรุงเกษมเป็นคูเมืองชั้นนอก มีป้อมปึกกาตั้งอยู่เป็นระยะและเปลี่ยนระบบการสัญจรทางน้ำมาเป็นทางบกโดยการสร้างถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง เฟื่องนคร ถนนสีลม ชุมชนได้ขยายมาทางทิศใต้ของเมือง อีกทั้งมีการก่อสร้างอาคารและร้านค้าตามแบบตะวันตก ซึ่งมีหลักฐานว่าในปี พ.ศ.2443 นั้นพื้นที่เมืองมีประมาณ 8,330 ไร่ (13.32 ตารางกิโลเมตร) โดยมีประชากรประมาณ 600,000 คน และในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้ทรงขยายเมืองออกไปทางทิศเหนือด้วยการสร้างพระราชวังดุสิต สวนและวังต่าง ๆ พระราชทานแก่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอหลายพระองค์ เช่น วังจันทร์เกษม สวนปารุสกวัน สวนจิตรลดา สวนอัมพร สวนสุนันทา เป็นต้น นอกจากนี้แล้วยังมีการสร้างถนน สะพาน สิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ขุดคลองเพื่อเป็นเส้นทางคมนาคม การขนส่งผลผลิตและการเพาะปลูก ตลอดจนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟและระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น การประปา ไพรณีย์ เป็นต้น

หลังจากที่กรุงเทพมหานครได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเป็นอย่างมากในสมัยรัชกาลที่ 4-5 เป็นต้นมานั้น เมืองได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งด้านพื้นที่เมืองและประชากร ดังจะเห็นได้ว่าจำนวนประชาชนของกรุงเทพมหานครเพิ่มจากจำนวน 1 ล้านคนแรกเป็น 2 ล้านคนในเวลาประมาณ 10 ปี จาก 2 ล้านคนเป็น 3 ล้านคนในเวลา 8 ปี จาก 3 ล้านคนเป็น 4 ล้านคนในเวลาประมาณ 7 ปี และจาก 4 ล้านคนเป็น 5 ล้านคนในเวลาประมาณ 5 ปีเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่อัตราเพิ่มสุทธิของจำนวนประชากรลดลง แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวของกรุงเทพมหานครอย่างรวดเร็วนั้น ส่วนหนึ่งมาจากการอพยพย้ายถิ่นของประชากร และสำหรับพื้นที่เมืองนั้นสามารถแยกพิจารณาได้ 2 ประเด็น ได้แก่ พื้นที่ตามขอบเขตการปกครอง และพื้นที่ความเป็นเมือง (Built-up Area) ซึ่งในการศึกษาเรื่องการขยายตัวของเมืองนั้น พื้นที่ความเป็นเมือง (Built-up Area) จะแสดงให้เห็น ความเป็นจริงของกิจกรรมเมืองที่เกิดขึ้นได้มากกว่าขอบเขตการปกครอง และจากการศึกษาของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร โดยตรวจสอบจากภาพถ่ายทางอากาศในปี พ.ศ.ต่าง ๆ พบว่า ในปี พ.ศ.2510 กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ชุมชน (Urbanized Area) ประมาณ 143.42 ตารางกิโลเมตร โดยเมืองได้ขยายตัวออกไปทางด้านทิศใต้ถึงสมุทรปราการ ทางด้านเหนือไปถึงจังหวัดนนทบุรี ด้านตะวันตกอยู่บริเวณเขตธนบุรีและพื้นที่ติดต่อกับ และทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ขยายตัวไปตามแนวถนนสุขุมวิท และจากการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศในปีต่อมาในช่วง ๆ ได้แก่ ปี พ.ศ.2529 และ พ.ศ.2538 และ พ.ศ.2543 ได้พบว่าพื้นที่ความเป็นเมืองได้ขยายตัวออกไปรวดเร็วมากเป็นจำนวน 347.39, 585.54 และ 672.339 ตารางกิโลเมตรตามลำดับ โดยทิศทางการขยายตัวของเมืองได้ครอบคลุมจรดพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ในบริเวณปริมณฑลและอยู่ในแนวทางด้านตะวันออกและด้านเหนือของศูนย์กลางเมืองเดิม และเป็นการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรมมาเป็นพื้นที่อยู่อาศัยพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมเพื่อให้บริการชุมชนโดยรอบพื้นที่ดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่

การแบ่งกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต

กรุงเทพมหานครได้ปรับปรุงการแบ่งกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต เพื่อให้การปฏิบัติราชการมีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ เศรษฐกิจ สังคม วิธีการดำรงชีวิตของประชาชน สามารถสนองตอบต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการประสานงาน การกำกับ และติดตามการปฏิบัติงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามนโยบายของกรุงเทพมหานคร

1. กลุ่มกรุงเทพกลาง ประกอบด้วย เขตพระนคร เขตดุสิต เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตพญาไท เขตราชเทวี และเขตวังทองหลาง

2. กลุ่มกรุงเทพใต้ ประกอบด้วย ปทุมวัน บางรัก เขตสาทร เขตบางคอแหลม เขตยานนาวา เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตพระโขนง เขตสวนหลวง และเขตบางนา

3. กลุ่มกรุงเทพเหนือ ประกอบด้วย เขตจตุจักร เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตหลักสี่ เขตดอนเมือง เขตสายไหม และเขตบางเขน

4. กลุ่มกรุงเทพตะวันออก ประกอบด้วย บางกะปิ สะพานสูง เขตบึงกุ่ม เขตคันนายาว เขตลาดกระบัง เขตมีนบุรี เขตหนองจอก เขตคลองสามวา และเขตประเวศ

5. กลุ่มกรุงธนเหนือ ประกอบด้วย เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตจอมทอง เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย เขตบางพลัด เขตตลิ่งชัน และเขตทวีวัฒนา

6. กลุ่มกรุงธนใต้ ประกอบด้วย เขตภาษีเจริญ เขตบางแค เขตหนองแขม เขตบางขุนเทียน เขตบางบอน เขตราษฎร์บูรณะ และเขตทุ่งครุ

ประชากร

ณ สิ้นปี พ.ศ.2553 กรุงเทพมหานครมีประชากร 5,701,394 คน เป็นชาย 2,709,568 คน เป็นหญิง 2,991,826 คน สัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 91 กล่าวคือ ในจำนวนประชากรเพศหญิง 100 คน มีจำนวนประชากรเพศชาย 91 คน จำนวนบ้านทั้งหมด 2,400,540 หลังคาเรือน มีจำนวนคนโดยเฉลี่ย 2.52 คนต่อหลังคาเรือน เมื่อพิจารณาประชากรรายเขต พบว่าเขตที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด คือ เขตบางแค มี 193,190 คน ส่วนเขตที่มีประชากรน้อยที่สุด คือ เขตสัมพันธวงศ์ มีประชากรเท่ากับ 28,617 คน

รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นระบบที่ใช้ทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางถนน เนื่องจากเข้าถึงชุมชนได้สะดวกกว่าระบบอื่น และเป็นการเดินทางโดยพียงยานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งอัตราส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีถึงร้อยละ 53 ในขณะที่สัดส่วนการใช้รถขนส่งมวลชนมีเพียงร้อยละ 47

จากข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่ามีรถยนต์ส่วนบุคคลประเภท รย.1 รย.2 รย.3 และรย.4 ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร สิ้นสุด ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 4,032,705 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2555)

โดยตามคำนิยามของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2555) รถยนต์ส่วนบุคคล หมายถึง รถยนต์ 4 ประเภท ได้แก่ รย.1 รย.2 รย.3 และรย.4 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รถยนต์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน (รย.1) หมายถึง รถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร เช่น เก๋งตอนเดียว เก๋งสองตอน เก๋งสองตอนแวน และนั่งสองตอนท้ายบรรทุก

2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน (รย.2) หมายถึง รถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร และความยาวของตัวถังวัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหลังถึงท้ายรถต้องไม่เกิน 2 ใน 3 ของความยาววัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหน้าถึงศูนย์กลางเพลาล้อหลัง เช่น เก๋งสามตอน นั่งสองแถว นั่งสองตอนสองแถว ตู้นั่งสามตอน และโดยสารสองตอนสามแถว

3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) หมายถึง รถซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร และความยาวของตัวถังวัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหลังถึงท้ายรถไม่เกิน 3 ใน 5 ของความยาววัดจากศูนย์กลางเพลาล้อหน้าถึงศูนย์กลางเพลาล้อหลัง เช่น เก๋งท้ายบรรทุก กระบะบรรทุก และตู้บรรทุก

4. รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล (รย.4) หมายถึง รถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.50 เมตร ยาวไม่เกิน 4 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 550 ลูกบาศก์เซนติเมตร เช่น ประทุนสองตอน ประทุนสองแถว กระบะบรรทุก และตู้บรรทุก

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสรุปผลได้ดังนี้

วิษุตา โพธิ์เงิน (2548) ได้ทำการศึกษาความพึงพอใจของผู้บริหารสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ในจังหวัดราชบุรี ต่อนโยบายน้ำมันเชื้อเพลิงของรัฐบาล ผลการศึกษาพบว่า ผู้บริหารสถานีน้ำมันมีความพึงพอใจนโยบายน้ำมันเชื้อเพลิงของรัฐบาลโดยรวมในระดับปานกลาง สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้บริหารสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติคือ ยอดขาย

และที่ตั้งสถานี่ ส่วนเพศ อายุ และระดับการศึกษาไม่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้บริหารสถานี่ บริการน้ำมันเชื้อเพลิงต่อนโยบายน้ำมันเชื้อเพลิงของรัฐบาล

ณัฐพนธ์ วรณไพศาล (2549) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรม จังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมมีความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวอยู่ในระดับมาก ส่วนการทดสอบสมมติฐาน อายุ สถานภาพสมรส และจำนวนแรงงานแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวต่างกัน ส่วนเพศ ระดับการศึกษา ประเภทกิจการ ความรู้เกี่ยวกับนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวแตกต่างกัน ไม่ทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวต่างกัน

ปณิธาน โสมประภัสร์ (2549) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้แก๊สโซฮอล์ ผลการศึกษาพบว่า ในส่วนของทัศนคติด้านความรู้ความเข้าใจ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่าง ๆ มากที่สุด ดังนี้ ด้านผลิตภัณฑ์ คือ แก๊สโซฮอล์ใช้แทนน้ำมันเบนซินได้ ด้านราคา คือ แก๊สโซฮอล์ 95 ราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซินนอกเทน 95 ประมาณ 1.50 บาท ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย คือ มีสถานี่บริการแก๊สโซฮอล์ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด ด้านการส่งเสริมการตลาด คือ มีการณรงค์และประชาสัมพันธ์การใช้แก๊สโซฮอล์ทางสื่อโทรทัศน์

ภูมินทร์ จันทภูมิ (2549) ได้ทำการศึกษาการใช้พลังงานทดแทนในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า เพศ อายุ ระดับรายได้ระดับการศึกษา อาชีพ อายุการใช้งานของรถยนต์ ปริมาณและความชัดเจนของข้อมูล มีความสัมพันธ์กับการเลือกใช้แก๊สโซฮอล์ โดยส่วนใหญ่เป็นเพศชายอยู่ในช่วงอายุ 31 – 40 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนในระดับ 10,001 – 20,000 บาท ประกอบอาชีพราชการหรือรัฐวิสาหกิจ โดยสิ่งที่เกิดกับรถยนต์ที่มีผลต่อการเลือกใช้แก๊สโซฮอล์มากที่สุด ได้แก่ การประหยัด

สุมาลี เฟื่องฟู (2549) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้ไบโอดีเซลของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เป็นแรงจูงใจในการเลือกใช้ไบโอดีเซลของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร คือ ราคาของน้ำมันดีเซลที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดในการเลือกใช้ไบโอดีเซลของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร คือ ความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพของเครื่องยนต์

คงศักดิ์ คำภีระวงศ์ (2550) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานพาหนะ (NGV) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง ผลการศึกษาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่จะใช้ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ในอนาคต โดยเหตุผลที่จะใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ในอนาคต คือ ต้องการช่วยประเทศชาติ สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเหตุผลจะไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ในอนาคตมากที่สุดคือ ร้านรับติดตั้งอุปกรณ์อาจจะมีน้อย ด้านความรู้ความเข้าใจ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเคยทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จากสื่อโทรทัศน์มากกว่า แหล่งอื่น และสำหรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ (NGV) ที่ส่วนใหญ่ทราบคือ ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ช่วยทำให้ลดมลภาวะทางอากาศ และข้อมูลที่ทราบน้อยกว่าด้านอื่นคือ มีสถานบริการเติม ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) ตั้งอยู่ที่ใดบ้างในจังหวัดลำปาง

บรรจง สมฤทธิ์ (2550) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติด้านความรู้ความเข้าใจ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทุกหัวข้อ โดยมีความรู้ความเข้าใจมากที่สุดว่า รัฐสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ส่วนหัวข้อที่ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้และเข้าใจน้อยที่สุดคือ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์ ส่วนทัศนคติด้านความคิดเห็น ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ในทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดดังนี้ ด้านการส่งเสริมการตลาด ในหัวข้อสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้ รองลงมาคือด้านราคาได้แก่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 สำหรับด้านผลิตภัณฑ์ได้แก่ การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า และด้านช่องทางการจัดจำหน่ายได้แก่ สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องมีบริการอื่นให้บริการด้วย เช่น บริการล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น

พรทิพย์ ไพจิตจันทร์ (2550) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์เปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผลการวิจัยพบว่า ความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ส่งผลต่อการเปลี่ยนไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเปลี่ยนไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มี 6 ปัจจัยด้วยกันคือ

