

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความสำคัญและที่มาของปัญหา

พลังงานเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่สนองตอบความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์ นอกจากเพื่อการดำรงชีวิตในชีวิตประจำวันแล้ว พลังงานยังเป็นปัจจัยพื้นฐานของการผลิตในทุกภาคส่วนของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม ดังนั้นการจัดหาพลังงานให้มีปริมาณที่เพียงพอ มีราคาที่เหมาะสมและมีคุณภาพที่ดีนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่รัฐบาลให้ความสนใจเพื่อให้ประเทศมีพลังงานเพียงพอต่อความต้องการ ปัจจุบันพลังงานที่ประเทศไทยใช้มากที่สุดคือพลังงานปิโตรเลียม รองลงมาคือก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน ไฟฟ้าและลิกไนต์ พลังงานปิโตรเลียมมีสัดส่วนความต้องการสูงสุด<sup>1</sup> ในขณะที่แหล่งปิโตรเลียมที่ผลิตในประเทศได้เพียงร้อยละ 44 และมีการนำเข้าปิโตรเลียมจากต่างประเทศถึงร้อยละ 56<sup>2</sup> ทำให้พลังงานปิโตรเลียมที่ใช้อยู่ในประเทศต้องพึ่งพาการนำเข้าปิโตรเลียมจากต่างประเทศเป็นหลัก

เมื่อประเทศไทยนำเข้าปิโตรเลียมเป็นพลังงานหลัก โดยเฉพาะน้ำมันสำเร็จรูป<sup>3</sup> ประเทศไทยจึงต้องซื้อน้ำมันสำเร็จรูปตามราคาจริงของตลาดโลก โดยอ้างอิงราคาน้ำมันตามราคาน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศสิงคโปร์<sup>4</sup> ปัญหาราคาน้ำมันที่พุ่งขึ้นสูงในตลาดโลกอย่างต่อเนื่องจากเดือนมกราคม พ.ศ. 2550<sup>5</sup> ราคาน้ำมันดิบอยู่ที่ 50 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จนปัจจุบันเดือน

---

<sup>1</sup>บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน), “รายงานประจำปี : สถานการณ์ปิโตรเลียมและการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในประเทศไทย,” (กรุงเทพมหานคร: บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน), 2550), น. 12.

<sup>2</sup>เรื่องเดียวกัน, น. 7.

<sup>3</sup>เรื่องเดียวกัน, น. 13.

<sup>4</sup>“เกาะติดสถานการณ์พลังงาน,” <<http://www.dmf.go.th>>, มีนาคม 2550.

<sup>5</sup>บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน), “รายงานประจำปี : สถานการณ์ปิโตรเลียมและการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในประเทศไทย,” น. 1.

มีนาคม พ.ศ. 2551<sup>6</sup> ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกอยู่ที่ 107.90 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จึงกลายมาเป็นรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นของรัฐบาลในการนำเข้าน้ำมันอย่างมหาศาล

ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นในตลาดโลกเช่นนี้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยต้องเสียเงินตราต่างประเทศในการนำเข้พลังงาน หากเปรียบเทียบเดือนมกราคมปี พ.ศ. 2550 กับเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2551 ประเทศต้องสูญเสียเงินจากราคาน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นร้อยละ 84.3 เพิ่มจาก 45,104 ล้านบาทเป็น 83,139 ล้านบาทต่อปี<sup>7</sup> ซึ่งหมายถึงประเทศต้องเสียเงินนำเข้าน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวตามการผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก ส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจโดยรวมทั้งระบบขนส่ง และสาธารณูปโภคประเภทต่าง ๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นและมีผลทำให้ราคาสินค้าทั่วไปสูงขึ้นตาม ปัญหาภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลกจึงเป็นปัญหาที่ประชาชนและผู้ใช้รถยนต์ทั่วไปต่างได้รับผลกระทบไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม

รัฐบาลจึงมีนโยบายตรึงราคาน้ำมัน เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถซื้อน้ำมันได้ในราคาที่ต่ำ โดยการแบกรับค่าใช้จ่ายไว้ส่วนหนึ่ง ดังนั้นประชาชนจึงได้รับผลกระทบน้อยมาก อย่างไรก็ตามปริมาณความต้องการและการใช้พลังงานของประชาชนยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทำให้ในปี พ.ศ. 2547<sup>8</sup> รัฐบาลตัดสินใจปล่อยราคาน้ำมันภายในประเทศให้ลอยตัวตามราคาจริงในตลาดโลก เพราะไม่สามารถแบกรับภาระหนี้สินของกองทุนน้ำมันซึ่งเกิดจากการตรึงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศได้อีกต่อไป ดังนั้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศจึงปรับตัวสูงขึ้นจาก 17.29 บาทต่อลิตร (ในปี พ.ศ. 2546) จนถึงในปี พ.ศ. 2551 ราคาขายที่ 33.59 บาทต่อลิตร<sup>9</sup> ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายต่อครัวเรือนสูงขึ้นจากราคาน้ำมันรถยนต์และราคาสินค้าที่ปรับตัวสูงขึ้น

