

บทที่ 5

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

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

1. สรุปการวิจัย

จากผลการวิจัยตามขั้นตอนการวิจัย ผู้วิจัยนำสาระสำคัญของงานวิจัยมาสรุปได้ดังนี้

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย (1) ศึกษาปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 (2) ศึกษาถึงปัญหาของปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 (3) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทน การใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ ผู้วิจัยคาดว่าจะเกิดประโยชน์กับหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในการส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ดังนี้ (1) ทราบถึงวิธีการในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ให้ประสบผลสำเร็จ ตามเป้าหมายที่ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ กำหนดไว้ (2) ให้ทางภาครัฐและผู้ที่สนใจที่จะศึกษา รู้จักการใช้แนวคิดหลักทางการตลาดในส่วน of เครื่องมือการตลาดที่เรียกว่า ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4P's) มาปรับใช้หรือประยุกต์ใช้ร่วมกับการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 สมมติฐานของการวิจัย การดำเนินการวิจัยเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และได้รับประโยชน์ตามที่คาดไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานเป็นแนวทางในการวิจัยไว้ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

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

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

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

สมมติฐานข้อที่ 5 การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

1.4 วิธีดำเนินการวิจัย ประกอบด้วย การดำเนินการในประเด็นประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องที่ใช้ในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้

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

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

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

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

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

1.4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การวิจัยเชิงปริมาณเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวม

ข้อมูลได้แก่ แบบสอบถาม(Questionnaire) และแบบสัมภาษณ์ ดังนี้

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

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

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

- ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

- ด้านประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ด้านการจัดจำหน่ายและการกระจายสินค้า

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามปลายเปิดให้ผู้ตอบแสดงความเห็นเพิ่มเติมโดยอิสระในเรื่องการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขแนวทางการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยมีคำถามในส่วนนี้ 5 ข้อ

- แบบสัมภาษณ์ จะประกอบด้วยกัน 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

ส่วนที่ 2 เป็นการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ไปปฏิบัติ

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

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

การเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการ เก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรจากผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยเก็บข้อมูลจากผู้มาใช้บริการในสถานบริการน้ำมัน รวม 5 บริษัท ดังนี้

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

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

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

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

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

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

1.5 ผลการวิจัย นำเสนอตามลำดับการศึกษาข้อมูลดังนี้

ผลการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล

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

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

ผลการศึกษาระดับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในภาพรวม พบว่า

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

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

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

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

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

- เพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านราคา และด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริม การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- เพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านคุณภาพ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- อายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- อายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในด้านคุณภาพ , ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

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

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

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

เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

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

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

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

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4 การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน พบว่า

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

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

ผลการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5 การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน พบว่า

- มีปัจจัยด้าน เพศ และอายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การจัดให้มีสถานที่ผลิต

และจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทน น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ จึงไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- มีปัจจัยด้าน ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ต่างกัน มีความคิดเห็นในเรื่อง การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ผลการทดสอบ สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

2. อภิปรายผล

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน การใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยขอนำมาอภิปราย ผล เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยและปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุน ไว้ดังนี้

2.1 ผลการวิเคราะห์ ปัจจัยส่วนบุคคล

จากผลการวิจัยพบว่า

- เพศ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยอาศัยปัจจัย ด้านราคาและด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในการตัดสินใจ เพราะ ความคิดเห็นในด้านราคา และด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยผลจากการทดสอบ และสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ส่วนปัจจัยด้านคุณภาพ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะไม่มี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบ และไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

- อายุ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยอาศัยปัจจัย ด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในการตัดสินใจ เพราะมีความคิดเห็นในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดย ผลจากการทดสอบ และสอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้ ส่วนปัจจัยด้านคุณภาพ , ด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะ มีความคิดเห็นในด้านคุณภาพ ด้านการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และด้านการจัดให้มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความ

แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบ และไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดไว้

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

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

2.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จากผลการวิจัยพบว่า

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

โซซอลให้ต่ำกว่า ราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซินและการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล และสอดคล้องกับ ผลงานวิจัย เรื่องพลังงานทดแทน: การแก้ปัญหาน้ำมัน ของสำนักงานพลังงาน ภูมิภาคที่ 9 ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 และสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระใน ส่วนที่ 3 ของ ผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้อง กับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซซอล ไป ปฏิบัติในด้านราคาของน้ำมันแก๊สโซซอล ซึ่งหากภาครัฐกำหนดราคาจากสภาพความเป็นจริงตาม กลไกของตลาด ราคาของน้ำมันแก๊สโซซอล จะต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซซอล เพิ่มมากขึ้น