1. ด้านผลิตภัณฑ์ เกิดจากการที่ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจถึงคุณภาพและ/หรือคุณสมบัติในตัวของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ว่าไม่ส่งผลต่อสมรรถนะและเครื่องยนต์จากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
2. ด้านเศรษฐกิจ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษามีความตระหนักว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์แล้วจะไปมีผลต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยการลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศได้
3. ด้านนโยบายของรัฐ ที่มีความชัดเจนและมีการนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง มีผลทำให้ผู้ที่ใช้รถยนต์เปลี่ยนไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
4. ด้านการเรียนรู้ เมื่อมีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากขึ้น และมีช่องทางการจัดจำหน่ายมากขึ้น ประชาชนก็มีโอกาสได้รับรู้ถึงผลจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากขึ้นและได้มีการทดลองใช้มากขึ้น และเมื่อนำไปใช้แล้วได้เห็นผลว่าไม่มีผลต่อสมรรถนะและเครื่องยนต์ จึงทำให้มีการเปลี่ยนไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
5. ด้านราคา ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ที่ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน มีผลต่อการเปลี่ยนไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เพราะแนวโน้มของราคาน้ำมันดิบจากต่างประเทศมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง
6. ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย การเพิ่มขึ้นของหัวจ่ายของสถานีบริการน้ำมันทุกยี่ห้อที่มีอย่างแพร่หลาย ทำให้เกิดความสะดวกมากขึ้น จึงมีการเปลี่ยนไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากขึ้น

ภูมิเฝ้า สำราญคง (2550) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซแอลพีจี ผลการศึกษาพบว่า โดยภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซแอลพีจี โดยประเมินจากการที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจในการใช้ก๊าซแอลพีจี และมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากกับประเด็นความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้ก๊าซแอลพีจีตามลักษณะส่วนประสมการตลาดโดยรวม ส่วนในด้านพฤติกรรมและแนวโน้มการแสดงออกพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้ก๊าซแอลพีจีต่อไป และจะแนะนำให้ผู้อื่นติดตั้งระบบก๊าซแอลพีจี แต่ยังมีทัศนคติเชิงลบในเรื่อง ความรู้สึกปลอดภัยหลังการติดตั้งระบบก๊าซแอลพีจี

ศรัณย์พงษ์ พุ่งเกียรติ (2550) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิการเช่าอาคารของการเคหะแห่งชาติในโครงการเคหะชุมชนคลองเตยตอนนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนในระดับมาก และมีความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนอยู่ในระดับปานกลาง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศ ไม่มีผลทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนแตกต่างกัน ส่วนอายุ การศึกษา อาชีพ มีผลทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนแตกต่างกัน และระดับความรู้ต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน

สราวัฒน์ ตรงเจริญเกียรติ (2550) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซธรรมชาติมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องก๊าซธรรมชาติโดยรวมอยู่ในระดับมาก และมีความรู้ความเข้าใจมากที่สุดว่าก๊าซธรรมชาติมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินและดีเซล สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และมีความรู้ความเข้าใจมากที่สุดเกี่ยวกับเรื่องก๊าซธรรมชาติมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินและดีเซล

สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2550) ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานทดแทน โดยผลการสำรวจพบว่าการประหยัดพลังงานของประชาชนที่ใช้รถ มีประชาชนเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเบนซินหรือดีเซลมาใช้ก๊าซธรรมชาติเพียงร้อยละ 29.4 จากประชาชนที่ใช้รถทั่วประเทศ และผลสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์และน้ำมันไบโอดีเซลพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นว่าการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์และน้ำมันไบโอดีเซล ไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อรถยนต์หรือเครื่องยนต์คิดเป็นร้อยละ 31.6 และ 24.7 ตามลำดับ

อาภาพรรณ ทองทิพย์ (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซNGV ของประชาชนผู้ใช้งานรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซNGV ของประชาชนผู้ใช้งานรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครทั้ง 4 ด้าน โดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้ดังนี้คือ

1. ด้านสมรรถนะของเครื่องยนต์ เมื่อมีการใช้ก๊าซNGV มากขึ้นและประชาชนก็มีโอกาสได้รับรู้ถึงผลจากการใช้ก๊าซNGV มากขึ้น และเมื่อพิจารณาแล้วเกิดข้อสรุปความเป็นจริงในด้าน

การใช้ก๊าซNGV ก็มีคุณภาพไม่แตกต่างจากน้ำมันเชื้อเพลิงและยังช่วยให้เครื่องยนต์สะอาด จึงมั่นใจในคุณภาพและคุณสมบัติของก๊าซNGV

2. ด้านความปลอดภัย พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษามีความมั่นใจในระบบคุณภาพ เช่น ถึงบรรจุก๊าซและอุปกรณ์ในการติดตั้งมีมาตรฐานที่ดี และเชื่อว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซNGV มีสมรรถนะและอายุการใช้งานดีกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น ไม่ทำให้เครื่องยนต์สึกหรอ ช่วยยืดอายุการใช้งานของเครื่องยนต์ให้สามารถใช้งานได้นานขึ้น และไม่เปื้อนมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ไม่มีกลิ่น (เป็นเชื้อเพลิงที่เผาไหม้สะอาดไม่มีควันดำ)

3. ด้านโครงการสนับสนุนของรัฐบาล ที่มีความชัดเจนและมีการปฏิบัติอย่างจริงจัง มีผลทำให้ผู้ใช้งานรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตัดสินใจใช้ก๊าซNGV

4. ด้านค่าใช้จ่าย เกิดจากการที่ประชาชนสนใจและประเมินในส่วนของค่าใช้จ่าย เมื่อใช้ก๊าซNGV แล้วมีค่าใช้จ่ายลดลงและอาจรวมไปถึงการประชาสัมพันธ์จากสื่อต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการตัดสินใจใช้ก๊าซNGV มากขึ้น

ณัฐพงษ์ ธรรมสุธีร์ (2552) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อนโยบายกองทุนหมู่บ้าน กรณีศึกษา: ประชาชนในเขตตำบลบางเตือ อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อนโยบายกองทุนหมู่บ้าน ในด้านประโยชน์ของนโยบายกองทุนหมู่บ้าน ด้านการพัฒนากองทุนหมู่บ้านเป็นธนาคารชุมชน และด้านการสนับสนุนจากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนในด้านปัญหาในนโยบายกองทุนหมู่บ้านนั้น ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และด้านตัวแปรสภาพแวดล้อม คือ สถานภาพการเป็นสมาชิกกองทุนหมู่บ้าน ทำให้ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อนโยบายกองทุนหมู่บ้านนั้น มีความคิดเห็นที่แตกต่างกัน ส่วนด้านรายได้และสถานะหนี้สินนั้นไม่ทำให้ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อนโยบายกองทุนหมู่บ้าน มีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ศศิธร ฐานะวัฒนา (2552) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สำนักงานใหญ่ต่อนโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นโดยรวมของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สำนักงานใหญ่ต่อนโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์อยู่ในระดับปานกลาง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้ต่างกัน

ไม่ทำให้ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายดังกล่าวต่างกัน ยกเว้นระดับตำแหน่งงาน ส่วนระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาที่ยั่งยืน และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์

อนุพงษ์ ศิริสุภานนท์ (2552) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง ผลการศึกษาพบว่า ด้านความรู้ความเข้าใจ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในเรื่องการใช้พลังงานทดแทนอยู่ในระดับเฉย ๆ ด้านความรู้สึก พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเชิงบวกต่อปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยความคิดเห็น แต่มีความรู้สึกเฉย ๆ ต่อปัจจัยด้านสิ่งนำเสนอลักษณะทางกายภาพ ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านกระบวนการ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด ปัจจัยด้านบุคคล และปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ตามลำดับค่าเฉลี่ยคะแนนความคิดเห็น และสำหรับด้านแนวโน้มพฤติกรรม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้พลังงานทดแทนในปัจจุบันเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มากที่สุด โดยเหตุผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้พลังงานดังกล่าวเพราะ ประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงาน และปราศจากมลพิษ และจะใช้พลังงานทดแทนดังกล่าวต่อไป ในปริมาณเท่าเดิม และจะแนะนำให้ผู้อื่นใช้ ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช้พลังงานทดแทนในปัจจุบันมีแนวโน้มในอนาคตว่า จะเลือกใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 มากที่สุด โดยเหตุผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามจะเลือกใช้พลังงานดังกล่าวเพราะ ประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงาน และปราศจากมลพิษ

จากการตรวจเอกสารในการศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ต่อนโยบายพลังงานทดแทน จะเห็นได้ว่า ตัวแปรอิสระ ซึ่งได้แก่ ความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อพลังงานทดแทนดังที่ได้มีผู้ทำการศึกษาวิจัยไว้ อาทิ พรทิพย์ ไพจิตจันทร์ (2550) นอกจากนี้ตัวแปรอิสระ ซึ่งได้แก่ อายุ การศึกษา อาชีพ สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อนโยบายสาธารณะ ดังที่ได้มีผู้ทำการศึกษาวิจัยไว้ อาทิ ฐิพนธ์ วรณไพศาล (2549) ศรัณย์พงศ์ ฟุ้งเกียรติ (2550) และผู้วิจัยได้นำแนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น แนวคิดเกี่ยวกับพลังงานทดแทน แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร จากการตรวจเอกสารมาใช้กำหนดรูปแบบความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทน โดยปรับให้มีความเหมาะสมกับการวิจัย ดังนั้น ผู้วิจัยได้นำตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร และตัวแปรตาม 1 ตัวแปร มาสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยในครั้งนี้

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

จากการค้นคว้าแนวความคิด และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล

1.1 เพศ

1.2 อายุ

1.3 ระดับการศึกษา

1.4 สถานภาพการสมรส

1.5 อาชีพ

1.6 รายได้

2. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

3. ทักษะต่อการใช้พลังงานทดแทน

3.1 ด้านความปลอดภัย

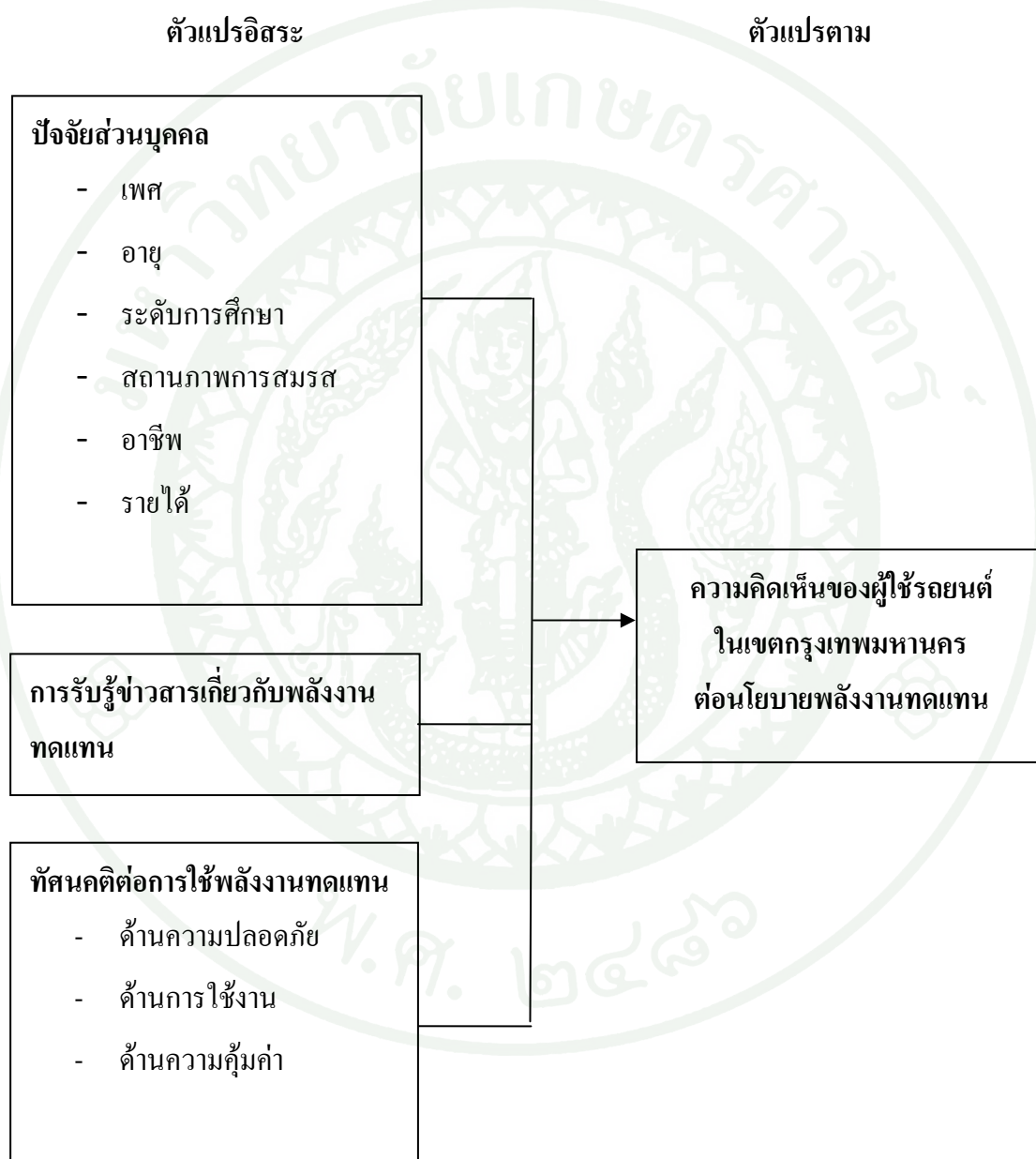
3.2 ด้านการใช้งาน

3.3 ด้านความคุ้มค่า

ตัวแปรตาม ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการตรวจสอบเอกสารแนวคิดและทฤษฎีดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้นำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้ตั้งสมมติฐานเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีเพศต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอายุต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพการสมรสต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอาชีพต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีรายได้ต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 7 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 8 ทศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทน มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการวิจัย ซึ่งประกอบด้วย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่ามีรถยนต์ส่วนบุคคลประเภท รย.1 รย.2 รย.3 และรย.4 ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร สิ้นสุด ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 4,032,705 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2555) ดังนั้นประชากรที่ใช้ศึกษาในครั้งนี้จึงมีจำนวน 4,032,705 ราย

จากข้อมูลข้างต้น ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ตามวิธีของ Yamane's (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์, 2540: 71) ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของกลุ่มประชากร

e = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้ของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05 คือ ยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5 ที่ระดับค่าความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซนต์

$$\text{แทนค่าในสูตร} \quad n = \frac{4,032,705}{1 + 4,032,705(0.05)^2}$$

$$n = 400$$

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ 400 คน

การสุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Sampling) โดยการใช้แบบสอบถามกับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยได้สร้างขึ้นตามแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยแบ่งเนื้อหาของแบบสอบถามออกเป็น 5 ส่วน โดยมีคำถามคัดคุณสมบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

คำถามคัดคุณสมบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม (Screening Question)

เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ได้ทำการจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่มีคุณลักษณะตามที่ผู้วิจัยต้องการ จึงจำเป็นต้องมีคำถามเบื้องต้นเพื่อคัดกรองคุณสมบัติของผู้ตอบแบบสอบถามก่อนที่จะเริ่มต้นคำถามในส่วนอื่น ๆ ซึ่งคำถามคัดกรองจะมีด้วยกันอยู่ 2 ข้อ คือ

ข้อ 1 ท่านเป็นผู้ขับรถส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

เป็นคำถามคัดกรองคุณสมบัติในข้อแรก เพื่อให้แน่ใจว่าหน่วยตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยหากตอบว่า ใช่ จะถือเป็นผู้ใช้รถยนต์ที่มีคุณลักษณะเบื้องต้นตรงตามที่ผู้วิจัยต้องการ และหากตอบว่า ไม่ใช่ ผู้วิจัยจะขอให้ยุติการตอบแบบสอบถาม

ข้อ 2 รถยนต์ที่ท่านใช้เป็นประจำในปัจจุบันเป็นรถยนต์ที่ใช้ทะเบียนกรุงเทพมหานคร

เป็นคำถามคัดกรองคุณสมบัติ เพื่อให้แน่ใจว่าหน่วยตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้รถยนต์ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีคำตอบว่า ใช่ และ ไม่ใช่ โดยหาก

ตอบว่า ใช่ จะถือเป็นผู้ใช้รถยนต์ที่มีคุณลักษณะตรงตามที่คุณวิจัยต้องการ และหากตอบว่า ไม่ใช่ ผู้วิจัยจะขอให้ยุติการตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งประกอบด้วยคำถามในเรื่อง เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ และรายได้

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามของการให้ความสำคัญโดยเรียงลำดับการรับรู้ข่าวสารโดยปรับจากมาตรวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) โดยแต่ละคำถามมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ เป็นประจำ บ่อยครั้ง บางครั้ง เกือบไม่เคย และไม่เคย ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละระดับ และหลักเกณฑ์การแปลความหมายของระดับค่าเฉลี่ยดังนี้

ระดับการรับรู้ข่าวสาร	คะแนน
เป็นประจำ	5
บ่อยครั้ง	4
บางครั้ง	3
เกือบไม่เคย	2
ไม่เคย	1

เมื่อรวบรวมและแจกแจงความถี่แล้ว จะได้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมาพิจารณาระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีเกณฑ์การพิจารณาดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = 1.33$$

สามารถแปลความหมายระดับคะแนนได้ ดังนี้

ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน ของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร	ค่าเฉลี่ย
มาก	3.67 – 5.00
ปานกลาง	2.34 – 3.66
น้อย	1.00 – 2.33

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.67 – 5.00 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนในระดับมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.34 – 3.66 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 2.33 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนในระดับน้อย

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความปลอดภัย ด้านการใช้งาน และด้านความคุ้มค่า

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามของการให้ความสำคัญโดยเรียงลำดับทัศนคติตามมาตรวัดของลิเคอร์ท (Likert Scale) ลักษณะคำถามประกอบไปด้วยข้อความที่เป็นการให้ทัศนคติแต่ละด้าน โดยแต่ละคำถามมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละระดับ และหลักเกณฑ์การแปลความหมายของระดับค่าเฉลี่ยดังนี้

ระดับความคิดเห็น	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5
เห็นด้วย	4
ไม่แน่ใจ	3
ไม่เห็นด้วย	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1

เมื่อรวบรวมและแจกแจงความถี่แล้ว จะได้คะแนนเฉลี่ยต่อกลุ่มตัวมาพิจารณาระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = 1.33$$

สามารถแปลความหมายระดับคะแนนได้ดังนี้

ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน	ค่าเฉลี่ย
มาก	3.67 – 5.00
ปานกลาง	2.34 – 3.66
น้อย	1.00 – 2.33

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.67 – 5.00 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนในระดับมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.34 – 3.66 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 2.33 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนในระดับน้อย

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามของการให้ความสำคัญโดยเรียงลำดับความคิดเห็นตามมาตรวัดของลิเคอร์ท (Likert Scale) โดยแต่ละคำถามมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละระดับ และหลักเกณฑ์การแปลความหมายของระดับค่าเฉลี่ยดังนี้

ระดับความคิดเห็น	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5
เห็นด้วย	4
ไม่แน่ใจ	3
ไม่เห็นด้วย	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1

เมื่อรวบรวมและแจกแจงความถี่แล้ว จะได้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมาพิจารณาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = 1.33$$

สามารถแปลความหมายระดับคะแนนได้ ดังนี้

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต	ค่าเฉลี่ย
กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน	
มาก	3.67 – 5.00
ปานกลาง	2.34 – 3.66
น้อย	1.00 – 2.33

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.67–5.00 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในระดับมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.34–3.66 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00–2.33 หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในระดับน้อย

ส่วนที่ 5 ปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การหาความแม่นยำตรง (Validity) โดยการนำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปเสนออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อทำการตรวจสอบความถูกต้องของคำถามในเนื้อหาของคำถามในแต่ละข้อตรงตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาหรือไม่ และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นเพื่อดำเนินการต่อไป

2. การหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบสอบถามไปทำการทดลองใช้กับกลุ่มประชากรที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันกับกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา จำนวน 30 คน จากนั้นนำแบบสอบถามมาวิเคราะห์เพื่อหาความเชื่อมั่นเป็นรายข้อ (Item Analysis) โดยใช้สูตรของ Pearson Product Moment Correlation Coefficient และหาค่าความเชื่อมั่นรวม โดยใช้วิธีของ Cronbach โดยได้ค่าความเชื่อมั่นดังนี้

ส่วนที่ 2 ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .78

ส่วนที่ 3 ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .93

ส่วนที่ 4 ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .95

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนอย่างน้อย 400 ชุด

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลจากหนังสือ บทความทางวิชาการ หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต และเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทน รวมถึงข้อมูลทางสถิติที่ได้จากหน่วยงานของรัฐและเอกชน

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถามมา วิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. ความถี่ (Frequency และค่าสถิติร้อยละ (Percentage) ใช้สำหรับอธิบายลักษณะข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ และรายได้
2. ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้วิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน และทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทน
3. ค่า t - test ใช้วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรที่แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือ ใช้วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามเพศ
4. การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One – Way ANOVA) ใช้วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระ ซึ่งจำแนกออกเป็น 3 กลุ่มขึ้นไป กล่าวคือ ใช้วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

5. ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) ใช้อธิบายหาความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปร กล่าวคือ ใช้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับค่านัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ กำหนดไว้ที่ระดับ .01



บทที่ 4

ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์

ผลการวิจัย

ในการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิจัยและข้อวิจารณ์ โดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน และระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไป

(n = 400)		
ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	167	41.75
หญิง	233	58.25
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	6	1.50
20 – 29 ปี	173	43.25
30 – 39 ปี	131	32.75
40 – 49 ปี	56	14.00
50 – 59 ปี	29	7.25
60 ปีขึ้นไป	5	1.25
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	22	5.50
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	52	13.00
อนุปริญญาถึงปริญญาตรี	270	67.50
สูงกว่าปริญญาตรี	56	14.00
สถานภาพสมรส		
โสด	239	59.75
สมรส	139	34.75
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	22	5.50
อาชีพ		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	87	21.75
รับจ้างทั่วไป	38	9.50
แม่บ้าน	16	4.00
นิสิต/นักศึกษา	36	9.00
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	66	16.50
พนักงานบริษัทเอกชน	157	39.25

ตารางที่ 1 (ต่อ)

(n = 400)		
ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รายได้		
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	23	5.75
10,001-20,000 บาท	218	54.50
20,001-30,000 บาท	93	23.25
30,001-40,000 บาท	25	6.25
40,001 บาทขึ้นไป	41	10.25

จากตารางที่ 1 สามารถอธิบายลักษณะทั่วไปของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ดังนี้

เพศ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.25 รองลงมาเป็นเพศชาย ร้อยละ 41.75 ตามลำดับ

อายุ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 20-29 ปี ร้อยละ 43.25 รองลงมามีช่วงอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 32.75 มีช่วงอายุระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 14.00 มีช่วงอายุระหว่าง 50 – 59 ปี ร้อยละ 7.25 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 1.50 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 1.25 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอนุปริญาถึงปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 67.50 รองลงมามีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 14.00 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า ร้อยละ 13.00 และมีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 5.50 ตามลำดับ

สถานภาพสมรส พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นโสด ร้อยละ 59.75 รองลงมาสมรสแล้ว ร้อยละ 34.75 และมีสถานภาพหม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ ร้อยละ 5.50 ตามลำดับ

อาชีพ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 39.25 รองลงมามีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 21.75 มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 16.50 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.50 เป็นนิสิต/นักศึกษา ร้อยละ 9.00 และมีอาชีพแม่บ้าน ร้อยละ 4.00 ตามลำดับ

รายได้ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 54.50 รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 23.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 10.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนตั้งแต่ 30,001 บาท-40,000 บาท ร้อยละ 6.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท ร้อยละ 5.75 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน และระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ตอนที่ 2.1 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเภทสื่อ	การรับรู้ข่าวสาร					$\bar{X}$	S.D.	ระดับการรับรู้ข่าวสาร
	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	เกือบไม่เคย	ไม่เคย			
โทรทัศน์	171 (42.75)	156 (39.00)	65 (16.25)	3 (0.75)	5 (1.25)	4.21	0.83	มาก
วิทยุ	69 (17.25)	100 (25.00)	169 (42.25)	39 (9.75)	23 (5.75)	3.38	1.06	ปานกลาง
นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์	55 (13.75)	124 (31.00)	175 (43.75)	29 (7.25)	17 (4.25)	3.42	0.96	ปานกลาง
หนังสือพิมพ์	80 (20.00)	122 (30.50)	167 (41.75)	24 (6.00)	7 (1.75)	3.61	0.93	ปานกลาง
อินเทอร์เน็ต	92 (23.00)	110 (27.50)	126 (31.50)	54 (13.50)	18 (4.50)	3.51	1.11	ปานกลาง
ป้ายโฆษณา	16 (4.00)	74 (18.50)	207 (51.75)	64 (16.00)	39 (9.75)	2.91	0.94	ปานกลาง

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ประเภทสื่อ	การรับรู้ข่าวสาร					(n = 400)		ระดับการรับรู้ข่าวสาร
	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	เกือบไม่เคย	ไม่เคย	$\bar{X}$	S.D.	
โปสเตอร์	9 (2.25)	49 (12.25)	194 (48.50)	92 (23.00)	56 (14.00)	2.65	0.94	ปานกลาง
ใบปลิว	3 (0.75)	26 (6.50)	149 (37.25)	111 (27.75)	111 (27.75)	2.24	0.95	น้อย
แผ่นพับ	4 (1.00)	17 (4.25)	152 (38.00)	122 (30.50)	105 (26.25)	2.23	0.92	น้อย
สื่อบุคคล	23 (5.75)	74 (18.50)	160 (40.00)	65 (16.25)	78 (19.50)	2.74	1.13	ปานกลาง

จากตารางที่ 2 ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตามประเภทของสื่อ พบว่า โทรทัศน์เป็นสื่อที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับมาก ($\bar{X}$ = 4.21) รองลงมาเป็นหนังสือพิมพ์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 3.61) อินเทอร์เน็ตมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 3.51) นิตยสาร/สิ่งพิมพ์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 3.42) วิทยุมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 3.38) ป้ายโฆษณา มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.91) สื่อบุคคลมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.74) โปสเตอร์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.65) ใบปลิวมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.24) และแผ่นพับมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.23) ตามลำดับ

ตอนที่ 2.2 ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนเป็นรายด้าน

(n = 400)

ด้าน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
ด้านความปลอดภัย	3.53	0.58	ปานกลาง
ด้านการใช้งาน	3.28	0.58	ปานกลาง
ด้านความคุ้มค่า	3.81	0.49	มาก
ภาพรวม	3.52	0.46	ปานกลาง

จากตารางที่ 3 ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวม มีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.52$) และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านความคุ้มค่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.81$) รองลงมา ด้านความปลอดภัยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.53$) และด้านการใช้งานมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.28$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านความปลอดภัยเป็นรายข้อ

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
ด้านความปลอดภัย								
1. การใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม	113 (28.25)	215 (53.75)	59 (14.75)	10 (2.50)	3 (0.75)	4.06	0.77	มาก
2. ทาน้ำมันใจในระบบคุณภาพและมาตรฐานของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน	41 (10.25)	195 (48.75)	149 (37.25)	9 (2.25)	6 (1.50)	3.63	0.75	ปานกลาง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
3. ท่านมั่นใจว่าพลังงานทดแทนจะไม่เป็นอันตรายต่อบุคคล	45 (11.25)	175 (43.75)	168 (42.00)	6 (1.50)	6 (1.50)	3.61	0.76	ปานกลาง
4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่อต้องขับขีหรือโดยสารรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน	29 (7.25)	194 (48.50)	149 (37.25)	21 (5.25)	7 (1.75)	3.53	0.77	ปานกลาง
5. ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีสุขภาพดีกว่าผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ	38 (9.50)	117 (29.25)	189 (46.25)	45 (11.25)	11 (2.75)	3.31	0.89	ปานกลาง
6. การใช้พลังงานทดแทนเป็นการช่วยรักษาสีงแวดล้อม	82 (20.50)	192 (48.00)	107 (26.75)	18 (4.50)	1 (0.25)	3.83	0.81	มาก
7. รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีความปลอดภัยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ	33 (8.25)	103 (25.75)	190 (47.50)	57 (14.25)	17 (4.25)	3.19	0.93	ปานกลาง
8. การใช้พลังงานทดแทนจะช่วยลดมลพิษและฝุ่นละอองได้	56 (14.00)	159 (39.75)	151 (37.75)	25 (6.25)	9 (2.25)	3.56	0.88	ปานกลาง
9. รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนจะมีวันค่าน้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ	40 (10.00)	178 (44.50)	152 (38.00)	22 (5.50)	8 (2.00)	3.54	0.82	ปานกลาง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อความ	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
10. การใช้พลังงาน ทดแทนไม่ก่อให้เกิด อันตรายจากการ ดัดแปลงเครื่องยนต์	32 (8.00)	104 (26.00)	190 (47.50)	61 (15.25)	13 (3.25)	3.20	0.91	ปาน กลาง
11. รถยนต์ที่ใช้พลังงาน ทดแทนไม่มีกลิ่น รบกวนในขณะ ขับ	32 (8.00)	137 (34.25)	176 (44.00)	46 (11.50)	9 (2.25)	3.34	0.86	ปาน กลาง
12. รถยนต์ที่ใช้พลังงาน ทดแทนมีการปล่อย คาร์บอนมอนอกไซด์ และฝุ่นละอองน้อยกว่า รถยนต์ที่ใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงปกติ	42 (10.50)	165 (41.25)	171 (42.75)	19 (4.75)	3 (0.75)	3.56	0.77	ปาน กลาง
รวม						3.53	0.58	ปาน กลาง

