

บทที่ 4

ผลการศึกษา

งานวิจัยเรื่อง “แนวโน้มในการใช้ก๊าซเอ็นจีวีของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือสำคัญในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน เนื้อหาในแบบสอบถามประกอบด้วยข้อมูล 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 มาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี และ การนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีเปรียบเทียบกับระหว่างหนังสือพิมพ์คุณภาพ และหนังสือพิมพ์ประชานิยม

ส่วนที่ 2 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการใช้พลังงานของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

ส่วนที่ 4 ปัจจัยที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน

ส่วนที่ 5 แนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์

ส่วนที่ 1 มาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี และ การนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อมวลชนเปรียบเทียบระหว่างหนังสือพิมพ์คุณภาพ และหนังสือพิมพ์ประชานิยม

มาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

ในปัจจุบันภาครัฐนำโดยกระทรวงพลังงานและบมจ.ปตท. ผู้รับผิดชอบในการให้บริการและการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนในเรื่องของก๊าซเอ็นจีวี ได้กำหนดมาตรการและนโยบายต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนเกิดความร่วมมือในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานสำหรับรถยนต์จากน้ำมันมาเป็นก๊าซเอ็นจีวีให้มากขึ้น ซึ่งนโยบายเหล่านี้เป็นมาตรการในระยะต้นสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล สรุปรายละเอียดได้ดังนี้คือ¹

¹ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), “มาตรการสนับสนุนเอ็นจีวีจากภาครัฐและปตท.,” <http://pptweb2.pptplc.com/webเอ็นจีวี/pr_vt.aspx/>, 2551.

1. มาตรการด้านภาษีก๊าซเอ็นจีวี เป็นมาตรการเพื่อช่วยเหลือเกี่ยวกับภาษีแก่ผู้ประกอบการ ก๊าซเอ็นจีวี คือ

1.1 การยกเว้นและลดหย่อนอากรจากการนำเข้าชุดอุปกรณ์ ดังนี้

- ยกเว้นอากรขาเข้าและยกเว้นอากรถ่วงและชุดอุปกรณ์ควบคุมการใช้เอ็นจีวี (สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2551)
- ยกเว้นอากรอุปกรณ์เอ็นจีวีสำหรับสถานีบริการ โดยลดหย่อนเหลือ ร้อยละ 1-3 (สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2551)
- ยกเว้นอากรขาเข้าและยกเว้นอากรเครื่องยนต์เอ็นจีวี (เก่า) (สิ้นสุด 31 พ.ค. 2551)

- ยกเว้นอากรขาเข้าและยกเว้นอากรเครื่องยนต์เอ็นจีวี (ใหม่) (ไม่มีกำหนด)

1.2 การยกเว้นและลดหย่อนภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ ดังนี้

- สำหรับรถยนต์ นั่ง/โดยสารเอ็นจีวี และรถที่ผลิตตรงจากโรงงาน (OEM) โดยลดหย่อนภาษีจาก 30% เหลือ 20% (ไม่มีกำหนด)
- สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบเอ็นจีวี หลังจากที่ออกจากโรงงานผลิต (After Market Retrofit) และได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ให้ยกเว้นภาษีเท่าค่าใช้จ่ายไม่เกิน 50,000 บาท/คัน (สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2551)

1.3 ลดภาษีป้ายรถยนต์ประจำปี

- สำหรับรถยนต์ที่ใช้เอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงอย่างเดียว (Dedicated/ Re-powering) ให้ลดหย่อนเหลือ 50% ของอัตราปกติ (ไม่มีกำหนด)
- สำหรับรถยนต์ที่ใช้เอ็นจีวี เป็นเชื้อเพลิงร่วม (Diesel Dual Fuel) และเชื้อเพลิงสลับ (Bi-Fuel) ให้ลดหย่อนเหลือ 25% ของอัตราปกติ (ไม่มีกำหนด)

1.4 อื่น ๆ

- กำหนดให้รถแท็กซี่ที่ต้องการขอใบอนุญาตแท็กซี่ใหม่ให้ใช้เอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิง
- นโยบายสนับสนุนผู้ลงทุนในธุรกิจเอ็นจีวี โดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ให้สิทธิประโยชน์การลงทุนสูงสุดกับกิจการดังต่อไปนี้ คือ ผู้ผลิตถังเอ็นจีวี ผู้ประกอบการ/ติดตั้ง อุปกรณ์เอ็นจีวี ผู้ผลิต/ประกอบรถเอ็นจีวี และผู้ประกอบการสถานีเอ็นจีวี

2. มาตรการด้านการติดตั้ง เป็นมาตรการที่ตั้งขึ้นเพื่อควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยในการติดตั้งระบบก๊าซเอ็นจีวีสำหรับรถยนต์ คือ

- กำหนดมาตรฐานเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550
 - กำหนดลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมาย หรือแสดงเครื่องหมาย สำหรับรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550
 - กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาการตรวจ และทดสอบ การออกหนังสือรับรองการตรวจ และทดสอบเครื่องยนต์และอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง
 - กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการติดตั้ง และการออกหนังสือรับรองการติดตั้งเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2550
3. นโยบายด้านราคา เป็นนโยบายเพื่อช่วยเหลือด้านราคาก๊าซให้แก่ผู้บริโภคก๊าซ เอ็นจีวี คือ
- กำหนดเพดานราคาก๊าซเอ็นจีวีไว้ที่ระดับไม่เกิน 10 บาท/ลิตร เทียบเท่าเบนซิน 91 (10.34 บาท/กิโลกรัม) ภายในปี 2551
 - กำหนดเกี่ยวกับราคาเอ็นจีวี ในปี 2554 ต้องขายในราคาที่สะท้อนต้นทุนจริง
4. โครงการสนับสนุนอื่น ๆ เป็นโครงการเพื่อช่วยเหลือเกี่ยวกับเงินกู้ในการติดตั้งระบบ ก๊าซแก่ผู้บริโภคก๊าซเอ็นจีวี คือ โครงการสินเชื่อจาก 9 ธนาคาร สำหรับการติดตั้งระบบก๊าซเอ็นจีวี โดยอนุมัติวงเงินกู้ตามค่าใช้จ่ายที่ติดตั้งจริง แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ
- 4.1 ประเภทบุคคลธรรมดา: อัตราดอกเบี้ยคงที่ไม่เกินร้อยละ 5 ต่อปี
 - 4.2 ประเภทนิติบุคคล: อัตราดอกเบี้ยคงที่ไม่เกินร้อยละ 4 ต่อปี

การนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อมวลชน

จากมาตรการของรัฐในด้านต่าง ๆ ที่ให้การสนับสนุนเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาครัฐใช้สื่อมวลชนเป็นสื่อกลางในการนำเสนอนโยบายเหล่านี้เพื่อให้เข้าถึงประชาชนในวงกว้าง ซึ่งในขณะที่สื่อมวลชนทำหน้าที่เป็นสื่อกลางให้กับรัฐบาลนั้น สื่อมวลชนก็มีบทบาทในการวิเคราะห์นโยบายรัฐบาลเพื่อนำเสนอมุมมองต่าง ๆ ให้กับประชาชน และนำการร้องเรียนหรือความคิดเห็นของประชาชนสะท้อนกลับไปยังรัฐบาลอีกทางหนึ่ง ดังนั้นเองประเด็นเรื่องของก๊าซเอ็นจีวีจึงอยู่บนพื้นฐานของเหตุผลและการสื่อสาร 3 ฝ่าย คือภาครัฐ สื่อมวลชน และประชาชนผู้ใช้รถยนต์

ในการศึกษาค้างนี้ได้อีก “หนังสือพิมพ์มติชน” เป็นตัวแทนของหนังสือพิมพ์ประเภทคุณภาพ (Quality Newspaper) และ “หนังสือพิมพ์เดลินิวส์” เป็นตัวแทนของหนังสือพิมพ์ประเภทประชานิยม (Popular Newspaper) โดยดำเนินการเก็บข้อมูลเป็นเวลา 1 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1-30 มิถุนายน 2551 สรุปได้ดังนี้คือ

ตารางที่ 4.1

แสดงการเปรียบเทียบจำนวนข่าวที่นำเสนอเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี
ระหว่างหนังสือพิมพ์เดลินิวส์และมติชน

รายการ	นสพ. เดลินิวส์	นสพ.มติชน
จำนวนข่าวที่นำเสนอ	8 ครั้ง	5 ครั้ง

จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า หนังสือพิมพ์เดลินิวส์นำเสนอข่าวและบทความเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี 8 ครั้ง มากกว่าหนังสือพิมพ์มติชนที่นำเสนอข่าวและบทความเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี 5 ครั้ง

ตารางที่ 4.2

แสดงการเปรียบเทียบประเด็นข่าวที่นำเสนอเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

ระหว่างหนังสือพิมพ์เดลินิวส์และมติชน

ประเภทข่าวที่นำเสนอ	นสพ. เดลินิวส์	นสพ.มติชน
1. <u>ประเภทการ</u> <u>รายงานข่าว</u>	1.1 ประเด็นเรื่องมาตรการส่งเสริมให้ ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี - รัฐบาลสนับสนุนรถขสมก. ใช้เอ็นจีวี (3 มิ.ย. 51 : 2 คอลัมน์ 4 นิ้ว) - รัฐบาลเปิดขายถังเอ็นจีวีราคาถูก (10 มิ.ย. 51 : 8 คอลัมน์ 4.5 นิ้ว) - ลดเบี้ยประกันสำหรับรถเอ็นจีวี ร้อยละ 10 (21 มิ.ย. 51 : 4 คอลัมน์ 2.5 นิ้ว)	1.1 ประเด็นเรื่องมาตรการส่งเสริมให้ ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี - รัฐบาลเปิดขายถังเอ็นจีวีราคาถูก (10 มิ.ย. 51 : 2 คอลัมน์ 1.5 นิ้ว) - ลดเบี้ยประกันสำหรับรถเอ็นจีวี ร้อยละ 10 (24 มิ.ย. 51 : 4 คอลัมน์ 2.5 นิ้ว) - ปตท. เพิ่มการผลิตก๊าซภาค อีสาน ปฏิเสธตั้งกองทุนเอ็นจีวี 2,000 ล้านบาท (12 มิ.ย. 51 : 6 คอลัมน์ 3 นิ้ว)
	1.2 ประเด็นที่ประชาชนร้องเรียนเรื่องการ ติดตั้งระบบก๊าซที่มีราคาสูงขึ้น - รัฐบาลคุมราคาติดตั้งเอ็นจีวี (25 มิ.ย. 51 : 6 คอลัมน์ 3 นิ้ว) - ประชาชนร้องเรียนติดตั้งก๊าซแพงขึ้น (16 มิ.ย. 51 : 6 คอลัมน์ 3.5 นิ้ว)	1.2 ประเด็นการกำหนดราคาก๊าซ - ปตท. ตรึงราคาก๊าซ 8.50 ถึงปี 2552 (27 มิ.ย. 51 : 4 คอลัมน์ 3.5 นิ้ว)
รวม	5 ครั้ง	4 ครั้ง
2. <u>ประเภท</u> <u>บทวิเคราะห์ข่าว</u>	2.1 ประเด็นความไม่มั่นใจในการใช้ก๊าซของ ประชาชน (12 มิ.ย. 51 : 6 คอลัมน์ 2.5 นิ้ว) 2.2 ประเด็นปัญหาแผนเอ็นจีวีที่รัฐควรแก้ไข (12 มิ.ย. 51 : 6 คอลัมน์ 2.5 นิ้ว)	- ไม่พบ
รวม	2 ครั้ง	-