รัฐบาลได้เข้ามาจัดการกับปัญหาราคาน้ำมันที่เกิดขึ้น โดยนำพลังงานทางเลือกมาใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อลดการนำเข้าหรือการพึ่งพิงการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพียงอย่างเดียว “ก๊าซธรรมชาติ” เป็นทางเลือกหนึ่งเพราะเป็นพลังงานที่สามารถทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้เป็นอย่างดี อีกทั้งมีปริมาณที่เพียงพอต่อการใช้งานและที่สำคัญคือสามารถผลิตได้เองภายในประเทศ

<sup>6</sup> “น้ำมันพุ่งทะลุ 108 ดอลลาร์,” <<http://www.oknation.net>>, มีนาคม 2551.

<sup>7</sup> “สรุปการผลิต การนำเข้าและการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง 2551 (รายเดือน),” <<http://www.doeb.go.th>>, มกราคม 2551.

<sup>8</sup> “ลอยตัวน้ำมัน สะท้อนต้นทุนจริงเศรษฐกิจ,” <<http://www.bangkokbiznews.com>>, กุมภาพันธ์ 2548.

<sup>9</sup> “ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซิน 95 ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพมหานคร,” <<http://www.pttplc.com>>, มีนาคม 2551.

ทำให้รัฐบาลสามารถควบคุมราคาในตลาดได้เป็นการช่วยแก้ปัญหาหาค่าน้ำมันที่สูง นอกจากนี้ยังเป็นพลังงานสะอาดไม่เป็นมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

รูปแบบของก๊าซธรรมชาติที่ใช้สำหรับเครื่องยนต์ในปัจจุบันมี 2 ชนิด คือ ก๊าซแอลพีจี (LPG, Liquefies Petroleum Gas) ซึ่งเป็นก๊าซหุงต้ม แต่ผู้บริโภคมักนำมาใช้เป็นก๊าซสำหรับรถยนต์ และก๊าซเอ็นจีวี (NGV, Natural Gas for Vehicle) เป็นก๊าซธรรมชาติที่ผ่านการอัดความดัน (CNG, Compressed Natural Gas) เพื่อนำมาใช้กับเครื่องยนต์ของรถยนต์<sup>10</sup>

ก๊าซแอลพีจีนั้นเริ่มนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในครัวเรือนและเครื่องจักรในภาคอุตสาหกรรม ต่อมาถูกนำมาใช้ในรถยนต์เนื่องจากมีราคาถูกและใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ แต่ได้รับความนิยมเฉพาะในกลุ่มผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างเช่นรถแท็กซี่ และรถสามล้อ เนื่องจากมีราคาถูกกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมัน รวมถึงราคาอุปกรณ์ติดตั้งมีราคาไม่สูงนัก อย่างไรก็ตามการใช้ก๊าซแอลพีจีมีปัญหาเรื่องกลิ่นเหม็นที่เข้ามาในห้องโดยสาร เนื่องจากมีสารเติมกลิ่นเอทิลเมอร์แคปแทน เพื่อช่วยเตือนภัยหากเกิดการรั่วไหลของก๊าซ เพราะก๊าซไม่มีสี จึงไม่สามารถสังเกตเห็นหากเกิดการรั่วไหล นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดจากก๊าซระเบิด หรือเรื่องผลกระทบต่อสุขภาพของเจ้าของรถ เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้สาเหตุหลักเกิดจากการใช้อุปกรณ์ที่ติดตั้งไม่ได้มาตรฐานและเสื่อมคุณภาพ รวมถึงยังขาดความรู้ความชำนาญในการติดตั้งอุปกรณ์<sup>11</sup>