จากตารางที่ 4 แสดงระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านความปลอดภัยในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.53$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ 1 การใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 4.06$) มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา ข้อที่ 6 การใช้พลังงานทดแทนเป็นการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.83$) และข้อที่ 2 ทาน้ำมันใจในระบบคุณภาพและมาตรฐานของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน ($\bar{X} = 3.63$) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 7 รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีความปลอดภัยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ($\bar{X} = 3.19$)

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านการใช้งานเป็นรายข้อ

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
ด้านการใช้งาน								
13. พลังงานทดแทนดีเทียบเท่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ	40 (10.00)	131 (32.75)	151 (37.75)	65 (16.25)	13 (3.25)	3.30	0.96	ปานกลาง
14. การใช้พลังงานทดแทนไม่ทำให้เครื่องยนต์เสื่อมสภาพเร็วขึ้น	27 (6.75)	98 (24.50)	201 (50.25)	62 (15.50)	12 (3.00)	3.16	0.87	ปานกลาง
15. รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีอายุการใช้งานนานกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ เช่น ช่วยยืดอายุเครื่องยนต์ให้สามารถใช้งานได้นานขึ้น (เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์รุ่นเดียวกัน)	24 (6.00)	119 (29.75)	178 (44.50)	66 (16.50)	13 (3.25)	3.19	0.90	ปานกลาง
16. การใช้พลังงานทดแทนไม่ก่อให้เกิดความผิดปกติต่อเครื่องยนต์	21 (5.25)	99 (24.75)	208 (52.00)	67 (16.75)	5 (1.25)	3.16	0.81	ปานกลาง
17. การใช้พลังงานทดแทนไม่ยุ่งยากในการใช้งาน	40 (10.00)	142 (35.50)	153 (38.25)	54 (13.50)	11 (2.75)	3.37	0.94	ปานกลาง
18. การใช้พลังงานทดแทนทำให้อัตราการเร่งของเครื่องยนต์แรงขึ้น	18 (4.50)	64 (16.00)	209 (52.25)	89 (22.25)	20 (5.00)	2.92	0.88	ปานกลาง

ตารางที่ 5 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อความถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
19. พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ เป็นเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐานซึ่งเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ใช้รถยนต์	63 (15.75)	179 (44.75)	129 (32.25)	27 (6.75)	2 (0.50)	3.67	0.84	มาก
20. พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างสมบูรณ์	40 (10.00)	136 (34.00)	180 (45.00)	35 (8.75)	9 (2.25)	3.41	0.87	ปานกลาง
21. พลังงานทดแทนช่วยทำให้เครื่องยนต์สะอาด	22 (5.50)	113 (28.25)	215 (53.75)	42 (10.50)	8 (2.00)	3.25	0.79	ปานกลาง
22. การใช้พลังงานทดแทนจะไม่ทำให้เครื่องยนต์เกิดการดับขณะใช้งาน เช่น ขณะที่มีการจราจรติดขัด	20 (5.00)	117 (29.25)	197 (49.25)	58 (14.50)	8 (2.00)	3.21	0.82	ปานกลาง
23. เมื่อใช้พลังงานทดแทนแล้ว สามารถกลับไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติได้	39 (9.75)	191 (47.75)	149 (37.25)	16 (4.00)	5 (1.25)	3.60	0.77	ปานกลาง
24. การใช้พลังงานทดแทนไม่ทำให้รถออกตัวช้า	17 (4.25)	112 (28.00)	203 (50.75)	57 (14.25)	11 (2.75)	3.17	0.82	ปานกลาง
25. พลังงานทดแทนสามารถใช้ได้กับรถยนต์ทุกยี่ห้อ	37 (9.25)	104 (26.00)	207 (51.75)	44 (11.00)	8 (2.00)	3.30	0.86	ปานกลาง
รวม						3.28	0.58	ปานกลาง

จากตารางที่ 5 แสดงระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านการใช้งานในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.28$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ 19 พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ เป็นเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ใช้รถยนต์ ($\bar{X}=3.67$) มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา ข้อที่ 23 เมื่อใช้พลังงานทดแทนแล้ว สามารถกลับไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติได้ ($\bar{X}=3.60$) และข้อที่ 20 พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างสมบูรณ์ ($\bar{X}=3.41$) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 14 การใช้พลังงานทดแทนไม่ทำให้เครื่องยนต์เสื่อมสภาพเร็วขึ้น ($\bar{X}=3.16$) และข้อที่ 16 การใช้พลังงานทดแทนไม่ก่อให้เกิดความผิดปกติต่อเครื่องยนต์ ($\bar{X}=3.16$)

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านความคุ้มค่าเป็นรายข้อ

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
ด้านความคุ้มค่า								
26. การใช้พลังงานทดแทนจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ	149 (37.25)	185 (46.25)	51 (12.75)	11 (2.75)	4 (1.00)	4.16	0.82	มาก
27. ในสถานการณ์ปัจจุบัน ท่านมีความรู้สึกเดือดร้อนกับค่าใช้จ่ายในส่วนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น	177 (44.25)	160 (40.00)	51 (12.75)	10 (2.50)	2 (0.50)	4.23	0.80	มาก
28. พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ มีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ	135 (33.75)	175 (43.75)	74 (18.50)	12 (3.00)	4 (1.00)	4.06	0.86	มาก
29. พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ มีราคาถูกเมื่อเทียบกับคุณภาพ	60 (15.00)	195 (48.75)	127 (31.75)	18 (4.50)	0	3.73	0.77	มาก

ตารางที่ 6 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
30. การใช้พลังงานทดแทนถือว่าการประหยัดงบประมาณของประเทศจากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศได้	86 (21.50)	209 (52.25)	94 (23.50)	11 (2.75)	0	3.92	0.75	มาก
31. การใช้พลังงานทดแทนไม่ได้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถยนต์	28 (7.00)	126 (31.50)	180 (45.00)	47 (11.75)	19 (4.75)	3.24	0.92	ปานกลาง
32. ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งพลังงานทดแทนบางประเภท เช่น ก๊าซแอลพีจี ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) มีราคาไม่แพงและถือว่าการลงทุนที่คุ้มค่า	58 (14.50)	185 (46.25)	100 (25.00)	54 (13.50)	3 (0.75)	3.59	0.92	ปานกลาง
33. ราคาจำหน่ายพลังงานทดแทนในปัจจุบันเป็นราคาที่ท่านยอมรับได้	59 (14.75)	184 (46.00)	102 (25.50)	27 (6.75)	28 (7.00)	3.53	1.05	ปานกลาง
34. การใช้พลังงานถือเป็นการช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น	80 (20.00)	175 (43.75)	124 (31.00)	19 (4.75)	2 (0.50)	3.77	0.84	มาก
35. ท่านคิดว่าการใช้พลังงานทดแทนจะเป็นการช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายของท่านได้ในระยะยาว	112 (28.00)	165 (41.25)	107 (26.75)	13 (3.25)	3 (0.75)	3.92	0.86	มาก
รวม						3.81	0.49	มาก

จากตารางที่ 6 แสดงระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนด้านความคุ้มค่าในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.81$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าข้อที่ 27 ในสถานการณ์ปัจจุบัน ท่านมีความรู้สึกเดือดร้อนกับค่าใช้จ่ายในส่วนของการค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น ($\bar{X}=4.23$) มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา ข้อที่ 26 การใช้พลังงานทดแทนจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ($\bar{X}=4.16$) และข้อที่ 28 พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ มีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ($\bar{X}=4.06$) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 31 การใช้พลังงานทดแทนไม่ได้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถยนต์ ($\bar{X}=3.24$)

ตอนที่ 2.3 ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
1. นโยบายพลังงานของรัฐที่มุ่งส่งเสริมการผลิตการใช้ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกต่าง ๆ	98 (24.50)	197 (49.25)	98 (24.50)	7 (1.75)	0	3.94	0.75	มาก
2. นโยบายบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือนของรัฐบาลเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจากนโยบายปรับโครงสร้างราคาพลังงานทดแทน	65 (16.25)	154 (38.50)	138 (34.50)	38 (9.50)	5 (1.25)	3.58	0.91	ปานกลาง

ตารางที่ 7 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
3. นโยบายปรับ โครงสร้างราคา พลังงานทั้งหมดให้ สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ของรัฐบาล เพื่อการเปิด เสรีประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน (AEC) ในปี 2558 นี้	62 (15.50)	175 (43.75)	142 (35.50)	18 (4.50)	3 (0.75)	3.68	0.81	มาก
4. นโยบายปรับ โครงสร้างพลังงานให้ เหมาะสมและ สอดคล้องกับความเป็น จริงในตลาดโลกจะ กระตุ้นให้เกิดการใช้ ทรัพยากรทางธรรมชาติ อย่างประหยัดและ นำไปสู่การลดการ นำเข้าพลังงานจาก ต่างประเทศได้	70 (17.50)	215 (53.75)	92 (23.00)	15 (3.75)	8 (2.00)	3.80	0.84	มาก
5. การใช้พลังงาน ทดแทนถือเป็นการ สนองพระราชดำริของ ในหลวงที่ทรงริเริ่มและ ส่งเสริมให้ประชาชน หันมาสนใจการใช้ พลังงานทดแทน	170 (42.50)	150 (37.50)	77 (19.25)	1 (0.25)	2 (0.50)	4.19	0.79	มาก
6. พลังงานทดแทนเป็น หนึ่งในยุทธศาสตร์ด้าน พลังงานของชาติ	113 (28.25)	190 (47.50)	89 (22.25)	6 (1.50)	2 (0.50)	4.01	0.79	มาก

ตารางที่ 7 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
8. การให้รถยนต์ของ หน่วยงานภาครัฐใช้ พลังงานทดแทนถือเป็น การสร้างความมั่นใจ ให้กับประชาชน	103 (25.75)	181 (45.25)	107 (26.75)	4 (1.00)	5 (1.25)	3.93	0.82	มาก
9. พลังงานทดแทนมี ราคาถูกกว่าน้ำมัน เชื้อเพลิงปกติ เพราะ ภาครัฐเป็นผู้ควบคุม ราคาไว้	83 (20.75)	180 (45.00)	103 (25.75)	20 (5.00)	14 (3.50)	3.74	0.96	มาก
10. ราคาก๊าซธรรมชาติ (NGV) และก๊าซหุงต้ม (LPG) มีราคาสูงขึ้นเป็น ผลมาจากการที่รัฐบาล ได้หยุดใช้เงินอุดหนุน ราคาก๊าซธรรมชาติ (NGV) และก๊าซหุงต้ม (LPG) เพื่อแก้ปัญหา เศรษฐกิจ และส่งเสริม ให้เกิดการใช้พลังงาน อย่างถูกประเภทและมี ประสิทธิภาพ	71 (17.75)	173 (43.25)	132 (33.00)	22 (5.50)	2 (0.50)	3.71	0.84	มาก
11. นโยบายส่งเสริม พลังงานทดแทนของรัฐ ถือว่าประสบ ความสำเร็จ	47 (11.75)	112 (28.00)	163 (40.75)	50 (12.50)	28 (7.00)	3.25	1.05	ปาน กลาง
12. การรณรงค์ให้ ประชาชนหันมาใช้ พลังงานทดแทนของ รัฐบาลเป็นสิ่งที่เหมาะสม	92 (23.00)	182 (45.50)	107 (26.75)	9 (2.25)	10 (2.50)	3.84	0.89	มาก

ตารางที่ 7 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
13. รัฐบาลได้รณรงค์ให้ ประชาชนหันมาใช้ พลังงานทดแทนอย่าง จริงจัง	71 (17.75)	155 (38.75)	142 (35.50)	16 (4.00)	16 (4.00)	3.61	0.96	ปาน กลาง
14. การประชาสัมพันธ์ เพื่อรณรงค์ให้ประชาชน ใช้พลังงานทดแทนของ รัฐบาลเพียงพอและ เหมาะสม	64 (16.00)	158 (39.50)	119 (29.75)	47 (11.75)	12 (3.00)	3.52	1.00	ปาน กลาง
15. การโฆษณา ประชาสัมพันธ์จาก ภาครัฐทำให้ท่านเกิด ความมั่นใจในการใช้ พลังงานทดแทนมาก ยิ่งขึ้น	56 (14.00)	172 (43.00)	132 (33.00)	28 (7.00)	12 (3.00)	3.57	0.92	ปาน กลาง
16. นโยบายพลังงาน ทดแทนคำนึงถึงความ เหมาะสมกับ สถานการณ์ปัจจุบัน	70 (17.50)	188 (47.00)	120 (30.00)	14 (3.50)	8 (2.00)	3.74	0.86	มาก
17. นโยบายพลังงาน ทดแทนเป็นนโยบายที่ จะมีผลดีต่อสภาพ แวดล้อมปัจจุบัน และ ในอนาคต	95 (23.75)	181 (45.25)	108 (27.00)	10 (2.50)	6 (1.50)	3.86	0.86	มาก
18. นโยบายพลังงาน ทดแทนจะช่วย เสริมสร้างความเข้มแข็ง ด้านเศรษฐกิจให้กับ ประชาชน	89 (22.25)	175 (43.75)	124 (31.00)	6 (1.50)	6 (1.50)	3.83	0.84	มาก