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ประเภทข่าวที่นำเสนอ	นสพ. เดลินิวส์	นสพ.มติชน
3. ประเภทบทความ ประชาสัมพันธ์ของ กระทรวงพลังงาน	<ul style="list-style-type: none"> - แผนขยายสถานี - นโยบายการแก้ปัญหาก๊าซมีบริการไม่เพียงพอ - นโยบายแก้ปัญหาการรอคิวเติมเอ็นจีวีนาน - จำนวนผู้ใช้ก๊าซเอ็นจีวีในปัจจุบัน - ราคาเอ็นจีวีปัจจุบัน-อนาคต (9 มิ.ย. 51 : 12 คอถัมภ์ 8 นิ้ว) 	<ul style="list-style-type: none"> - แผนขยายสถานี - นโยบายการแก้ปัญหาก๊าซมีบริการไม่เพียงพอ - นโยบายแก้ปัญหาการรอคิวเติมเอ็นจีวีนาน - นโยบายลดค่าใช้จ่ายการติดตั้งเอ็นจีวี (23 มิ.ย. 51 : 4 คอถัมภ์ 7.25 นิ้ว)
รวม	1 ครั้ง	1 ครั้ง

ที่มา : หนังสือพิมพ์มติชน และหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ระหว่างวันที่ 1-30 มิถุนายน 2551

จากตารางที่ 4.2 พบว่า

การนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของหนังสือพิมพ์ทั้ง 2 ประเภท การนำเสนอข่าวประเภทรายงานข่าวทั่วไปพบมากที่สุดคือ 10 ครั้ง จากหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 5 ครั้งและมติชน 4 ครั้ง รองลงมาเป็นบทวิเคราะห์ข่าวพบ 2 ครั้งโดยหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ และ ประเภทบทความประชาสัมพันธ์พบว่ามีกรนำเสนอที่น้อยที่สุดคือ 2 ครั้ง จากหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 1 ครั้ง และหนังสือพิมพ์มติชน 1 ครั้ง

ผลการศึกษาพบว่า ในการนำเสนอข่าวส่วนใหญ่ของหนังสือพิมพ์ทั้ง 2 ฉบับในช่วงเวลาเดียวกัน เป็นประเด็นข่าวและบทความที่สนับสนุนนโยบายก๊าซเอ็นจีวีของรัฐบาล ได้แก่ ประเด็นเรื่องมาตรการติดตั้งระบบก๊าซ การควบคุมราคาก๊าซ การลดเบี้ยประกันภัย และนโยบายการแก้ปัญหาเรื่องก๊าซเอ็นจีวีด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นแผนการขยายสถานีบริการ และการเพิ่มปริมาณการขนส่งเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ เป็นต้น โดยพบว่ามีบทความที่ไม่ให้การสนับสนุนนโยบายก๊าซเอ็นจีวี 2 ครั้ง จากบทวิเคราะห์ข่าวของหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ได้แก่ประเด็นเรื่องความไม่มั่นใจของประชาชน และแผนของรัฐเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีที่ควรแก้ไข

ผลการศึกษาพบว่า การนำเสนอของหนังสือพิมพ์ทั้ง 2 ฉบับนี้ มีความแตกต่างกันใน 3 ส่วนคือ ความถี่ในการนำเสนอข่าวและบทความเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี รูปแบบการนำเสนอบทความประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อผ่านบทวิเคราะห์ข่าว โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้คือ

1. ความถี่ในการนำเสนอข่าวเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี พบว่า หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ให้ความถี่ในการนำเสนอข่าวและบทความเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี 8 ครั้งซึ่งมากกว่า หนังสือพิมพ์มติชนที่นำเสนอเพียง 5 ครั้งตลอดเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2551

2. รูปแบบการนำเสนอบทความประชาสัมพันธ์ พบว่า หนังสือพิมพ์เดลินิวส์จะใช้รูปแบบการเขียนบทความในลักษณะ การจับประเด็นเป็นข้อ ๆ เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจง่าย ซึ่งแตกต่างจากหนังสือพิมพ์มติชนที่นำเสนอในรูปแบบของการถามตอบปัญหา และเขียนเป็นลักษณะข้อความต่อเนื่องโดยไม่ได้แยกประเด็น โดยพบว่า แม้รูปแบบการเขียนจะเหมือนกัน แต่ใจความที่หนังสือพิมพ์ทั้ง 2 ฉบับต้องการนำเสนอ นั้นมีใจความเหมือนกัน คือการประชาสัมพันธ์นโยบายการแก้ไขปัญหาก๊าซเอ็นจีวี ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของแผนการขยายสถานี นโยบายการแก้ปัญหาก๊าซบริการไม่เพียงพอ และการรอคิวเติมนาน

3. การมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีของสื่อผ่านบทวิเคราะห์ข่าว พบว่ามีความแตกต่างกัน โดยหนังสือพิมพ์เดลินิวส์มีบทวิเคราะห์แสดงความคิดเห็นจากสื่อมวลชน ซึ่งกล่าวถึงปัญหาของก๊าซเอ็นจีวีในปัจจุบันรวมถึงชี้แนวทางแก้ไขให้กับรัฐ โดยนำเสนอ 2 คอลัมน์จาก 8 คอลัมน์ ซึ่งแตกต่างจากหนังสือพิมพ์มติชนที่ไม่พบบทวิเคราะห์แสดงความคิดเห็นในเรื่องนี้ แต่พบเป็นประเภทการรายงานข่าวทั่วไป

**ส่วนที่ 2 ลักษณะทางประชากรของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
ในเขตกรุงเทพมหานคร**

ตารางที่ 4.3

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	217	54.3
หญิง	183	45.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.3 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน เป็นผู้ชาย ร้อยละ 54.3 ส่วนที่เหลือเป็นผู้หญิง ร้อยละ 45.8

ตารางที่ 4.4

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
25-30 ปี	133	33.3
31-36 ปี	107	26.8
37-42 ปี	72	18.0
43-48 ปี	43	10.8
49-55 ปี	45	11.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.4 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 25-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมา มีอายุระหว่าง 31-36 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.8 โดยอายุระหว่าง 43-48 ปีมีส่วนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 10.8