สำหรับก๊าซเอ็นจีวีนั้นมีคุณสมบัติเบาอากาศ เมื่อเกิดการรั่วไหลจะระเหยกระจายอย่างรวดเร็วจึงไม่เป็นอันตรายหรือก่อให้เกิดการระเบิดในรถยนต์ จึงปลอดภัยกว่าก๊าซแอลพีจี และรัฐบาลได้นำก๊าซเอ็นจีวีมาใช้ในรถยนต์ โดยเริ่มจากรถโดยสารขนส่งมวลชน เพื่อช่วยในการลดค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดมลพิษต่าง ๆ ทั้งเสียง และควันพิษ สำหรับการติดตั้งก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นยังคงไม่ได้รับความนิยมจากผู้ขับรถส่วนบุคคลในช่วงแรกปี พ.ศ. 2543-2544<sup>12</sup> เพราะความคิดเห็นที่ว่าการใช้ระบบก๊าซธรรมชาติในรถยนต์นั้นเหมาะเฉพาะกลุ่มรถยนต์โดยสารสาธารณะ หากติดตั้งก๊าซในรถยนต์ส่วนบุคคลจะทำให้ภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่ดูไม่ดี รวมถึงปัญหาเรื่องก๊าซเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้ขับและผู้ใช้ห้องถนนทั่วไป ปัญหาเรื่องเครื่องยนต์เดินสะดุด รวมไปถึงอันตรายจากการระเบิดหากเครื่องยนต์เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น โดยในปี พ.ศ.

<sup>10</sup> “ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์,” <<http://www.eppo.go.th>>, สิงหาคม 2543.

<sup>11</sup> พงษ์พันธ์ ชมภูเพชร, คู่มือติดตั้งก๊าซรถยนต์เอ็นจีวีและแอลพีจี (นนทบุรี: สำนักพิมพ์โปรเฟสชันแนว เซ็นเตอร์, 2549), น. 23.

<sup>12</sup> “ก๊าซเอ็นจีวี พระเอกตัวจริงช่วงวิกฤตน้ำมันแพง,” <<http://www.electron.rmutphysics.com>>, พฤษภาคม 2549.

2551 ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขยับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ “ก๊าซธรรมชาติ” เป็นพลังงานทางเลือกสำหรับรถยนต์โดยสารส่วนบุคคล เพราะสามารถผลิตได้เองในประเทศทำให้มีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นเชื้อเพลิงที่สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดีเช่นกัน<sup>13</sup>

#### ตารางที่ 1.1

แสดงราคาเชื้อเพลิงแต่ละชนิดต่อหนึ่งลิตรและค่าใช้จ่ายในการใช้เชื้อเพลิงต่อหนึ่งกิโลเมตรของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง

เชื้อเพลิง	ราคาเชื้อเพลิง บาท/ลิตร	ค่าใช้จ่าย (บาท/ 1 กม.)
เบนซิน 95	33.59	3.35
เบนซิน 91	32.49	3.24
ก๊าซโซฮอล์ ออกเทน 95 (E10)	29.59	2.95
ดีเซลหมุนเร็ว	29.94	2.98
ก๊าซธรรมชาติ LPG (แอลพีจี)	10.77	1.37
ก๊าซธรรมชาติ NGV (เอ็นจีวี)	8.50	0.85

ที่มา: “Retail oil price,” <[http://www.eppo.go.th/retail\\_prices.html](http://www.eppo.go.th/retail_prices.html)>, 10 มีนาคม 2551.

หมายเหตุ: ข้อมูลราคาเชื้อเพลิงเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2551

จากตารางที่ 1.1 พบว่าหากเปรียบเทียบราคาเชื้อเพลิงแต่ละชนิดต่อหนึ่งลิตรและค่าใช้จ่ายในการใช้เชื้อเพลิงต่อหนึ่งกิโลเมตรของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง แล้วพบว่าอัตราค่าใช้จ่าย (บาท/1 กม.) น้ำมันเบนซิน 91 จะมีค่าใช้จ่ายคิดเป็น 3.24 บาทต่อกิโลเมตร แอลพีจีมีค่าใช้จ่ายคิดเป็น 1.37 บาทต่อกิโลเมตร และเอ็นจีวีค่าใช้จ่ายคิดเป็น 0.85 บาท ต่อกิโลเมตร ดังนั้นก๊าซธรรมชาติทั้งแอลพีจี และเอ็นจีวี จึงช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่าน้ำมันทุกชนิด

แม้ว่าก๊าซธรรมชาติทั้ง 2 ชนิดจะสามารถนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์เพื่อทดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ แต่รัฐบาลไม่สนับสนุนให้ประชาชนนำก๊าซแอลพีจีมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ เพราะก๊าซแอลพีจีเป็นก๊าซที่ใช้หุงต้มในครัวเรือน และมีความปลอดภัยต่ำกว่าหากเปรียบเทียบกับก๊าซเอ็นจีวีที่ใช้สำหรับรถยนต์โดยเฉพาะ และหากประชาชนเลือกใช้ก๊าซแอลพีจี

<sup>13</sup> พงษ์พันธ์ ชมภูเพชร, คู่มือติดตั้งก๊าซรถยนต์เอ็นจีวีและแอลพีจี, น. 20.

ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น จะทำให้ราคาก๊าซแอลพีจีที่ใช้เป็นก๊าซหุงต้มในครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าอุปโภคและบริโภค นอกจากนี้รัฐบาลมีแนวโน้มที่จะปล่อยลอยตัวราคาก๊าซแอลพีจี<sup>14</sup> เพราะเกรงว่าการนำเงินจากกองทุนพลังงานเข้าไปพยุงราคาก๊าซให้กับผู้ใช้รถยนต์นั้นจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วไปรวมถึงผู้ใช้ก๊าซหุงต้มในครัวเรือน

รัฐบาลจึงออกมาตรการและนโยบายสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพื่อเป็นพลังงานทดแทนน้ำมันเพราะมีความปลอดภัยสูง ราคาถูกช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายของประชาชน และปราศจากมลพิษ นโยบายและมาตรการของรัฐในด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนเรื่องของราคาก๊าซ การลดภาษี การนำเสนองบเงินกู้สำหรับรถยนต์ รวมถึงมาตรการความปลอดภัยในการติดตั้งระบบก๊าซต่าง ๆ<sup>15</sup> ซึ่งในการที่รัฐจะสื่อสารมาตรการเหล่านี้กับประชาชน รัฐจำเป็นต้องให้สื่อมวลชนทำหน้าที่เป็นสื่อกลางเพื่อนำเสนอ นโยบายเหล่านี้ให้กระจายเข้าถึงประชาชนในวงกว้าง ในขณะที่สื่อมวลชนทำหน้าที่เป็นสื่อกลางให้กับรัฐบาล แต่ก็ยังต้องทำหน้าที่ในการวิเคราะห์นโยบายรัฐบาลเพื่อนำเสนอมุมมองต่าง ๆ ให้กับประชาชน โดยนำความคิดเห็นของประชาชนสะท้อนกลับไปหารัฐอีกทางหนึ่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าประเด็นเรื่องของก๊าซเอ็นจีวีนี้อยู่บนพื้นฐานของเหตุผลและการสื่อสารระหว่าง 3 ฝ่าย คือภาครัฐ สื่อมวลชน และประชาชนผู้ใช้รถยนต์

เรื่องของก๊าซเอ็นจีวีในประเทศไทยนั้นนอกจากนโยบายของรัฐบาล และการทำหน้าที่ของสื่อมวลชนแล้ว ยังต้องมองถึงพฤติกรรมของประชาชนที่ให้ความสนใจ ในการตื่นตัวที่จะรับทราบถึงสภาวะปัญหา และให้ความร่วมมือกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีของรัฐบาล เพื่อผลประโยชน์ทั้งสองฝ่ายคือประชาชนในการลดภาระเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง และฝั่งรัฐบาลยังสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ โดยทั้ง 3 ส่วนควรมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือเมื่อรัฐบาลออกนโยบาย โดยมีสื่อมวลชนให้การสนับสนุน ประชาชนก็จะมีแนวโน้มในการให้ความร่วมมือ แต่ในปัจจุบันจำนวนของรถยนต์ที่ติดตั้งระบบก๊าซเอ็นจีวีของปี พ.ศ. 2551 มีเพียง 72,950 คัน (ทั่วประเทศ ) แบ่งเป็น รถเบนซิน 60,229 คัน รถดีเซล 9,928 คัน และรถที่ผลิตจาก

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน, น. 25.

<sup>15</sup> บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), “มาตรการสนับสนุนเอ็นจีวีจากภาครัฐและปตท.”

โรงงาน (OEM) จำนวน 2,793 คัน<sup>16</sup> ซึ่งหากคิดเป็นสัดส่วนจากจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่งทั้งหมด 3,560,222 คัน<sup>17</sup> คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.05

จึงมีความน่าสนใจว่าเหตุใดผู้ใช้รถยนต์จึงยังไม่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีตามนโยบายของรัฐบาล จะเป็นเพราะปัญหาจากนโยบายภาครัฐ หรือบทบาทของสื่อมวลชนที่นำเสนอเรื่องก๊าซเอ็นจีวีไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงเป็นที่มาของการศึกษาเรื่องแนวโน้มการใช้ก๊าซเอ็นจีวีของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เพื่อนำมาวิเคราะห์ภาพรวมเกี่ยวกับเรื่องก๊าซเอ็นจีวีจากทั้ง 3 ฝ่าย เพื่อข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐบาล องค์กร หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะสามารถกำหนดทิศทางหรือปรับแผนดำเนินงานเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี ให้ตรงกับความต้องการของประชาชนมากยิ่งขึ้น เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานทดแทนน้ำมันของประชาชนในวงกว้างต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงมาตรการของภาครัฐ และบทบาทของสื่อมวลชนเพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี
2. เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมในการใช้น้ำมันของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการใช้น้ำมันของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาแนวโน้มการตัดสินใจใช้ก๊าซเอ็นจีวีของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

---

<sup>16</sup> สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, <<http://www.energynews.in.th/ShowNewsDetail.asp?ObjectID=3224>>, 21 พฤษภาคม 2551.