ตารางที่ 7 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
19. นโยบายพลังงาน ทดแทนของรัฐบาลทำให้ประชาชนเห็นคุณค่า และประหยัดพลังงานมากขึ้น	87 (21.75)	188 (47.00)	100 (25.00)	18 (4.50)	7 (1.78)	3.82	0.88	มาก
20. นโยบายพลังงาน ทดแทนส่งผลดีต่อ ภาพพจน์ และ สิ่งแวดล้อมของ ประเทศ	102 (25.50)	184 (46.00)	101 (25.25)	8 (2.00)	5 (1.25)	3.92	0.84	มาก
21. นโยบายพลังงาน ทดแทนเป็นนโยบายที่ ส่งเสริมให้เกิดการ พัฒนาที่ยั่งยืน	104 (26.00)	190 (47.50)	87 (21.75)	13 (3.25)	6 (1.50)	3.93	0.86	มาก
22. นโยบายพลังงาน ทดแทนของรัฐบาลเป็น นโยบายที่มุ่งเน้นให้เกิด ประโยชน์ต่อประชาชน ส่วนใหญ่ของประเทศ	95 (23.75)	186 (46.50)	108 (27.00)	5 (1.25)	6 (1.50)	3.89	0.83	มาก
23. นโยบายพลังงาน ทดแทนของรัฐบาลที่มุ่ง ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนาการวิจัย และ พัฒนาองค์ความรู้ใน เรื่องของพลังงาน ทดแทนของประเทศ	80 (20.00)	210 (52.50)	105 (26.25)	5 (1.25)	0	3.91	0.71	มาก

ตารางที่ 7 (ต่อ)

(n = 400)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ทัศนคติ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง			
24. นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลที่ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนของประชาชนเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน	95 (23.75)	174 (43.50)	122 (30.50)	5 (1.25)	4 (1.00)	3.87	0.82	มาก
25. นโยบายปรับโครงสร้างราคาพลังงานทดแทนให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงเป็นนโยบายที่จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศชาติในระยะยาว	90 (22.50)	171 (42.75)	118 (29.50)	20 (5.00)	1 (0.25)	3.82	0.84	มาก
รวม						3.79	0.54	มาก

จากตารางที่ 7 แสดง ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.79$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ 5 การใช้พลังงานทดแทนถือเป็นการสนองพระราชดำริของในหลวงที่ทรงริเริ่มและส่งเสริมให้ประชาชนหันมาสนใจการใช้พลังงานทดแทน ($\bar{X} = 4.19$) มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา ข้อที่ 6 พลังงานทดแทนเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ด้านพลังงานของชาติ ($\bar{X} = 4.01$) และข้อที่ 1 นโยบายพลังงานของรัฐที่มุ่งส่งเสริมการผลิต การใช้ ตลอดจนการวิจัย และพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกต่าง ๆ ($\bar{X} = 3.96$) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 11 นโยบายส่งเสริมพลังงานทดแทนของรัฐถือว่าประสบความสำเร็จ ($\bar{X} = 3.25$) ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

ตอนที่ 3.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ในส่วนของการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ผู้วิจัยใช้สถิติ (Independent Samples t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) วิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ (multiple comparison test) ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe)

สมมติฐานที่ 1

ผู้ใช้รถยนต์ที่มีเพศต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามเพศ

(n = 400)

เพศ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	t	p
ชาย	167	3.79	0.50	-0.175	.861
หญิง	233	3.80	0.57		

จากตารางที่ 8 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีเพศต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2

ผู้ใช้งานที่มีอายุต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ตารางที่ 9 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอายุ

(n = 400)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม (b)	.931	5	.186	.630	.682
ความแตกต่างภายในกลุ่ม (w)	116.503	394	.295		
รวม	117.435	399			

จากตารางที่ 9 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอายุ พบว่า ผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครที่มีช่วงอายุต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3

ผู้ใช้งานที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามระดับการศึกษา

(n = 400)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม (b)	.483	3	.161	.545	.656
ความแตกต่างภายในกลุ่ม (w)	116.952	396	.295		
รวม	117.435	399			

จากตารางที่ 10 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4

ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพการสมรสต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทน
แตกต่างกัน

ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบาย
พลังงานทดแทน จำแนกตามสถานภาพสมรส

(n = 400)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม (b)	4.875	2	2.438	8.614**	< .001
ความแตกต่างภายในกลุ่ม (w)	112.560	397	.283		
รวม	117.435	399			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 11 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามสถานภาพสมรส พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มี
สถานภาพสมรสต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
ทางสถิติที่ระดับ .01 โดยผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/
แยกกันอยู่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาเป็นผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว และผู้ใช้
รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นโสด ตามลำดับ

ผู้วิจัยจึงดำเนินการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ เพื่อพิจารณาว่ามีคู่ใดบ้างที่ค่าเฉลี่ย
แตกต่างกัน แสดงดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต
กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามสถานภาพการสมรส
เป็นรายคู่

(n = 400)

สถานภาพสมรส	$\bar{X}$	S.D.	สถานภาพสมรส		
			1	2	3
1. โสด	3.76	.51	-	-	**
2. สมรส	3.77	.57	-	-	**
3. หม้าย/หย่าร้าง/ แยกกันอยู่	4.25	.44	-	-	-

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 12 เมื่อทดสอบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามสถานภาพการสมรส เป็นรายคู่ พบว่าผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นโสดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้วอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นโสดมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างจากผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว

สมมติฐานที่ 5

ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอาชีพต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอาชีพ

(n = 400)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม (b)	7.030	5	1.406	5.021**	< .001
ความแตกต่างภายในกลุ่ม (w)	110.405	394	.280		
รวม	117.435	399			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 13 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอาชีพ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด รองลงมาเป็นรับจ้างทั่วไป นิสิต/นักศึกษา พนักงานบริษัทเอกชน ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว และแม่บ้าน ตามลำดับ

ผู้วิจัยจึงดำเนินการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ เพื่อพิจารณาว่ามีคู่ใดบ้างที่ค่าเฉลี่ยแตกต่างกัน แสดงดังตารางที่ 14

ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขต
กรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอาชีพ เป็นรายคู่

(n = 400)

อาชีพ	$\bar{X}$	S.D.	อาชีพ					
			1	2	3	4	5	6
1. รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	4.03	.42	-	-	-	-	**	**
2. รับจ้างทั่วไป	3.83	.47	-	-	-	-	-	-
3. แม่บ้าน	3.61	.59	-	-	-	-	-	-
4. นิสิต/นักศึกษา	3.77	.39	-	-	-	-	-	-
5. ค้าขาย/	3.67	.63	-	-	-	-	-	-
6. ธุรกิจส่วนตัว								
7. พนักงาน บริษัทเอกชน	3.73	.56	-	-	-	-	-	-

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 14 เมื่อทดสอบความแตกต่างของระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอาชีพเป็นรายคู่ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่มอื่น ๆ พบว่า ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6

ผู้ใช้งานที่มีรายได้ต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ตารางที่ 15 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามรายได้

(n = 400)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม (b)	2.280	4	.570	1.958	.104
ความแตกต่างภายในกลุ่ม (w)	115.155	395	.291		
รวม	117.435	399			

จากตารางที่ 15 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครที่มีรายได้ต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 3.2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

สมมติฐานที่ 7

ผู้ใช้งานที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน

(n = 400)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ความแตกต่างระหว่างกลุ่ม (b)	1.270	2	.635	2.197	.117
ความแตกต่างภายในกลุ่ม (w)	114.870	397	.289		
รวม	116.140	399			

จากตารางที่ 16 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน พบว่า ผู้ใช้
รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกันมีระดับ
ความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็น ต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานที่ 8

ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้ใช้
รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ตารางที่ 17 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทน กับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน

(n = 400)

ทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	p
	ความคิดเห็น ต่อนโยบายพลังงานทดแทน	
ด้านความปลอดภัย	.582**	<.001
ด้านการใช้งาน	.538**	<.001
ด้านความคุ้มค่า	.584**	<.001
ภาพรวม	.682**	<.001

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 17 พบว่า ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์
ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญ
ทางสถิติที่ระดับ .01 โดยทัศนคติด้านความคุ้มค่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้
รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด ($r = .584$) โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปาน
กลาง รองลงมาทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์

ก่อนนโยบายพลังงานทดแทน ($r = .582$) โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง และทัศนคติ
ด้านการใช้งานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ก่อนนโยบายพลังงานทดแทน
($r = .538$) โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ตารางที่ 18 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ค่านัยสำคัญ	ผลการทดสอบสมมติฐาน	
		เป็นไปตามสมมติฐาน	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 1	.861		✓
สมมติฐานที่ 2	.682		✓
สมมติฐานที่ 3	.656		✓
สมมติฐานที่ 4	<.001	✓	
สมมติฐานที่ 5	<.001	✓	
สมมติฐานที่ 6	.104		✓
สมมติฐานที่ 7	.117		✓
สมมติฐานที่ 8	<.001	✓	

ข้อวิจารณ์

ผู้วิจัยนำเสนอข้อวิจารณ์ แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร
ตามประเภทของสื่อ พบว่า โทรทัศน์เป็นสื่อที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารมากที่สุด รองลงมาเป็น
หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ ป้ายโฆษณา สื่อบุคคล ไปสเตอร์ ใบปลิว และ
แผ่นพับ ตามลำดับ

การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร จากการ
วิจัยในครั้งนี้ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนจาก
โทรทัศน์มากที่สุด เนื่องจากในปัจจุบันโทรทัศน์เป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ราคาไม่แพง และ

เกือบทุกหลังคาเรือนจะมีโทรทัศน์เพื่อไว้รับข่าวสารและเพื่อการบันเทิง เนื่องจากบุคคลจะพยายามที่จะแสวงหาข้อมูลข่าวสารเพื่อตอบสนองประโยชน์ของตนเอง รวมไปถึงช่วยทำให้เกิดความสะดวกสบายหรือให้ความบันเทิงแก่ตนเอง โทรทัศน์จึงเป็นสื่อที่ใช้ตอบสนองความต้องการดังกล่าวนั่นเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของกงศักดิ์ คำภีระวงศ์ (2550) ที่ได้ทำการทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (NGV) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จากสื่อโทรทัศน์มากกว่าแหล่งอื่น

ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน

ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวม มีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านความคุ้มค่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับมาก รองลงมาด้านความปลอดภัยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง และด้านการใช้งานมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวม มีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลางแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานทดแทนอาจจะเนื่องมาจากความฟุ้งเฟ้อในการใช้พลังงานของไทย และการไม่ให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานทดแทน รวมไปถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกค่อนข้างน้อย แม้ราคาน้ำมันแพงผู้บริโภคก็ไม่ได้ลดปริมาณการใช้น้ำมันลงอย่างชัดเจนเหมือนสินค้าอื่น ๆ รวมไปถึงมีการอุดหนุนพลังงานบางประเภทจากรัฐบาล ทำให้เกิดการบิดเบือนราคาตลาด เนื่องมาจากการเข้าไปแทรกแซงราคาผ่านกองทุนน้ำมันจนเป็นเหตุให้เกิดการบิดเบือนของราคาน้ำมันและผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับผู้ที่มีฐานะ นอกจากนี้โยบายดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อแผนพัฒนาพลังงานทดแทนด้วยจึงส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์ไม่ให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานทดแทนเท่าที่ควรสอดคล้องกับงานวิจัยของอนุพงศ์ ติรสุกนันท (2552) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง ผลการศึกษาพบว่า ด้านความรู้ความเข้าใจ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในเรื่องการใช้พลังงานทดแทนอยู่ในระดับเฉย ๆ

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก

ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมากเนื่องจากรัฐบาลมีการประชาสัมพันธ์ และสร้างความเข้าใจกับผู้ใช้รถยนต์ให้ทราบถึงนโยบายพลังงานทดแทน รวมไปถึงนโยบายเร่งด่วนในรัฐบาลปัจจุบันที่ดำเนินมาตรการลดผลกระทบจากราคาพลังงาน โดยเร่งรัดโครงการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนจากก๊าซธรรมชาติ และผลิตพลังงานทดแทน เช่น แก๊สโซฮอล์ ไบโอดีเซล รวมทั้งเร่งรัดมาตรการประหยัดพลังงาน และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดภาระการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ สอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐพนธ์ วรณไพศาล (2549) ที่ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมมีความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวอยู่ในระดับมาก

ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีเพศต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีเพศต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าไม่ว่าผู้ใช้รถยนต์จะเป็นเพศชายหรือเพศหญิง ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนก็ไม่แตกต่างกัน เนื่องมาจากกระบวนการเปลี่ยนแปลงของความคิดเห็นที่มีต่อโครงสร้างของสังคมนั้นไม่ได้เกิดจากความแตกต่างทางเพศ แต่เกิดจากสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนใหญ่ ในสังคมปัจจุบันมีการเคลื่อนไหว และท้าทายของบทบาททางเพศมากยิ่งขึ้น ผู้หญิงพยายามแสวงหาโอกาสในการควบคุม และอิสระในการมีชีวิตส่วนตัว รวมไปถึงความเท่าเทียมระหว่างเพศ ลักษณะบทบาททางเพศระหว่างหญิง และชายมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผู้ชายเริ่มมีความขัดแย้งระหว่างบทบาทที่เขาถูกหล่อหลอมเกลามาแต่เดิม กับบทบาทใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปัจจุบันบทบาทที่ถูกคาดหวังจากสังคมในปัจจุบันเป็น “ชายและหญิงเท่าเทียมกัน” จากแนวคิดดังกล่าว จึงทำให้ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของศศิธร ฐานะ