ตารางที่ 4.5
แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ	56	14.0
รัฐวิสาหกิจ	49	12.3
พนักงานบริษัทเอกชน	225	56.3
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	32	8.0
นิสิต นักศึกษา	5	1.3
รับจ้างทั่วไป	14	3.5
แม่บ้าน	9	2.3
ว่างงาน	3	.8
อื่น ๆ	7	1.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.5 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ เป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 56.3 รองลงมา มีอาชีพรับราชการ คิดเป็นร้อยละ 14.0 และพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 12.3 โดยกลุ่มว่างงานมีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.8

ตารางที่ 4.6
แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	4	1.0
มัธยมศึกษา / ปวช.	27	6.8
อนุปริญญา / ปวส.	36	9.0
ปริญญาตรี	248	62.0
สูงกว่าปริญญาตรี	85	21.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.6 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 62.0 รองลงมา มีการศึกษาระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 21.3 โดยกลุ่มการศึกษาระดับประถมศึกษาที่มีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.0

ตารางที่ 4.7

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	20	5.0
10,001-20,000 บาท	133	33.3
20,001-30,000 บาท	86	21.5
30,001-40,000 บาท	52	13.0
40,001-50,000 บาท	31	7.8
50,000 บาทขึ้นไป	78	19.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.7 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ มีรายได้ 10,001-20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน โดยกลุ่มรายได้ ต่ำกว่า 10,000 บาทมีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.0

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการใช้พลังงานของผู้ใช้รถยนต์นั่ง
ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.8

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
ประเภทน้ำมันที่ใช้ปัจจุบันสำหรับรถยนต์

ประเภทน้ำมันที่ใช้ปัจจุบันสำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ดีเซล	75	18.8
เบนซิน 91	80	20.0
เบนซิน 95	38	9.5
ก๊าซโซฮอลล์ 95	128	32.0
ก๊าซโซฮอลล์ 91	79	19.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.8 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ ใช้น้ำมันก๊าซโซฮอลล์ 95 คิดเป็นร้อยละ 32.0 ใช้น้ำมันเบนซิน 91 คิดเป็นร้อยละ 20.0 ใช้น้ำมันก๊าซโซฮอลล์ 91 คิดเป็นร้อยละ 19.8 ดีเซลคิดเป็นร้อยละ 18.8 และเบนซิน 95 มีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.5

ตารางที่ 4.9
แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่
ในการเติมน้ำมันรถยนต์ต่อคันต่อเดือน

ความถี่ในการเติมน้ำมันรถยนต์ต่อคันต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 2 ครั้งต่อเดือน	12	3.0
2 ครั้งต่อเดือน	31	7.8
3 ครั้งต่อเดือน	63	15.8
4 ครั้งต่อเดือน	128	32.0
มากกว่า 4 ครั้ง	166	41.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.9 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ เติมน้ำมันมากกว่า 4 ครั้งต่อคันต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 41.5 รองลงมา เติมน้ำมันรถยนต์ 4 ครั้งต่อคันต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 32.0 โดยการเติมน้ำมันน้อยกว่า 2 ครั้งต่อเดือน มีสัดส่วนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 3.0

ตารางที่ 4.10
แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าใช้จ่าย
ในการเติมน้ำมันรถยนต์ต่อคันต่อเดือน

ค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันรถยนต์ต่อคันต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,000 บาท	17	4.3
1,001-3,000 บาท	90	22.5
3,001-5,000 บาท	148	37.0
5,001-7,000 บาท	77	19.3
มากกว่า 7,000 บาทขึ้นไป	68	17.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.10 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ เติมน้ำมันรถยนต์ 3,001-5,000 บาทต่อคันต่อเดือน รองลงมา เติมน้ำมันรถยนต์ 1,001-3,000 บาทต่อคันต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 22.5 โดยค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 1,000 บาทต่อคันต่อเดือน เป็นสัดส่วนที่น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 4.3

ส่วนที่ 4 ปัจจัยที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน

ตารางที่ 4.11

ระดับปัจจัยด้านสังคมและด้านการตลาดที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน

ปัจจัย	ผลต่อการใช้น้ำมัน						รวม	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความเห็น				
ปัจจัยด้านสังคม										
1. ญาติพี่น้องหรือบุคคลใกล้เคียงแนะนำ	27 (6.8)	89 (22.3)	116 (29.0)	56 (14.0)	80 (20.0)	32 (8.0)	400 (100.0)	2.80	1.23	ปานกลาง
2. เพื่อนแนะนำ	14 (3.5)	97 (24.3)	102 (25.5)	71 (17.8)	81 (20.3)	35 (8.8)	400 (100.0)	2.70	1.19	ปานกลาง
3. เห็นตัวอย่างจากผู้อื่น เช่น ดารา พิธีกร	3 (.8)	22 (5.5)	78 (19.5)	106 (26.5)	138 (34.5)	53 (13.3)	400 (100.0)	1.98	.98	น้อย
4. ผู้ที่เชี่ยวชาญด้านรถยนต์แนะนำ เช่น ช่าง, วิศวกร	65 (16.3)	130 (32.5)	81 (20.3)	47 (11.8)	54 (13.5)	23 (5.8)	400 (100.0)	3.28	1.29	ปานกลาง
5. บริษัทกำหนดประเภทของน้ำมันให้	86 (21.5)	98 (24.5)	76 (19.0)	35 (8.8)	69 (17.3)	36 (9.0)	400 (100.0)	3.27	1.42	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย								2.87	0.90	ปานกลาง
ปัจจัยด้านการตลาด										
ปัจจัยด้านสินค้า										
1. น้ำมันที่มีมาตรฐานและความปลอดภัย	119 (29.8)	175 (43.8)	79 (19.8)	8 (2.0)	12 (3.0)	7 (1.8)	400 (100.0)	3.97	.93	มาก
2. น้ำมันที่ใช้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ เช่น มีคุณภาพ ทำให้เครื่องยนต์เดินเรียบ ไม่สะดุด ไม่อืด	143 (35.8)	157 (39.3)	75 (18.8)	11 (2.8)	8 (2.0)	6 (1.5)	400 (100.0)	4.06	.92	มาก
3. ไม่จำเป็นต้องตัดแปลงเครื่องยนต์	86 (21.5)	105 (26.3)	67 (16.8)	11 (2.8)	11 (2.8)	120 (30.0)	400 (100.0)	3.87	1.02	มาก
4. น้ำมันที่ช่วยลดมลภาวะให้สิ่งแวดล้อม	77 (19.3)	125 (31.3)	120 (30.0)	51 (12.8)	16 (4.0)	11 (2.8)	400 (100.0)	3.50	1.08	มาก

