

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง แนวโน้มการใช้ก๊าซเอ็นจีวีของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นการศึกษาโดยใช้วิธีวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed Method) โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) แบบการศึกษาเชิงวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ในการเก็บข้อมูลการนำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อหนังสือพิมพ์ และใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีแบบสอบถามที่ทดสอบแล้ว (Pre-Test) เป็นเครื่องมือสำคัญในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

ในการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ กำหนดเลือกหนังสือพิมพ์ที่มีบทบาทต่อผู้อ่านในกรุงเทพมหานคร 2 ฉบับคือ หนังสือพิมพ์มติชนเป็นตัวแทนของหนังสือพิมพ์ประเภทคุณภาพ และหนังสือพิมพ์เดลินิวส์เป็นตัวแทนของหนังสือพิมพ์ประเภทประชานิยม

2. การวิจัยเชิงปริมาณ ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย ด้วยวิธีการจับฉลากเพื่อให้ได้เขตในกรุงเทพมหานครจำนวน 10 เขต จาก 50 เขต และใช้วิธีกำหนดจำนวนตัวอย่างให้แต่ละเขตมีจำนวนเท่ากันคือ 40 คน และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญโดยใช้คำถามนำ (Screening Question) เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครและใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ โดยทำการสุ่มตัวอย่างตาม แหล่งชุมชน ศูนย์การค้า สถานที่ราชการทั่วไป

ในการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์คือ

1. เพื่อศึกษาถึงมาตรการของภาครัฐ และบทบาทของสื่อมวลชนเพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

2. เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมในการใช้น้ำมันของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการใช้น้ำมันของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

4. เพื่อศึกษาแนวโน้มการตัดสินใจใช้ก๊าซเอ็นจีวีของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษา พบว่า

1. รัฐได้กำหนดมาตรการเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนเกิดความร่วมมือในการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานทดแทน ได้แก่ มาตรการการช่วยเหลือด้านภาษีอุปกรณ์ และรถยนต์ให้แก่ผู้บริโภค

ก๊าซเอ็นจีวี มาตรการด้านการติดตั้งเพื่อควบคุมมาตรฐานและความปลอดภัย นโยบายด้านการควบคุมราคาก๊าซให้ไม่เกิน 10 บาทต่อลิตร และโครงการสนับสนุนอื่น ๆ ได้แก่โครงการสินเชื่อสำหรับบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล ในการติดตั้งระบบก๊าซเอ็นจีวีสำหรับรถยนต์

2. ข้อมูลเปรียบเทียบการนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อมวลชนระหว่างหนังสือพิมพ์คุณภาพ (Qualitative Newspaper) คือหนังสือพิมพ์มติชน และหนังสือพิมพ์ประชานิยม (Popular Newspaper) คือหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ นั้นพบว่าหนังสือพิมพ์เดลินิวส์มีความบ่อยครั้งในการนำเสนอข่าวและบทวิเคราะห์มากกว่าหนังสือพิมพ์มติชนในช่วงเวลาเดียวกัน และสำหรับบทความประชาสัมพันธ์พบว่าทั้ง 2 ฉบับมีความบ่อยครั้งในการนำเสนอเท่ากัน สำหรับประเด็นข่าวส่วนใหญ่ที่สื่อทั้ง 2 ประเภทนำเสนอเป็นประเด็นเพื่อสนับสนุนนโยบายเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของรัฐบาล ซึ่งได้แก่ประเด็นของมาตรการติดตั้งระบบก๊าซ การควบคุมราคาก๊าซ การลดเบี้ยประกันภัย และนโยบายการแก้ปัญหาเรื่องก๊าซเอ็นจีวีด้านต่าง ๆ เช่นในเรื่องการขยายสถานีบริการ และเพิ่มปริมาณการขนส่งก๊าซที่มากขึ้น (โดยการนำเสนอข่าวของหนังสือพิมพ์ทั้ง 2 ฉบับนี้ มีประเด็นที่แตกต่างกันใน 3 ส่วนดังนี้คือ ความถี่ในการนำเสนอข่าวและบทความเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี รูปแบบการนำเสนอบทความประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อผ่านบทวิเคราะห์ข่าว)

3. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย อายุระหว่าง 25-30 ปี เป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีการศึกษาระดับปริญญาตรี มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน

4. ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ใช้น้ำมันก๊าซโซฮอล์ 95 โดยเติมน้ำมันมากกว่า 4 ครั้งต่อคันต่อเดือน มีค่าใช้จ่ายจากน้ำมันรถยนต์ประมาณ 3,001-5,000 บาทต่อคันต่อเดือน

5. ปัจจัยด้านการตลาดมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน มากกว่าปัจจัยด้านสังคม ซึ่งในปัจจัยด้านการตลาดพบว่า ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่ายมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากที่สุด โดยมีผลในระดับมากต่อผู้ใช้รถยนต์ สำหรับปัจจัยการตลาดด้านอื่น ๆ ต่างมีผลต่อผู้บริโภคในระดับมากเช่นกัน คือ ปัจจัยด้านสินค้า ในเรื่องของคุณภาพน้ำมันเหมาะสมกับเครื่องยนต์ที่ใช้ และปัจจัยด้านราคา ที่น้ำมันที่ผู้ใช้รถยนต์เลือกใช้นั้นมีราคาถูกกว่าหากเปรียบเทียบกับคู่แข่งในตลาด

6. ปัจจัยด้านสังคมมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน ในระดับปานกลางสำหรับผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งปัจจัยเรื่องผู้เชี่ยวชาญด้านรถยนต์ให้คำแนะนำ เช่น ช่าง, วิศวกร นั้นมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากที่สุด แต่มีผลในระดับปานกลางต่อผู้ใช้รถยนต์เท่านั้น ในขณะที่การเห็นตัวอย่างจากผู้อื่น เช่น ดารา พิธีกร มีผลในระดับน้อยที่สุดที่ทำให้เกิดการใช้้ำมันของผู้ใช้รถยนต์

7. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนมาใช้ ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมันหรือใช้ควบคู่กันสองระบบ โดยมีแนวโน้ม จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีมากกว่าก๊าซแอลพีจี ด้วยเพราะปัญหาค่าน้ำมันที่สูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อ การดำรงชีวิต และก๊าซเอ็นจีวีเป็นก๊าซที่มีราคาถูกที่สุดในตลาดเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์

8. เหตุผลที่ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีแนวโน้มที่จะ “ไม่เปลี่ยน” มาใช้ก๊าซธรรมชาติ สำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมันเพราะ รถใช้น้อย วิ่งระยะไม่ไกล และอาจมีผลกระทบต่อ การสึกหรอของเครื่องยนต์ กลุ่มผู้ใช้รถยนต์จึงคิดว่าหากดัดแปลงเครื่องยนต์เป็นระบบก๊าซ ธรรมชาติจะไม่เกิดความคุ้มค่า

9. สำหรับเหตุผลที่ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มที่ “ไม่แน่ใจ” ว่าจะเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมันหรือไม่ นั้น ผู้ใช้รถยนต์ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า รถยนต์เพิ่งซื้อไม่ถึงปี หากดัดแปลงระบบเครื่องยนต์จะทำให้ เสียระยะประกันกับบริษัทรถยนต์ที่มีอยู่ อีกทั้งในเรื่องของการไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติที่ เพียงพอ จึงทำให้ยังไม่อยากดัดแปลงเครื่องยนต์เพราะกลัวผลกระทบที่จะเกิดกับเครื่องยนต์และ ความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์