วัฒนา (2552) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสำนักงานใหญ่ต่อนโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ผลการศึกษาพบว่า เพศต่างกัน ไม่ทำให้ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายดังกล่าวต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอายุต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอายุต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าไม่ว่าผู้ใช้รถยนต์จะมีช่วงอายุ ต่ำกว่า 20 ปี หรือช่วงอายุระหว่าง 20–29 ปี หรือช่วงอายุระหว่าง 30–39 ปี หรือช่วงอายุระหว่าง 40–49 ปี หรือช่วงอายุระหว่าง 50–59 ปี หรือช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไประดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนก็ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากจากผู้ใช้งานรถยนต์ในกรุงเทพมหานครรับรู้นโยบายพลังงานทดแทนผ่านสื่อโทรทัศน์มากที่สุด ซึ่งตรงกับ การประชาสัมพันธ์ของรัฐที่ผ่านสื่อโทรทัศน์มากที่สุดเช่นกัน ดังนั้นจึงทำให้ผู้ใช้รถยนต์ใน กรุงเทพมหานครทุกช่วงวัย ได้รับรู้นโยบายพลังงานทดแทนอย่างกว้างขวาง และสะดวก รวดเร็ว ซึ่งการรับรู้ผ่านสื่อโทรทัศน์ไม่จำเป็นต้องอาศัยประสบการณ์ของบุคคลที่เกิดขึ้นจากอายุที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งในด้านชีวิตส่วนตัว และการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับงานวิจัยของศศิธร ฐานะวัฒนา (2552) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสำนักงานใหญ่ต่อนโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ผลการศึกษาพบว่า อายุต่างกัน ไม่ทำให้ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายดังกล่าวต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าไม่ว่าผู้ใช้รถยนต์จะมีระดับการศึกษาดำรงมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า หรืออนุปริญญาถึงปริญญาตรี หรือสูงกว่าปริญญาตรี ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนก็ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากผู้ใช้รถยนต์รับรู้ข่าวสารนโยบายพลังงานทดแทนจากโทรทัศน์มากที่สุด ซึ่งการรับรู้ข่าวสารผ่านโทรทัศน์นั้นไม่มีความจำเป็นที่จะต้องอาศัยพื้นฐานความรู้ที่แตกต่างกัน ดังนั้นไม่ว่ามีระดับการศึกษาอยู่ในระดับที่ย่อมที่จะสามารถรับรู้ข่าวสารที่สื่อออกมาทางโทรทัศน์ได้เหมือนกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐพนธ์ วรณไพศาล (2549) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัด

ราชบุรีตอนนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ผลการศึกษาพบว่า ระดับแตกต่างกันไม่ทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวต่างกัน ดังนั้นระดับการศึกษาที่ต่างกันจึงไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพการสมรสต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพการสมรสต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพสมรสโสด หรือสมรส หรือหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของฉัฐพนธ์ วรณไพศาล (2549) ซึ่งได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวต่างกัน โดยทั้งนี้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด รองลงมาเป็นผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว และผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เป็นโสด ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยรายกลุ่ม พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เป็นโสด เนื่องมาจากบุคคลที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่นั้น จะต้องหาเลี้ยงครอบครัวเพียงลำพัง ไม่ว่าจะเป็นบุตร หรือบิดา มารดาจึงอยู่ในความรับผิดชอบของตนเพียงลำพัง พลังงานทดแทนมีราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงปกติ ดังนั้นจึงทำให้บุคคลที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ ยังมีความจำเป็นที่จะต้องประหยัดรายจ่ายเพื่อครอบครัว เนื่องจากการหาเลี้ยงครอบครัวเพียงลำพัง ส่วนคนโสดนั้นไม่มีภาระผูกพัน ไม่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูบุตร ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจึงเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับตนเอง จึงอาจทำให้คนโสดไม่ได้ตระหนักถึงการใช้จ่ายอย่างประหยัด รวมไปถึงคนโสดมักมีการพบปะสังสรรค์กับเพื่อนฝูง เนื่องจากมนุษย์เป็นสัตว์สังคม การที่บุคคลไม่มีสามี ภรรยา หรือบุตร บุคคลจึงตอบสนองการไม่มีดังกล่าวด้วยการมีเพื่อน ซึ่งอาจจะส่งให้คนโสดไม่ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องหันมาใช้พลังงานทดแทนเพื่อการประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้นจึงส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันให้ความสำคัญกับนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าคนโสดนั่นเอง

และผู้ไ้รยณต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ไ้รยณต์ในกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว แม้ว่ากาที่ชาัยกับหญิงจะสมรสกัน แสดงถึงกาที่บุคคลต้องมีการผูกพัน มีความรับผิดชอบเพิ่มมากขึ้น ต้องพึ่งตนเอง และทำตนให้เป็นผู้ใหญ่มากขึ้น บุคคลที่มีครอบครัวแล้วต้องคิดถึงการประหยัทรายจ่าย ห้างเพื่อนฝูงที่เคยคบหากัน และเมื่อแต่งงานแล้วมักจะให้ความสำคัญกับชีวิตครอบครัวมากกว่าชีวิตเพื่อนฝูง แต่การแต่งงานเป็นการใช้ชีวิตร่วมกันของคน 2 คน ดังนั้นการหาเลี้ยงครอบครัวจึงอาศัยรายได้จากคน 2 คน ทั้งจากชายและหญิง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับบุคคลที่หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่แล้วนั้น รายได้ของคนกลุ่มนี้มาจากคนเพียงคนเดียว บุคคลที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ยังต้องมีความรับผิดชอบต่อครอบครัว ต้องพึ่งตนเอง ต้องประหยัทรายจ่ายมากกว่าบุคคลที่สมรสซึ่งอยู่ด้วยกัน 2 คนถึงสองเท่า เนื่องจากมีเพียงลำพัง แต่การะ ความสำเร็จกับบุคคลที่สมรส และการใช้พลังงานทดแทนจะช่วยแบ่งเบาภาระ ค่าใช้จ่ายในครอบครัวได้อย่างมาก ทั้งนี้จากการศึกษาวิจัยในสหรัฐอเมริกา พบว่า ครอบครัวแม่หรือพ่อคนเดียวจะมีสถานภาพทางเศรษฐกิจต่ำกว่าครอบครัวที่มีทั้งพ่อและแม่ (ศิรินันท์ กิตติสุขสถิต, ม.ป.ป.) ดังนั้นจึงส่งผลให้ผู้ไ้รยณต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันให้ความสำคัญกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าคู่สมรสนั่นเอง

ส่วนผู้ไ้รยณต์ในกรุงเทพมหานครที่เป็นโสดมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างจากผู้ไ้รยณต์ในกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว

สมมติฐานที่ 5 ผู้ไ้รยณต์ที่มีอาชีพต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ไ้รยณต์ที่มีอาชีพต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าผู้ไ้รยณต์ที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ หรือรับจ้างทั่วไป หรือแม่บ้าน หรือนิสิต/นักศึกษา หรือค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว หรือพนักงานบริษัทเอกชนระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนก็แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของสรณ์ยพงษ์ พุ่งเกียรติ (2550) ซึ่งได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิการเช่าอาคารของการเคหะแห่งชาติในโครงการเคหะชุมชนคลองเตยต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน โดยผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพต่างกัน มีผลทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนแตกต่างกัน โดยทั้งนี้ผู้ไ้รยณต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา

เป็นรับจ้างทั่วไป นิสิต/นักศึกษา พนักงานบริษัทเอกชน ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว และแม่บ้านตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยรายคู่ พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว เนื่องจากอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจเป็นอาชีพที่สวัสดิการดี มีความมั่นคงสูง แตรายได้ไม่หวือหวา หรืออาจจะกล่าวได้ว่าหากไม่ได้อยู่ในระดับบริหารแล้วรายได้หลักมาจากเงินเดือนเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ซึ่งต่างจากอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวซึ่งรายได้เกิดขึ้นจากหลายช่องทาง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับเงินเดือนเพียงอย่างเดียว จึงทำให้ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจให้ความสำคัญกับนโยบายพลังงานทดแทน เนื่องจากพลังงานทดแทนสามารถช่วยประหยัดรายจ่ายของตนเอง และของครอบครัวได้อีกทางหนึ่งด้วย จึงทำให้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

และผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน เนื่องจากนโยบายพลังงานทดแทนอยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐ ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจก็อยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐเช่นกัน ซึ่งการดำเนินงานต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ตนสังกัดนั้นย่อมที่จะสอดคล้องตามนโยบายของรัฐมากกว่าอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จึงมีความเป็นไปได้ที่ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจจะมีความคิด ความรู้สึก ทศนคติ รวมไปถึงพฤติกรรมร่วมไปกับนโยบายของรัฐมากกว่าอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของเอกชน ซึ่งการดำเนินงานต่าง ๆ ของบริษัทนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องสอดคล้อง หรือปฏิบัติตามนโยบายของรัฐก็ได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของภูมิินทร์ จันทภูมิ (2549) ที่ศึกษาการใช้พลังงานทดแทนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจนิยมใช้แก๊สโซฮอล์มากกว่าพนักงานบริษัทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังนั้นผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจจึงมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนนั่นเอง

ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคู่อื่น ๆ พบว่า ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีรายได้ต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีรายได้ต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าไม่ว่าผู้ใช้รถยนต์จะมีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาทหรือ 10,001-20,000 บาท หรือ 20,001-30,000 บาท หรือ 30,001-40,000 บาท หรือ 40,001 บาทขึ้นไประดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนก็ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีฐานะปานกลางถึงดีจึงสามารถที่จะตอบสนองราคาน้ำมันได้ และการอุดหนุนราคาน้ำมันจากรัฐบาลจึงทำให้ผู้ใช้รถยนต์มีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกันนั่นเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของศศิธร ฐานะวัฒนา (2552) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสำนักงานใหญ่ต่อนโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ผลการศึกษาพบว่า รายได้ต่างกันไม่ทำให้ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายดังกล่าวต่างกัน

สมมติฐานที่ 7 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าไม่ว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครจะมีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนในระดับมากหรือปานกลาง หรือน้อย ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนก็ไม่แตกต่างกัน เนื่องมาจากการรับรู้ข่าวสารของบุคคลขึ้นอยู่กับความตั้งใจของบุคคลแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนไปใช้พลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน จึงส่งผลให้การรับรู้ที่แตกต่างกันไม่ทำให้ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกันนั่นเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของศรัณย์พงศ์ ฟุ้งเกียรติ (2550) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิการเช่าอาคารของการเคหะแห่งชาติในโครงการเคหะชุมชนคลองเตยต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน ผลการศึกษาพบว่า ระดับความรู้ต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุนไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน

สมมติฐานที่ 8 ทักษะคิดของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ผลการวิจัย พบว่า ทักษะคิดของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวก กับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวม โดยทัศนคติด้านความคุ้มค่า มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด รองลงมาทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน และทัศนคติด้านการใช้งานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าหากผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนในระดับมากย่อมส่งผลให้มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบาย พลังงานทดแทนในระดับมากด้วย ในทางกลับกันหากผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อ การใช้พลังงานทดแทนในระดับน้อยย่อมส่งผลให้มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทน ในระดับน้อยด้วย เนื่องจากทัศนคติและความคิดเห็นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน ทัศนคติเป็นสถานะที่เป็น กลางทางจิตใจของความพร้อมที่จะเกิดจากประสบการณ์ภายใต้อิทธิพลของการตอบสนองของ แต่ละบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ และสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ทัศนคติก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ หรือ เบี่ยงเบนพฤติกรรมที่พึงปรารถนาหรือไม่พึงปรารถนา พฤติกรรมที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยที่มีต่อ สิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Fishbein, 1967: 8-9) ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบาย พลังงานทดแทนในภาพรวม สอดคล้องกับแนวคิดของ Kolesnik (1970: 320) ที่ได้กล่าวว่าความ คิดเห็นย่อมได้รับอิทธิพลจากทัศนคติ และแนวคิดของลักษณะ สตะเวทิน (2540: 55-56) ซึ่งกล่าวไว้ ว่า โดยปกติทัศนคติ (Attitude) และความคิดเห็น (Opinion) มักจะมีความสอดคล้องกันเสมอ รวมถึงสอดคล้องกับงานวิจัยของอาภาพรธน์ ทองทิพย์ (2551) ซึ่งได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มี ความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซ NGV ของประชาชนผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซ NGV ของประชาชนผู้ใช้ รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครทั้ง 4 ด้าน โดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ สมรรถนะของเครื่องยนต์ ด้านความปลอดภัย ด้านโครงการสนับสนุนของรัฐบาล และด้าน ค่าใช้จ่าย ตามลำดับ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน 2) ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน และ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน สุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มแบบเป็นระบบ (systematic sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม ประกอบด้วย 5 ส่วน ได้แก่ 1) ปัจจัยส่วนบุคคล 2) การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร 3) ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน 4) ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน และ 5) ปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติที (Independent Samples t-tests) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) วิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ (multiple comparison test) ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe)

สรุปผลการวิจัย

ข้อสรุปผลการวิจัย ผู้วิจัยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลทั่วไป 2) ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน และ 3) ข้อมูลผลการทดสอบสมมติฐาน

1. ข้อมูลทั่วไป

ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.25 รองลงมาเป็นเพศชาย ร้อยละ 41.75 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 20-29 ปี ร้อยละ 43.25 รองลงมา มีช่วงอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 32.75 มีช่วงอายุระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 14.00 มีช่วงอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 7.25 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 1.50 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 1.25 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษานุปริญญาถึงปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 67.50 รองลงมา มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 14.00 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า ร้อยละ 13.00 และมีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 5.50 ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นโสด ร้อยละ 59.75 รองลงมาสมรสแล้ว ร้อยละ 34.75 และมีสถานภาพหม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ ร้อยละ 5.50 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 39.25 รองลงมา มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 21.75 มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 16.50 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.50 เป็นนิสิต/นักศึกษา ร้อยละ 9.00 และมีอาชีพแม่บ้าน ร้อยละ 4.00 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 54.50 รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 23.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 10.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนตั้งแต่ 30,001 บาท-40,000 บาท ร้อยละ 6.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท ร้อยละ 5.75 ตามลำดับ

2. ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

2.1 ข้อมูลการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตามประเภทของสื่อ พบว่า โทรทัศน์เป็นสื่อที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับมาก รองลงมาเป็นหนังสือพิมพ์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง อินเทอร์เน็ตมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง วิทยุมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ป้ายโฆษณา มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง

สื่อบุคคลมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง โปสเตอร์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ใบปลิวมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย และแผ่นพับมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย ตามลำดับ

2.2 ข้อมูลทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน

ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน ในภาพรวมมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านความคุ้มค่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับมาก รองลงมาด้านความปลอดภัยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง และด้านการใช้งานมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