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ปัจจัย	ผลต่อการใช้น้ำมัน						รวม	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความเห็น				
5. เป็นน้ำมันที่ระบุไว้ในคู่มือรถยนต์	112 (28.0)	139 (34.8)	94 (23.5)	25 (6.3)	18 (4.5)	12 (3.0)	400 (100.0)	3.78	1.08	มาก
6. พนักงานในปั๊มให้บริการดี	13 (3.3)	74 (18.5)	189 (47.3)	68 (17.0)	38 (9.5)	18 (4.5)	400 (100.0)	2.88	.95	ปานกลาง
7. ความน่าเชื่อถือของผู้จำหน่าย (ตราสินค้า) เช่น ปตท. เซลล์ คาลเท็กซ์ บางจาก เอสโซ่ ปิโตรนัส	57 (14.3)	160 (40.0)	129 (32.3)	29 (7.3)	15 (3.8)	10 (2.5)	400 (100.0)	3.55	.96	มาก
รวมค่าเฉลี่ย								3.66	0.67	มาก
ปัจจัยด้านราคา										
1. ราคาที่ถูกกว่าหากเปรียบเทียบกับคู่แข่ง	113 (28.3)	117 (29.3)	100 (25.0)	45 (11.3)	19 (4.8)	6 (1.5)	400 (100.0)	3.66	1.15	มาก
2. ใช้บัตรเครดิตได้	63 (15.8)	113 (28.3)	106 (26.5)	47 (11.8)	39 (9.8)	32 (8.0)	400 (100.0)	3.31	1.20	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย								3.50	0.95	มาก
ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่าย										
1. สะดวกในการเข้าใช้บริการ เพราะมีปั๊มให้บริการทั่วประเทศ	118 (29.5)	173 (43.3)	73 (18.3)	15 (3.8)	16 (4.0)	5 (1.3)	400 (100.0)	3.92	1.00	มาก
2. มีปั๊มบริการใกล้บ้าน	116 (29.0)	154 (38.5)	91 (22.8)	18 (4.5)	15 (3.8)	6 (1.5)	400 (100.0)	3.86	1.02	มาก
3. สะดวกในการเติม ไม่ต้องรอคิวนาน	127 (31.8)	154 (38.5)	95 (23.8)	10 (2.5)	11 (2.8)	3 (.8)	400 (100.0)	3.95	.95	มาก
4. มีบริการร้านค้าภายในปั๊ม เช่น ร้านกาแฟและร้านสะดวกซื้อ	62 (15.5)	132 (33.0)	116 (29.0)	54 (13.5)	22 (5.5)	14 (3.5)	400 (100.0)	3.41	1.09	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย								3.79	0.82	มาก

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ปัจจัย	ผลต่อการใช้น้ำมัน						รวม	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี ความเห็น				
ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด										
1. ได้รับการรับประกันจากศูนย์รถยนต์	70 (17.5)	133 (33.3)	124 (31.0)	34 (8.5)	19 (4.8)	20 (5.0)	400 (100.0)	3.53	1.05	มาก
2. บริการเสริมในปั้มน้ำมัน เช่น เช็ดกระจก เติมลมยาง	48 (12.0)	105 (26.3)	153 (38.3)	52 (13.0)	32 (8.0)	10 (2.5)	400 (100.0)	3.22	1.09	ปานกลาง
3. สามารถสะสมแต้มเพื่อแลกของได้	29 (7.3)	64 (16.0)	131 (32.8)	101 (25.3)	58 (14.5)	17 (4.3)	400 (100.0)	2.75	1.13	ปานกลาง
4. ได้รับบัตรส่วนลดและของแถม	39 (9.8)	73 (18.3)	131 (32.8)	81 (20.3)	61 (15.3)	15 (3.8)	400 (100.0)	2.86	1.19	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย								3.08	0.93	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ยของปัจจัยการตลาด								3.53	0.64	มาก
รวมค่าเฉลี่ยของปัจจัยทั้งหมด								3.37	.60	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.11 พบว่า

ปัจจัยที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมีผลต่อกลุ่มตัวอย่างในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยคิดเป็น 3.37 โดยปัจจัยด้านการตลาดมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากกว่าปัจจัยด้านสังคม ค่าเฉลี่ย 3.53 และ 2.87 ตามลำดับ โดยมีผลในระดับมาก และ ระดับปานกลาง ตามลำดับ หากมองในปัจจัยด้านการตลาดจะพบว่า ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่าย มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากที่สุด โดยมีผลในระดับมาก รองลงมา คือ ปัจจัยด้านสินค้า มีผลในระดับมากเช่นกัน ในขณะที่ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน น้อยที่สุด โดยมีผลในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.79, 3.66 และ 3.08 ตามลำดับ

ปัจจัยด้านสังคมมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.87 เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า การที่ผู้เชี่ยวชาญด้านรถยนต์แนะนำ เช่น ช่าง, วิศวกร มีผลทำให้เกิดการใช้ น้ำมันมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.28 โดยมีผลในระดับปานกลาง รองลงมา คือ การที่บริษัทกำหนดประเภทของน้ำมันให้ โดยมีผลต่อการใช้ น้ำมัน ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.27 ในขณะที่