<sup>17</sup> “กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม,” <[http://www.dlt.go.th/statistics\\_web/st1/whole07.xls](http://www.dlt.go.th/statistics_web/st1/whole07.xls)>, 31 ธันวาคม 2550.

## ขอบเขตของการศึกษา

1. การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มุ่งศึกษาเฉพาะประชากรผู้จดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลต่ำกว่า 7 ที่นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการวิจัยใช้แบบสอบถามชนิดให้กลุ่มตัวอย่างกรอกคำตอบเอง (self-administered questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ทำการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เลือกเฉพาะกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 25-55 ปี โดยดำเนินการเก็บข้อมูลในระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2551

2. การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้รวมถึงระยะเวลาการเก็บข้อมูลทางเอกสาร คือมาตรการของรัฐเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี และการนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของหนังสือพิมพ์มติชน และ หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ เป็นระยะเวลา 1 เดือน ระหว่างวันที่ 1-30 มิถุนายน พ.ศ. 2551

## นิยามศัพท์

1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลต่ำกว่า 7 ที่นั่ง ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

2 พฤติกรรมในการใช้น้ำมัน หมายถึง พฤติกรรมการใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ ของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร อันได้แก่ ประเภทของน้ำมันที่เลือกใช้ ความบ่อยครั้งในการเติมน้ำมัน และค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมัน โดยประเภทของน้ำมัน ได้แก่ ดีเซล, เบนซิน 91, เบนซิน 95, ก๊าซโซฮอลล์ 91 และ ก๊าซโซฮอลล์ 95

3 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ หมายถึง เพศ อายุ อาชีพ รายได้ และการศึกษาของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

4 ปัจจัยที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน หมายถึง ปัจจัยด้านสังคม และปัจจัยด้านส่วนประสมทางการตลาด ได้แก่ สินค้า ราคา สถานที่จัดจำหน่าย และการส่งเสริมการขาย ที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

5 แนวโน้มการใช้ก๊าซเอ็นจีวี หมายถึง ความคิดเห็นในการที่จะเลือก หรือไม่เลือกใช้ ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานทดแทนน้ำมันหรือใช้ควบคู่กับน้ำมันที่ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลใช้อยู่ในปัจจุบัน

6 บทบาทของสื่อมวลชน หมายถึง บทบาทในการนำเสนอข่าวสารของสื่อมวลชน ประเภทหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีในลักษณะต่าง ๆ ได้แก่ การรายงานข่าวทั่วไป บทความประชาสัมพันธ์ของกระทรวงพลังงาน และบทวิเคราะห์ข่าว

- การรายงานข่าว หมายถึง ข่าวสารที่สื่อมวลชนนำเสนอเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีในประเด็นต่าง ๆ จากการให้สัมภาษณ์หรือการให้ข้อมูลของรัฐบาล
- บทความประชาสัมพันธ์ของกระทรวงพลังงาน หมายถึง บทความประชาสัมพันธ์ที่นำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี โดยกระทรวงพลังงาน
- บทวิเคราะห์ข่าว หมายถึง บทความวิเคราะห์ วิพากษ์วิจารณ์ เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของนักเขียนประจำหนังสือพิมพ์

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงนโยบายของรัฐ และการทำหน้าที่ของสื่อมวลชนในการนำเสนอเรื่องของก๊าซเอ็นจีวีให้กับประชาชน
2. ทราบถึงลักษณะพฤติกรรมในการใช้น้ำมัน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้น้ำมัน และแนวโน้มในการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานทดแทนน้ำมันของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
3. สามารถใช้เป็นแนวทางให้แก่บุคคล องค์กร รวมไปถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่สนใจศึกษาและวิจัยในเรื่องของการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตพื้นที่อื่น ๆ ได้ต่อไป
4. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษารั้งนี้ เป็นแนวทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สำหรับหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องในเรื่องก๊าซเอ็นจีวีทุกฝ่าย เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงปัจจัยแวดล้อมของก๊าซเอ็นจีวีให้ตรงกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความร่วมมือในการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานทดแทนน้ำมันในวงกว้างต่อไป