2.3 ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก

3. ข้อมูลผลการทดสอบสมมติฐาน

การศึกษารั้ครั้งนี้กำหนดสมมติฐานไว้ 8 ข้อ มีตัวแปรอิสระ จำนวน 8 ตัวแปร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน และทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทน โดยคาดว่าจะมีผลต่อระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทน ไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน และมีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ก่อนนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยทัศนคติด้านความคุ้มค่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ก่อนนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ก่อนนโยบายพลังงานทดแทน โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง และทัศนคติด้านการใช้งานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ก่อนนโยบายพลังงานทดแทน) โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน ผู้วิจัยขอเสนอแนะประเด็นดังต่อไปนี้

1. ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะเพิ่มการรณรงค์ และจัดหา นโยบาย ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถยนต์ได้ตระหนักถึงความปลอดภัย การใช้งาน และความคุ้มค่าในการใช้พลังงานทดแทน เพื่อให้ผู้ใช้รถยนต์เลือกใช้พลังงานทดแทนและมีทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนอยู่ในระดับมาก
2. ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในด้านการใช้งานมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับด้านความคุ้มค่า และด้านความปลอดภัย ดังนั้นควรสร้างความรู้ และความเข้าใจของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนว่าสามารถใช้งานได้ดีเมื่อเทียบกับเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงปกติ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนต่อไป
3. ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งที่ดีและเอื้อต่อการรณรงค์ให้เกิดการใช้พลังงานทดแทน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับประชาชนที่ต้องการเลือกใช้พลังงานทดแทนซึ่งจะทำให้ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครได้คงอยู่ในระดับมากต่อไป

4. ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3 อันดับ คือ นโยบายส่งเสริมพลังงานทดแทนของรัฐถือว่าประสบความสำเร็จการประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนใช้พลังงานทดแทนของรัฐบาลเพียงพอและเหมาะสมและการโฆษณาประชาสัมพันธ์จากภาครัฐทำให้ท่านเกิดความมั่นใจในการใช้พลังงานทดแทนมากยิ่งขึ้น ดังนั้นรัฐควรที่จะปรับนโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเพิ่มการประชาสัมพันธ์ ทำให้ประชาชนรู้สึกมั่นใจในการใช้พลังงานทดแทนว่ามีประสิทธิภาพเท่าเทียมกับเชื้อเพลิงปกติ และหันมาใช้พลังงานทดแทนมากขึ้น ทั้งทางโทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต และสื่อประเภทอื่น ๆ ด้วย

5. ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวและอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับนโยบายพลังงานทดแทนให้เพิ่มมากขึ้นสำหรับอาชีพอื่น ๆ รวมถึงในส่วนของข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจนั้น ก็ควรมีนโยบายสนับสนุนและรณรงค์ให้กลุ่มอาชีพดังกล่าวหันมาให้ความสนใจและเลือกใช้พลังงานทดแทนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

6. ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางแต่ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก จึงสะท้อนให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์เห็นด้วยกับนโยบาย แต่ยังมีความคิด ความรู้สึก และพฤติกรรมต่อการใช้พลังงานทดแทนไม่เท่ากับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายพลังงานทดแทน ซึ่งจากผลการวิจัยจะเห็นได้ว่าโทรทัศน์เป็นสื่อที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับมาก ดังนั้นควรใช้สื่อดังกล่าวในการสร้างทัศนคติที่ดีต่อพลังงานทดแทน ทำให้ประชาชนทราบถึงนโยบายพลังงานทดแทน เล็งเห็นคุณค่าของพลังงานทดแทน รวมไปถึงมีพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในระดับประเทศก่อนนโยบายพลังงานทดแทน เพื่อจะได้คำตอบที่สามารถแทนความต้องการของประชากรทั้งประเทศได้
2. ควรใช้การวิจัยเชิงคุณภาพร่วมด้วยสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป เพื่อต่อยอดประเด็นที่สำคัญที่นักวิจัยต้องการข้อมูลเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น
3. ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งจะสามารถอธิบายความเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกันได้ อันจะนำมาซึ่งคำตอบที่สามารถอธิบายถึงตัวแปรที่สามารถทำนายการเลือกใช้พลังงานทดแทนต่อไปได้

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กมลรัตน์ หล้าสุวงษ์. 2527. **จิตวิทยาสังคม**. ภาควิชาการแนะแนว และจิตวิทยาการศึกษา
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

กรมการขนส่งทางบก. 2555ก. **สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2555**
(Online). http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html, 31 กรกฎาคม 2555.

_____. 2555ข. **สถิติจำนวนรถจำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2555** (Online).
http://apps.dlt.go.th/statistics_web/fuel.html, 31 กรกฎาคม 2555.

กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน. 2555. **คลังความรู้พลังงานทดแทน** (Online).
<http://www.dede.go.th/dede/>, 31 กรกฎาคม 2555.

กรุงเทพมหานคร. 2555. **ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร** (Online). <http://www.bangkok.go.th/info/>,
31 กรกฎาคม 2555.

คงศักดิ์ คำภีระวงศ์. 2550. **ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ**
(เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง. การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ชิตาภา สุขพล้า. 2546. **การสื่อสารระหว่างบุคคล**. ชลบุรี: ภาควิชานิเทศศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์
และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

ณพชัย มหาพิราภรณ์. 2542. **ความคิดเห็นของประชาชนต่อการใช้บริการเฉพาะด้านของสำนักงาน**
เขตสาทร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ณัฐพงษ์ ธรรมสุธีร์. 2552. **ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อนโยบายกองทุนหมู่บ้าน กรณีศึกษา:**
ประชาชนในเขตตำบลบางเตือ อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี. การศึกษาค้นคว้าอิสระ
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ณัฐพนธ์ วรณไพศาล. 2549. **ความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว**. การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

คารา ทีปะปาล. 2541. **การสื่อสารการตลาด**. กรุงเทพมหานคร: อมรการพิมพ์.

เคลนิวส์. 2554. **นำเข้าน้ำมันปี 54 สูงสุดประวัติการณ์** (Online). <http://www.dailynews.co.th/business/4830>, 31 กรกฎาคม 2555.

ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิพจน์. 2540. **การกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ: ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สมารธรรม.

ทศพร ศิริสัมพันธ์. 2539. **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ธีรวุฒิ เอกะกุล. 2542. **การวัดเจตคติ**. อุบลราชธานี: คณะครุศาสตร์ สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.

นพมาศ ชีรเวทิน. 2534. **จิตวิทยาสังคม**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บรรจง สมฤทธิ์. 2550. **ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์**. การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2540. **ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล.

ปณิธาน โสมประภัสร์. 2549. **ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์**. การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ประชาชาติธุรกิจ. 2554. ก.พลังงานจัดทัพ"น้ำมัน"จ้นยกแผง ปี55ปรับราคาเบนซิน-แก๊สโซฮอล์-
เอ็นจีวี-แอลพีจี (Online). [http://m.prachachat.net/readnews.php?newid=132582829&](http://m.prachachat.net/readnews.php?newid=132582829&gripi=no&subcatid=0000)
gripi=no&subcatid=0000, 31 กรกฎาคม 2555.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2520. **ทัศนคติ : การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย.**
กรุงเทพมหานคร: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.

ประสาท หลักศิลา. 2514. **สังคมวิทยา.** กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ก้าวหน้า.

ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์. 2543. **จิตวิทยาการบริหารงานบุคคล.** กรุงเทพมหานคร: ศูนย์สื่อเสริม
กรุงเทพ.

พรทิพย์ ไพจิตจันทร์. 2550. **ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ไ้รยยนต์เปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์.** เอกสารวิจัยปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

ภูมินทร์ จันทภูมิ. 2549. **การใช้พลังงานทดแทนในเขตกรุงเทพมหานคร.** วิทยานิพนธ์ปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ภูมิเฝ้า ลำราญคง. 2550. **ทัศนคติของผู้ไ้รยยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้ก๊าซ
แอลพีจี.** การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ,
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

มูลนิธิโลกสีเขียว. 2555. **สถานการณ์พลังงานโลก ถึงเวลาทำให้พันธุ์ฟอสซิลหรือยัง** (Online).
<http://www.greenworld.or.th/node/1464>, 31 กรกฎาคม 2555.

โยธิน ศันสนยุทธ และคณะ. 2533. **จิตวิทยา.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.

โยธิน ศันสนยุทธ และ จุมพล พูลภัทรชีวิน. 2529. **จิตวิทยาสังคม.** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.

รวีวรรณ อังคนุรักษ์พันธุ์. 2533. การวัดทัศนคติเบื้องต้น. ชลบุรี: คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

รจรี นพเกตุ. 2539. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ประกายประก.

เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ. 2550. นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: บพิธการพิมพ์.

ลักขณา ศรีวัฒน์. 2549. จิตวิทยาในชีวิตประจำวัน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.

ลักขณา สตะเวทิน. 2540. หลักการประชาสัมพันธ์. กรุงเทพมหานคร: เพ็ญฟ้าพรินต์.

วงศกร กุ๋ทอง และ อลงกต ศรีเสน. ม.ป.ป. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549). กรุงเทพมหานคร: อมรการพิมพ์.

วัฒนา ศรีสัตย์จา. 2534. จิตวิทยาทัศนคติ. กรุงเทพมหานคร: คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

วัลลภ รัฐนัตรานนท์. 2554. เอกสารประกอบคำบรรยาย วิชาวิธีและเทคนิคในการวิจัยทางรัฐศาสตร์. โครงการศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ ภาคพิเศษ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วิชุดา โพธิ์เงิน. 2548. ความพึงพอใจของผู้บริหารสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในจังหวัดราชบุรี ต่อนโยบายน้ำมันเชื้อเพลิงของรัฐบาล. การศึกษาค้นคว้าอิสระศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วิเชียร เกตุสิงห์. 2524. หลักการสร้างและวิเคราะห์เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์เรือนอักษร.

ศรัณย์พงษ์ ฟุ้งเกียรติ. 2550. ความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิการเช่าอาคารของการเคหะแห่งชาติใน
โครงการเคหะชุมชนคลองเตยต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน. การศึกษาค้นคว้า
อิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศศิธร ฐานะวัฒนา. 2552. ความคิดเห็นของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสำนักงานใหญ่ต่อ
นโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์.
การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศักดิ์ สุนทรเสณี. 2531. เจตคติ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์รุ่งวัฒนา.

ศิรินันท์ กิตติสุขสถิต. ม.ป.ป. “ครอบครัวแม่หรือพ่อคนเดียว: วิฤตความมั่นคงที่หลีกเลี่ยงได้”.
วารสารประชากรและสังคม (online). <http://www.ipsr.mahidol.ac.th>, 2 พฤษภาคม 2556.

ศุภชัย ขาวะประภาส. 2548. นโยบายสาธารณะ. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สมบัติ ชำรงชัยวงศ์. 2549. นโยบายสาธารณะ : แนวคิด การวิเคราะห์ และกระบวนการ. พิมพ์ครั้งที่
14. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สมาธรรม.

สราวัฒน์ ตรงเจริญเกียรติ. 2550. ทศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มี
ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV). การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขา
บริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

สุมาลี เพ็ญฟู. 2549. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้ไบโอดีเซลของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร.
สารนิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2519. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 – 2524). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2524. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

_____. 2534. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

_____. 2539. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 – 2544). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

_____. 2549. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2554. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – 2559). กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

_____. 2555. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (Online). <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=62>, 31 กรกฎาคม 2555.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2550. การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานทดแทน. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร.

อนุพงศ์ ตรีศุภนนท์. 2552. ทศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง. การค้นคว้าแบบอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

อัญชลี แจ่มเจริญ. 2530. จิตวิทยาธุรกิจ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล.

อาภาพรรณ ทองทิพย์. 2551. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซNGV ของประชาชน
ผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร. เอกสารวิจัยปริญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Best, J.W. 1960. **Research in Education.** (3rd ed.). New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

Dawes, R.M. 1972. **Fundamentals of Attitude Measurement.** New York: John Wiley and
Sons, Inc.

Dye, T.R. 1987. **Understanding Public Policy.** (6th ed.). New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

Engle, T.L. and L. Snellgrove. 1969. **Psychology: Its Principle and Application.** New York:
McGraw – Hill Book Company, Inc.

Fishbein, M. 1967. **Reading in Attitude Theory and Measurement.** New York: John
Wiley and Sons, Inc.

Foster, M.G. 1973. **Traditional Societies and Technological Change.** New York: Harper and
Row Publishers, Inc.

Good, C.V. 1973. **Dictionary of Education.** (3rd ed.). New York: McGraw – Hill Book
Company, Inc.

Hilgard, E.R. 1962. **Introduction to Psychology.** (3rd ed.). New York: Harcourt, Brace and
World, Inc.

Isaak, A.C. 1981. **Scope and Methods of Political Science : An Introduction to the
Methodology of Political Inquiry.** Illinois: The Dorsey Press.

Kolasa, B.J. 1969. **Introduction to Behavioral Science for Business**. New York: John Wiley and Sons Inc.

Kolesnik, W.L. 1970. **Education Psychology**. (2nd ed.). New York: McGraw – Hill Book Company, Inc.

Maier, N.R.F. 1955. **Psychology in Industry**. Boston: Houghton Mifflin Company.

Morgan, C.T. and A.K. Richard. 1971. **Introduction to Psychology**. New York: McGraw – Hill, Inc.

Nunnally, J.C., Jr. 1959. **Tests and Measurements**. New York: McGraw – Hill Book Company, Inc.

Oskamp, S. 1977. **Attitudes and Opinions**. New Jersey: Prentice - Hall, Inc.

Shaw, M.E. and J.M. Wright. 1967. **Scale for the Measurement of Attitudes**. New York: McGraw – Hill, Inc.

Thomas, R.D. 2002. **Understanding Public Policy**. (10th ed.). New Jersey: Prentice – Hall, Inc.

Zimbardo, P. and E.B. Ebbesen. 1970. **Influencing Attitudes and Changing Behavior**. Massachusetts: Addison – Wesley Publishing Company, Inc.