การเห็นตัวอย่างจากผู้อื่น เช่น ดารา พิธีกร ทำให้เกิดการใช้น้ำมันน้อยกว่าเหตุผลอื่น ๆ ค่าเฉลี่ย 1.98 โดยมีผลในระดับน้อย

ปัจจัยทางการตลาดมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันในระดับ มาก โดยปัจจัยด้านสินค้ามีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันในระดับ มากที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.66 โดยเมื่อศึกษาในรายละเอียดแล้วพบว่า ปัจจัยด้านสินค้าที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากที่สุด คือ น้ำมันที่ใช้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ เช่น มีคุณภาพทำให้เครื่องยนต์เดินเรียบ ไม่สะดุด ไม่อืด โดยมีผลในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.06 รองลงมาคือ น้ำมันที่ใช้มีมาตรฐานและความปลอดภัย โดยมีผลในระดับมากเช่นกัน ค่าเฉลี่ย 3.97 และปัจจัยด้านสินค้าที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันน้อยที่สุดคือ พนักงานในปั๊มให้บริการดี โดยมีผลในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.88

ปัจจัยด้านราคามีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 3.50 เมื่อศึกษาในรายละเอียดพบว่า ราคาที่ถูกกว่าหากเปรียบเทียบกับคู่แข่ง มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน มากกว่าการใช้บัตรเครดิตได้ ค่าเฉลี่ย 3.66 และ 3.31 โดยมีผลในระดับมาก และ ปานกลาง ตามลำดับ

ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่ายมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 3.79 เมื่อศึกษาในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยด้านสถานที่จัดจำหน่ายที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากที่สุด คือ สะดวกในการเติม ไม่ต้องรอคิวนาน รองลงมา คือ สะดวกในการเข้าใช้บริการ เพราะมีปั๊มให้บริการทั่วประเทศ ค่าเฉลี่ย 3.95 และ 3.92 ตามลำดับ โดยมีผลในระดับมาก และปัจจัยด้านสถานที่ที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันน้อยที่สุด คือ การมีบริการร้านค้าภายในปั๊มเช่น ร้านกาแฟและร้านสะดวกซื้อ ค่าเฉลี่ย 3.41 ซึ่งมีผลในระดับปานกลาง

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดมีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมัน ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.08 เมื่อศึกษาในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันมากที่สุดคือ การได้รับการรับประกันจากศูนย์รถยนต์ ค่าเฉลี่ย 3.53 โดยมีผลในระดับมาก รองลงมา คือ บริการเสริมในปั๊มน้ำมันเช่น เช็ดกระจก เติมนมยาง โดยมีผลในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 3.22 และปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลทำให้เกิดการใช้น้ำมันน้อยที่สุดคือ การสะสมแต้มเพื่อแลกของ ค่าเฉลี่ย 2.75 โดยมีผลในระดับปานกลาง

ส่วนที่ 5 แนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์

ตารางที่ 4.12

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่เปลี่ยน
มาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน

การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
เปลี่ยน	203	50.8
ไม่เปลี่ยน	114	28.5
ไม่แน่ใจ	83	20.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.12 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 50.8 ไม่เปลี่ยน ร้อยละ 28.5 ไม่แน่ใจ ร้อยละ 20.

ตารางที่ 4.13

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่เปลี่ยน
มาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน

เหตุผลที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันราคาสูง, สภาวะเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อ การดำรงชีวิต จึงต้องการลดค่าใช้จ่าย	100	49.3
ก๊าซถูกกว่าราคาน้ำมัน	40	19.7
ใช้รถมาก ต้องเดินทางระยะไกล	35	17.2
รักษาสิ่งแวดล้อม, ช่วยสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน	5	2.5
การลดนำเข้าน้ำมันของประเทศ		
มีรถที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีผลิตออกมาจากโรงงาน โดยตรง โดยไม่ต้องดัดแปลงระบบเครื่องยนต์จากร้านติดตั้งข้างนอก	5	2.5
มีความมั่นใจในคุณภาพก๊าซเอ็นจีวี	2	1.0
มีการโฆษณาจากฝ่ายรัฐ จึงเกิดความน่าเชื่อถือ	1	0.5
เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของพลังงานทดแทนน้ำมัน	1	0.5
ไม่ตอบ	14	6.8
รวม	203	100

จากตารางที่ 4.13 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
ส่วนใหญ่ เปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน เพราะราคาน้ำมันสูง
สภาวะเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อ การดำรงชีวิตจึงต้องการลดค่าใช้จ่ายคิดเป็นร้อยละ 49.3
รองลงมา คือ ก๊าซถูกกว่าราคาน้ำมันคิดเป็นร้อยละ 19.7 และ ใช้รถมาก ต้องเดินทางระยะไกล
คิดเป็นร้อยละ 19.7 โดยเหตุผลเรื่องก๊าซธรรมชาติเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของพลังงานทดแทนน้ำมัน
มีสัดส่วนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 0.5

ตารางที่ 4.14

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่ไม่เปลี่ยน
มาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน

เหตุผลที่ไม่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
รถใช้น้อย วิ่งระยะไม่ไกล วิ่งในเมือง จึงติดก๊าซไม่คุ้ม	31	27.2
ค่าติดตั้งยังราคาสูง, สิ้นเปลืองในการเปลี่ยนแปลง	22	19.3
ปั้มน้ำมัน หาปั้มเติมยาก ไม่สะดวกในการเติม	15	13.2
กลัวเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานการติดตั้ง	10	8.8
กลัวเครื่องยนต์พัง ไม่แน่ใจในคุณภาพ	10	8.8
บริษัทกำหนดประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงเนื่องจากเป็นรถของผู้จ้าง	6	5.3
ใช้น้ำมันมานานแล้ว ไม่อยากดัดแปลงเครื่องยนต์	6	5.3
รถที่ใช้อยู่ประหยัดน้ำมัน เหมาะสมกับเครื่องแล้ว	5	4.4
รถเก่า ไม่มีเนื้อที่พอใจใส่ถังก๊าซได้	4	3.5
ในอนาคตก๊าซคงไม่มีเพียงพอต่อความต้องการของตลาด	4	3.5
รอให้มีรถยนต์ที่ผลิตมาเพื่อใช้ก๊าซโดยเฉพาะ	2	1.8
ไม่มีเวลาไปติดตั้ง และปรับจูนเครื่องยนต์	2	1.8
ไม่ชอบ	1	0.9
ไม่ตอบ	2	1.6
รวม	203	100

จากตารางที่ 4.14 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ ที่มีแนวโน้มจะไม่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน เพราะ รถยนต์ใช้น้อย วิ่งระยะไม่ไกล วิ่งในเมือง จึงติดก๊าซไม่คุ้มคิดเป็นร้อยละ 27.2 รองลงมา คือ ค่าติดตั้งยังราคาสูง, สิ้นเปลืองในการเปลี่ยนแปลงคิดเป็นร้อยละ 19.3 ปั้มน้ำมัน หาปั้มเติมยาก ไม่สะดวกในการเติมคิดเป็นร้อยละ 13.2 กลัวเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานการติดตั้ง กลัวเครื่องยนต์พัง ไม่แน่ใจในคุณภาพคิดเป็นร้อยละ 21.9 โดยเหตุผลไม่ชอบมีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.9

ตารางที่ 4.15

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่ไม่แน่ใจที่จะ
เปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน

เหตุผลที่ไม่แน่ใจมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
รถเพิ่งซื้อไม่ถึงปี หากดัดแปลงระบบเครื่องยนต์จะทำให้เสียระยะประกันกับบริษัทรถยนต์ที่มีอยู่	25	30.1
ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ, ปัจจุบันยังทนราคาน้ำมันได้ แต่ถ้าราคาน้ำมันสูงกว่านี้ก็อาจจะเปลี่ยนเป็นก๊าซ	16	19.3
ยังไม่มีประสบการณ์และไม่แน่ใจในเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานของร้านที่ติดตั้งระบบ ว่ามีผลต่อเครื่องยนต์หรือไม่	13	15.7
ยังไม่อยากดัดแปลงเครื่องยนต์, ไม่แน่ใจว่าคุ้มค่ากับสภาพรถยนต์หรือจำนวนเงินที่เสียไปในการติดตั้งหรือไม่	12	14.5
ไม่ทราบคุณภาพของก๊าซจะมีมากน้อยแค่ไหน, ก๊าซเอ็นจีวียังมีให้บริการไม่เพียงพอถ้ามีปั้มมากขึ้นก็อาจจะเปลี่ยนไปใช้	8	9.6
สถานีบริการมีน้อยหากขับนอกเส้นทางหาปั้มเติมยาก	6	7.2
มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยน ราคาแพงต้องวางเครื่องใหม่ในเครื่องยนต์ดีเซล	2	2.4
เครื่องยนต์เก่าแล้ว รอเปลี่ยนเครื่องก่อน	1	1.2
รวม	83	100

จากตารางที่ 4.15 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ ไม่แน่ใจที่จะเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (แอลพีจี/เอ็นจีวี) แทนน้ำมัน เพราะ รถเพิ่งซื้อไม่ถึงปี หากดัดแปลงระบบเครื่องยนต์จะทำให้เสียระยะประกันกับบริษัทรถยนต์ที่มีอยู่คิดเป็นร้อยละ 36.1 รองลงมา คือ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ, ปัจจุบันยังทนราคาน้ำมันได้ แต่ถ้าราคาน้ำมันสูงกว่านี้ก็อาจจะเปลี่ยนเป็นก๊าซคิดเป็นร้อยละ 30.1 ยังไม่มีประสบการณ์และไม่แน่ใจในเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานของร้านที่ติดตั้งระบบ ว่ามีผลต่อเครื่องยนต์หรือไม่คิดเป็นร้อยละ 19.3 และ ยังไม่อยากดัดแปลงเครื่องยนต์, ไม่แน่ใจว่าคุ้มค่ากับสภาพรถยนต์หรือจำนวนเงินที่เสียไปในการติดตั้งหรือไม่คิดเป็นร้อยละ 15.7 โดยเหตุผลเรื่องเครื่องยนต์เก่า รอเปลี่ยนเครื่องยนต์ก่อน มีสัดส่วนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 1.2

ตารางที่ 4.16

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเลือกใช้
ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ หากตัดสินใจใช้ก๊าซธรรมชาติ

การเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ก๊าซ แอลพีจี	89	43.8
ก๊าซ เอ็นจีวี	114	56.2
รวม	203	100.0

จากตารางที่ 4.16 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
ที่ตัดสินใจใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ ส่วนใหญ่เลือกใช้ก๊าซเอ็นจีวี มากกว่า ก๊าซแอลพีจี
คิดเป็นร้อยละ 56.2 และ 43.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.17

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
เหตุผลที่เลือกใช้ก๊าซแอลพีจีสำหรับรถยนต์

เหตุผลที่เลือกใช้ก๊าซแอลพีจี สำหรับรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
สะดวกมีปั้มมากกว่าไม่ต้องรอนาน, หาเติมง่ายระหว่างทาง	42	47.2
การติดตั้งราคาไม่สูง, ราคาติดตั้งถูกกว่าก๊าซเอ็นจีวี	28	31.5
มีความปลอดภัยโดยรวมเท่ากับก๊าซเอ็นจีวี	8	9.0
ดูแลง่าย, ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์หรือ	4	4.5
มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์น้อยกว่าก๊าซเอ็นจีวี		
มีผู้แนะนำ	4	4.5
มีบริการใกล้บ้าน	2	2.2
ไม่ตอบ	1	1.1
รวม	89	100

จากตารางที่ 4.17 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
เลือกใช้ก๊าซแอลพีจีสำหรับรถยนต์ เพราะ สะดวกมีปั้มมากกว่าไม่ต้องรอนาน, หาเติมง่ายระหว่าง