ภาคผนวก



แบบสอบถาม

เรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งในการทำวิทยานิพนธ์ของนิสิตปริญญาโท หลักสูตร ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จึงใคร่ขอความร่วมมือจากทุกท่านโปรดตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและครบทุกข้อ โดยข้อมูลที่ได้จะถือเป็นความลับ

โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องตัวเลือกที่ตรงกับความเป็นจริงในทุกส่วนของแบบสอบถามเพียงข้อละ 1 ช่องเท่านั้น

คำถามคัดคุณสมบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม (Screening Question)

1. ท่านเป็นผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
() ใช่ () ไม่ใช่
2. รถยนต์ที่ท่านใช้เป็นประจำในปัจจุบันเป็นรถยนต์ที่ใช้ทะเบียนกรุงเทพมหานคร
() ใช่ () ไม่ใช่

ส่วนที่ 1 : ปัจจัยส่วนบุคคล

1. เพศ
() ชาย () หญิง
2. อายุ _____ ปี

3. ระดับการศึกษา

- () ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย
- () มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า
- () อนุปริญญา - ปริญญาตรี
- () สูงกว่าปริญญาตรี

4. สถานภาพการสมรส

- () โสด
- () สมรส
- () หม้าย / หย่าร้าง / แยกกันอยู่

5. อาชีพ

- () รับราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- () รับจ้างทั่วไป
- () เกษตรกรรม
- () แม่บ้าน
- () นิสิต / นักศึกษา
- () ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว
- () พนักงานบริษัทเอกชน
- () อื่นๆ โปรดระบุ _____

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน _____ บาท

ส่วนที่ 2 : แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขต
กรุงเทพมหานคร

ข้อที่	ประเภทของสื่อ	ระดับการรับรู้ข่าวสาร				
		เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	เกือบไม่เคย	ไม่เคย
1	โทรทัศน์					
2	วิทยุ					
3	นิตยสาร / สื่อสิ่งพิมพ์					
4	หนังสือพิมพ์					
5	อินเทอร์เน็ต					
6	ป้ายโฆษณา					
7	โปสเตอร์					
8	ใบปลิว					
9	แผ่นพับ					
10	สื่อบุคคล					

ส่วนที่ 3 : แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความปลอดภัย ด้านการใช้งาน และด้านความคุ้มค่า

ข้อที่	คำถาม	ระดับทัศนคติ				
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านความปลอดภัย						
1	การใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม					
2	ท่านมั่นใจในระบบคุณภาพและมาตรฐานของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน					
3	ท่านมั่นใจว่าพลังงานทดแทนจะไม่เป็นอันตรายต่อบุคคล					
4	ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่อต้องขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทน					
5	ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีสุขภาพดีกว่าผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					
6	การใช้พลังงานทดแทนเป็นการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม					
7	รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีความปลอดภัยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					
8	การใช้พลังงานทดแทนจะช่วยลดมลพิษและฝุ่นละอองได้					
9	รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนจะมีวันจำหน่ายกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					
10	การใช้พลังงานทดแทนไม่ก่อให้เกิดอันตรายจากการคัดแปลงเครื่องยนต์					
11	รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนไม่มีกลิ่นรบกวนในขณะขับขี่					
12	รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีการปล่อยคาร์บอนมอนนอกไซด์และฝุ่นละอองน้อยกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					

ข้อที่	คำถาม	ระดับทัศนคติ				
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านการใช้งาน						
13	พลังงานทดแทนดีเทียบเท่ากับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					
14	การใช้พลังงานทดแทนไม่ทำให้เครื่องยนต์เสื่อมสภาพเร็วขึ้น					
15	รถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนมีอายุการใช้งานนานกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ เช่น ช่วยยืดอายุเครื่องยนต์ให้สามารถใช้งานได้นานขึ้น (เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์รุ่นเดียวกัน)					
16	การใช้พลังงานทดแทนไม่ก่อให้เกิดความผิดปกติต่อเครื่องยนต์					
17	การใช้พลังงานทดแทนไม่ยุ่งยากในการใช้งาน					
18	การใช้พลังงานทดแทนทำให้อัตราการเร่งของเครื่องยนต์แรงขึ้น					
19	พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ เป็นเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐาน ซึ่งเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ใช้รถยนต์					
20	พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงปกติได้อย่างสมบูรณ์					
21	พลังงานทดแทนช่วยทำให้เครื่องยนต์สะอาด					
22	การใช้พลังงานทดแทนจะไม่ทำให้เครื่องยนต์เกิดการดับขณะใช้งาน เช่น ขณะที่มีการจราจรติดขัด					
23	เมื่อใช้พลังงานทดแทนแล้ว สามารถกลับไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติได้					
24	การใช้พลังงานทดแทนไม่ทำให้รถออกตัวช้า					
25	พลังงานทดแทนสามารถใช้ได้กับรถยนต์ทุกยี่ห้อ					

ข้อที่	คำถาม	ระดับทัศนคติ				
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านความคุ้มค่า						
26	การใช้พลังงานทดแทนจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					
27	ในสถานการณ์ปัจจุบัน ท่านมีความรู้สึกเดือดร้อนกับค่าใช้จ่ายในส่วนของการค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น					
28	พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ มีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ					
29	พลังงานทดแทนประเภทต่าง ๆ มีราคาถูก เมื่อเทียบกับคุณภาพ					
30	การใช้พลังงานทดแทนถือว่าเป็นการประหยัดงบประมาณของประเทศจากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศได้					
31	การใช้พลังงานทดแทนไม่ได้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถยนต์					
32	ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งพลังงานทดแทนบางประเภท เช่น ก๊าซแอลพีจี ก๊าซธรรมชาติ (เอ็นจีวี) มีราคาไม่แพงและถือว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า					
33	ราคาจำหน่ายพลังงานทดแทนในปัจจุบันเป็นราคาที่ท่านยอมรับได้					
34	การใช้พลังงานทดแทนถือเป็นการช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น					
35	ท่านคิดว่าการใช้พลังงานทดแทนจะเป็นการช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายของท่านได้ในระยะยาว					

ส่วนที่ 4 : แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบาย
พลังงานทดแทน

ข้อ ที่	คำถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
1	นโยบายพลังงานของรัฐที่มุ่งส่งเสริมการผลิตการใช้ ตลอดจนการวิจัย และพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกต่าง ๆ					
2	นโยบายบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพได้รับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือนของรัฐบาล เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบอาชีพได้รับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจากนโยบายปรับโครงสร้างราคาพลังงานทดแทน					
3	นโยบายปรับโครงสร้างราคาพลังงานทั้งหมดให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของรัฐบาล เพื่อการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 นี้					
4	นโยบายปรับโครงสร้างพลังงานให้เหมาะสมและสอดคล้องกับความเป็นจริงในตลาดโลก จะกระตุ้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติอย่างประหยัดและนำไปสู่การลดการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศได้					
5	การใช้พลังงานทดแทนถือเป็นการสนองพระราชดำริของในหลวงที่ทรงริเริ่มและส่งเสริมให้ประชาชนหันมาสนใจการใช้พลังงานทดแทน					
6	พลังงานทดแทนเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ด้านพลังงานของชาติ					

ข้อ ที่	คำถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
7	นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลสามารถ แก้ไขปัญหาการขาดแคลนพลังงานเชื้อเพลิง ของประเทศได้					
8	การให้รถยนต์ของหน่วยงานภาครัฐใช้ พลังงานทดแทนถือเป็นการสร้างความมั่นใจ ให้กับประชาชน					
9	พลังงานทดแทนมีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง ปกติเพราะภาครัฐเป็นผู้ควบคุมราคาไว้					
10	ราคาก๊าซธรรมชาติ (NGV) และก๊าซหุงต้ม (LPG) มีราคาสูงขึ้นเป็นผลมาจากการที่ รัฐบาลได้หยุดใช้เงินอุดหนุนราคาราคาก๊าซ ธรรมชาติ (NGV) และก๊าซหุงต้ม (LPG) เพื่อ แก้ปัญหาเศรษฐกิจ และส่งเสริมให้เกิดการใช้ พลังงานอย่างถูกประเภทและมีประสิทธิภาพ					
11	นโยบายส่งเสริมพลังงานทดแทนของรัฐถือ ว่าประสบความสำเร็จ					
12	การรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้พลังงาน ทดแทนของรัฐบาลเป็นสิ่งที่เหมาะสม					
13	รัฐบาลได้รณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ พลังงานทดแทนอย่างจริงจัง					
14	การประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชน ใช้พลังงานทดแทนของรัฐบาลเพียงพอและ เหมาะสม					
15	การโฆษณาประชาสัมพันธ์จากภาครัฐทำให้ ท่านเกิดความมั่นใจในการใช้พลังงาน ทดแทนมากยิ่งขึ้น					
16	นโยบายพลังงานทดแทนคำนึงถึงความ เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน					

ข้อ ที่	คำถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
17	นโยบายพลังงานทดแทนเป็นนโยบายที่จะมี ผลดีต่อสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และในอนาคต					
18	นโยบายพลังงานทดแทนจะช่วยเสริมสร้าง ความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจให้กับประชาชน					
19	นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลทำให้ ประชาชนเห็นคุณค่าและประหยัดพลังงาน มากขึ้น					
20	นโยบายพลังงานทดแทนส่งผลดีต่อภาพพจน์ และสิ่งแวดล้อมของประเทศ					
21	นโยบายพลังงานทดแทนเป็นนโยบายที่ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน					
22	นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลเป็น นโยบายที่มุ่งเน้นให้เกิดประโยชน์ต่อ ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ					
23	นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลที่มุ่ง ส่งเสริมสนับสนุน พัฒนาการวิจัย และพัฒนา องค์ความรู้ในเรื่องของพลังงานทดแทนของ ประเทศ					
24	นโยบายพลังงานทดแทนของรัฐบาลที่ส่งเสริม การใช้พลังงานทดแทนของประชาชนเป็น การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน					
25	นโยบายปรับโครงสร้างราคาพลังงานทดแทน ให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงเป็นนโยบายที่จะ ก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศชาติในระยะยาว					

ส่วนที่ 5 : ปัญหาและข้อเสนอแนะ



ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ผู้ศึกษาวิจัยได้ทดสอบโดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทดสอบก่อนที่จะทำการเก็บข้อมูลจริงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และนำข้อมูลที่ได้มาหาค่าความเชื่อมั่นด้วยการวิเคราะห์เป็นรายข้อ เพื่อพิจารณาว่าจะสามารถยอมรับข้อความแต่ละข้อได้หรือไม่ โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติได้ผลดังตารางต่อไปนี้

ตารางผนวกที่ 1 ผลการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์อัลฟ่าของมาตรวัดการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

No	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1	26.7143	27.693	.293	.778
2	27.8929	23.433	.443	.766
3	27.8214	26.671	.344	.773
4	27.5714	27.439	.205	.792
5	27.7500	26.565	.289	.782
6	28.1429	25.238	.531	.752
7	28.6786	23.411	.746	.725
8	28.8929	23.729	.643	.735
9	28.9286	23.328	.740	.725
10	28.5357	25.962	.361	.772

N of Cases = 30 N of Items = 10 Alpha = .780

ตารางผนวกที่ 2 ผลการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของมาตรวัดทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขต
กรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน

No	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1	120.6786	276.819	.272	.933
2	121.0714	265.254	.623	.930
3	121.2143	262.693	.650	.929
4	121.2857	261.767	.673	.929
5	121.7143	260.804	.788	.928
6	121.0000	258.000	.712	.928
7	121.8571	260.349	.750	.928
8	121.2500	258.120	.768	.928
9	121.1429	269.683	.537	.931
10	121.7857	262.989	.735	.929
11	121.7500	259.306	.778	.928
12	121.3571	261.127	.800	.928
13	121.4643	266.628	.488	.931
14	121.6429	266.831	.522	.931
15	121.8571	261.534	.708	.929
16	121.6786	263.856	.603	.930
17	121.4286	267.884	.467	.931
18	121.8929	270.396	.463	.931
19	121.1429	269.090	.661	.930
20	121.5714	266.402	.503	.931
21	121.7500	269.676	.471	.931
22	121.7143	271.397	.400	.932

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

No	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
23	121.2500	270.861	.440	.931
24	121.6786	269.189	.448	.931
25	121.7143	275.767	.218	.934
26	120.5357	273.739	.415	.932
27	120.8929	276.099	.188	.935
28	120.6071	273.803	.390	.932
29	120.8929	270.840	.557	.931
30	120.8214	275.115	.332	.932
31	121.6429	270.608	.466	.931
32	121.0357	263.665	.600	.930
33	120.9286	274.587	.403	.932
34	121.2500	278.343	.120	.935
35	120.8571	279.164	.140	.934
N of Cases = 30 N of Items = 35 Alpha = .933				

ตารางผนวกที่ 3 ผลการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของมาตรวัดความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์
ในเขตกรุงเทพมหานครตอนนโยบายพลังงานทดแทน

No	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1	90.1429	182.053	.776	.951
2	90.6429	177.349	.581	.953
3	90.4643	179.739	.647	.952
4	90.2500	178.861	.647	.952
5	90.0714	181.254	.558	.953
6	90.1786	182.300	.556	.953
7	90.5000	177.815	.731	.951
8	90.3571	179.349	.658	.952
9	90.6429	182.608	.664	.952
10	90.4286	183.069	.532	.953
11	90.7857	179.286	.532	.953
12	90.3929	179.136	.808	.950
13	90.6071	178.099	.746	.951
14	90.7857	179.804	.536	.953
15	90.7857	177.656	.623	.952
16	90.4286	178.032	.790	.950
17	90.3214	179.115	.683	.951
18	90.4286	179.884	.694	.951
19	90.2857	179.767	.667	.951
20	90.5000	180.185	.659	.952
21	90.2857	180.063	.757	.951
22	90.2143	177.878	.584	.953
23	90.2857	180.434	.736	.951
24	90.1786	178.004	.772	.950
25	90.3214	177.041	.784	.950

N of Cases = 30

N of Items = 25

Alpha = .953

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ – นามสกุล

นางสาวอังศุมาลิน บุญเข้ม

วัน เดือน ปี ที่เกิด

วันที่ 5 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2530

สถานที่เกิด

กรุงเทพมหานคร

ประวัติการศึกษา

รัฐศาสตรบัณฑิต (ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ)

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