ทาง คิดเป็นร้อยละ 47.2 รองลงมา เพราะ การติดตั้งราคาไม่สูง, ราคาติดตั้งถูกกว่าก๊าซเอ็นจีวี คิดเป็นร้อยละ 31.5 โดยเหตุผลเรื่องก๊าซแอลพีจีมีบริการใกล้บ้านมีส่วนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 1.1

ตารางที่ 4.18
ระดับปัจจัยที่เป็นสาเหตุที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ เอ็นจีวี

สาเหตุที่เปลี่ยนมา ใช้ก๊าซ เอ็นจีวี	ความคิดเห็น						รวม	- x	S.D.	ความ หมาย
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	ไม่มี ความเห็น				
1. ความปลอดภัยของก๊าซ เอ็นจีวี เพราะเบากว่า อากาศ	38 (33.3)	48 (42.1)	21 (18.4)	4 (3.5)	2 (1.8)	1 (.9)	114 (100.0)	4.03	.91	มาก
2. ก๊าซ เอ็นจีวี ไม่มีผลเสีย ต่อเครื่องยนต์ เช่น เครื่องยนต์ไม่พัง	22 (19.3)	48 (42.1)	31 (27.2)	2 (1.8)	1 (.9)	10 (8.8)	114 (100.0)	3.85	.81	มาก
3. ก๊าซ เอ็นจีวี เป็นพลัง งานสะอาด ต่อสิ่งแวดล้อม	34 (29.8)	54 (47.4)	21 (18.4)	1 (.9)	-	4 (3.5)	114 (100.0)	4.10	.73	มาก
4. ระบบก๊าซ เอ็นจีวี สามารถใช้ควบคู่ไปกับ เชื้อเพลิงที่คุณใช้อยู่ได้	40 (35.1)	53 (46.5)	17 (14.9)	1 (.9)	-	3 (2.6)	114 (100.0)	4.19	.72	มาก
5. ราคาก๊าซ เอ็นจีวี มีราคาถูกที่สุดเมื่อ เปรียบเทียบกับน้ำมัน	62 (54.4)	40 (35.1)	9 (7.9)	1 (.9)	-	2 (1.8)	114 (100.0)	4.46	.68	มาก
6. คุณต้องการสนับสนุน มาตรการการใช้ พลังงานทดแทนของ รัฐบาล	44 (38.6)	32 (28.1)	26 (22.8)	8 (7.0)	1 (.9)	3 (2.6)	114 (100.0)	3.99	1.00	มาก
7. ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทุกวัน	89 (78.1)	18 (15.8)	6 (5.3)	-	-	1 (.9)	114 (100.0)	4.73	.55	มากที่สุด

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

สาเหตุที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซ เอ็นจีวี	ความคิดเห็น						รวม	- X	S.D.	ความ หมาย
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	ไม่มี ความเห็น				
8. รัฐบาลมีนโยบายเพิ่ม ปริมาณก๊าซ เอ็นจีวี ทั่ว ประเทศ	40 (35.1)	33 (28.9)	27 (23.7)	7 (6.1)	3 (2.6)	4 (3.5)	114 (100.0)	3.91	1.05	มาก
9. รัฐบาลมีมาตรการ สนับสนุนกองทุน รับประกันเงินกู้สำหรับ ผู้ติดตั้งก๊าซ เอ็นจีวี	22 (19.3)	40 (35.1)	37 (32.5)	10 (8.8)	3 (2.6)	2 (1.8)	114 (100.0)	3.61	.99	มาก
10. รัฐบาลประกันราคา ก๊าซ เอ็นจีวีคงที่ 8.50 บาทไปจนถึงปี พ.ศ. 2552	42 (36.8)	37 (32.5)	21 (18.4)	10 (8.8)	3 (2.6)	1 (.9)	114 (100.0)	3.93	1.08	มาก
11. รัฐบาลอนุญาตให้ลดค่า ต่อทะเบียนรถยนต์ สำหรับรถยนต์ที่ใช้ ก๊าซ เอ็นจีวี	37 (32.5)	37 (32.5)	32 (28.1)	6 (5.3)	1 (.9)	1 (.9)	114 (100.0)	3.91	.95	มาก
12. รัฐบาลมีมาตรการเพิ่ม จำนวนรถสาธารณะที่ ใช้ก๊าซเอ็นจีวี เช่น รถเมล์ รถ บขส. และ รถแท็กซี่	37 (32.5)	41 (36.0)	22 (19.3)	10 (8.8)	2 (1.8)	2 (1.8)	114 (100.0)	3.90	1.02	มาก
13. รัฐบาลมีมาตรการลด ภาษีนำเข้าอุปกรณ์ ติดตั้งก๊าซ เอ็นจีวี และ อะไหล่เครื่องยนต์ สำหรับรถยนต์ที่ใช้ ก๊าซ เอ็นจีวี	47 (41.2)	38 (33.3)	19 (16.7)	6 (5.3)	2 (1.8)	2 (1.8)	114 (100.0)	4.09	.98	มาก
	รวม							4.06	.58	มาก

จากตารางที่ 4.18 ผลการศึกษา พบว่า สาเหตุที่มีผลต่อการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี สำหรับรถยนต์มากที่สุด คือราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นทุกวัน ค่าเฉลี่ย 4.73 โดยมีผลมากที่สุด รองลงมา คือราคาก๊าซเอ็นจีวี มีราคาถูกที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับน้ำมัน และ การที่ระบบก๊าซเอ็นจีวีสามารถ ใช้งานได้คุ้มกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ได้ โดยมีผลในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.46 และ 4.19 ตามลำดับ โดย เหตุผลที่มีผลต่อการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีน้อยที่สุด คือ การที่รัฐบาลมีมาตรการสนับสนุนกองทุน รับประกันเงินกู้สำหรับผู้ติดตั้งก๊าซเอ็นจีวี ค่าเฉลี่ย 3.61 แต่ก็ยังมีผลในระดับมากเช่นกัน