- ปัจจัยด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซซอล มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซซอล โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านเพศและอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชาชนผู้ใช้รถ เห็นว่า คุณภาพของน้ำมันแก๊สโซซอล มีผลต่อการตัดสินใจ ในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซซอล แต่ก็ขึ้นอยู่กับระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ของผู้ตัดสินใจประกอบด้วย ซึ่งสอดคล้องยุทธศาสตร์ แก๊สโซซอลที่ภาครัฐกำหนดในเรื่องของกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซซอล , การขออนุญาตตั้ง โรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง , การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 และการดูแล การนำพืชมามาผสมในน้ำมันเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง รวมทั้งสอดคล้องกับ ผลงานวิจัยของ ชีรภัทร ศรีนรคุตร (2548) ผู้อำนวยการ โครงการเอทานอล สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องแก๊สโซซอล ซึ่งเป็นงานวิจัยที่ศึกษาถึง ความเป็นมา และคุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซซอล , ผลงานวิจัยของ ถาวรัตน์ รามางกูร (2548) ศูนย์วิจัยและอบรมพลังงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง โครงการพลังงานและการขยายตัวทาง เศรษฐกิจของประเทศไทย รวมทั้งสอดคล้องกับผลงานวิจัย เรื่องพลังงานทดแทน: การแก้ปัญหา น้ำมัน ของสำนักงานพลังงานภูมิภาคที่ 9 ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 และสอดคล้องกับข้อคิดเห็น เพิ่มเติมอิสระใน ส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็น ต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับ การนำ ยุทธศาสตร์แก๊สโซซอล ไปปฏิบัติ ในด้านการกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซซอล ซึ่งหาก ภาครัฐ มีการควบคุม และการกำหนดคุณภาพของน้ำมัน แก๊สโซซอล อย่างจริงจังและมีการส่งเสริม ให้มีการแข่งขันในด้านการผลิตอย่างเสรี เป็นไปตามกลไกของตลาด จะทำให้คุณภาพของน้ำมัน

แก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งเกิดจากการแข่งขัน และจะเกิดการยอมรับจากประชาชนผู้ใช้รถ เพิ่มมากขึ้น

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

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

มีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไว้จำหน่ายทั่วประเทศ ในทุกท้องที่ ซึ่งไม่สอดคล้องกับรายงานผลการวิจัยที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 แต่จะสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระในส่วนของ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ ในด้านการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐ มีการจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และส่งเสริมสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ ทราบถึงข้อเท็จจริง ในการผลิตเอทานอล ที่เป็นส่วนผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งเป็นการใช้วัตถุดิบที่เป็นพืชผลทางการเกษตร ทำให้ประชาชนทั่วไปและประชาชนผู้ใช้รถ เข้าใจถึง การส่งเสริมในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างแท้จริง ซึ่งจะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ด้วยความจริงใจ

2.3 ปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จากผลการวิจัยพบว่า

- ปัจจัยด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับ ปานกลาง และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านเพศและอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชากรผู้ใช้รถ มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยศึกษาจากกลุ่มปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศและอายุ และเมื่อศึกษารายละเอียดในการตอบข้อคำถามข้อที่ 3 ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับ ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ พบว่า เพศชายและเพศหญิง มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อยและภาพรวมปัจจัยส่วนตัว ด้าน เพศ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และพบว่าอายุที่ต่างกันทุกช่วงอายุ มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ น้อย และภาพรวมปัจจัยส่วนตัว ด้านอายุ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ประชากรผู้ใช้รถมีปัญหาในเรื่องความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จึงมีผลต่อการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระในส่วนของ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมันที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ ในด้าน การกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐ มีการควบคุม และการกำหนดคุณภาพของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ อย่างจริงจังและมีการส่งเสริมให้มี การแข่งขันในด้านการผลิตอย่างเสรี เป็นไปตามกลไกของตลาด

จะทำให้คุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดซึ่งเกิดจากการแข่งขัน และจะเกิดการยอมรับจากประชาชนผู้ใช้รถ เพิ่มมากขึ้น

- ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีผลต่อการตัดสินใจในการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยภาพรวม มีระดับ ความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลางและมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถและน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้) และ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 (ปัจจัยด้านอายุ) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประชากรผู้ใช้รถ มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยศึกษาจากกลุ่มปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุ และเมื่อศึกษารายละเอียดในการตอบข้อคำถามข้อที่ 8 และ 9 ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ตอบในบางช่วงอายุ มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับ น้อย และภาพรวมปัจจัยส่วนตัว ด้านอายุ ไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากผลการทดสอบดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ประชากรผู้ใช้รถ มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จึงมีผลต่อการที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ซึ่งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นเพิ่มเติมอิสระ ในส่วนที่ 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถ และผู้จำหน่ายน้ำมัน ที่มีความคิดเห็นต่อผู้ใช้รถ รวมทั้งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้บริหารหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำยุทธศาสตร์ แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ ในด้านการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งหากภาครัฐ มีการส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์ สนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ โดยการใช้สื่อต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์เพื่อแจ้งให้ประชาชนผู้ใช้รถ ทราบถึง ประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่ว่าจะเป็นเกิดขึ้นกับตนเอง หรือกับประเทศชาติ โดยรวม จะทำให้ประชาชนผู้ใช้รถ หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น

3. ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยขอเสนอแนะ แนวทางการพัฒนาปัจจัย ที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ผลสรุปจากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ แทนการใช้ น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้ทราบถึงปัจจัยและปัญหาที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ เพื่อให้ยุทธศาสตร์ประสบผลสำเร็จเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม การนำผลสรุปจากการวิจัยไปใช้ให้เกิดประโยชน์นั้น จำเป็นต้องพิจารณา ถึงความสอดคล้องที่เกิดขึ้นจริงกับสถานการณ์ ที่เป็นอยู่ในทุก ๆ ด้าน ได้แก่

ด้านราคา ภาครัฐ ควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทาง ดังนี้

- การยกเว้นภาษีสรรพสามิต
- การกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- การลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์

พลังงาน

- การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล

เพื่อจะส่งผลกระทบต่อราคาของเอทานอลที่ใช้เป็นผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้มีราคาเป็นไปตามกลไกของตลาด ซึ่งเกิดจากการแข่งขันทางการตลาดอย่างแท้จริงของผู้ผลิตเอทานอล และจะเป็นกลไกที่สำคัญในการกำหนดโครงสร้างต้นทุนของราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทำให้ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นไปตามมาตรฐานที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งอาจจะมีราคาต่ำกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูกและเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น

ด้านคุณภาพ ภาครัฐควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทางดังนี้

- การกำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง
- การยกเลิกการใช้สาร MTBE
- การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์การในการดูแล การนำพืชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

เพื่อจะส่งผลกระทบต่อการผลิตเอทานอลที่มีคุณภาพ เพื่อนำมาใช้ผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทำให้ได้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่มีคุณภาพ เป็นไปตามมาตรฐานที่ภาครัฐกำหนด ซึ่งเกิดจากการแข่งขันทางการตลาดของผู้ผลิตเอทานอล และผู้ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตลอดจนผู้ผลิตยานยนต์ จะต้อง

ผลิตภัณฑ์ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ขึ้นมารองรับอย่างจริงจัง ซึ่งสิ่งต่างๆที่กล่าวมานี้ จะเป็นกลไกที่สำคัญในการกำหนดมาตรฐานของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทำให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีคุณภาพเป็นไปตามที่ภาครัฐกำหนด และเป็นการลดการนำเข้าสาร MTBE จากต่างประเทศที่มีราคาสูง ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพและราคาถูก ซึ่งเป็นการลดมลพิษในอากาศจากการใช้เชื้อเพลิงอย่างแท้จริง และเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้น

ด้านประชาสัมพันธ์ ภาครัฐควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทาง ดังนี้

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

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

ด้านการจัดให้มีสถานีบริการจำหน่ายและผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ภาครัฐควรพิจารณาส่งเสริมและสนับสนุน แนวทาง ดังนี้

- การให้มีการจัดตั้ง โรงงานผลิตเอทานอลของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาดกลางกระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

เพื่อจะส่งผลต่อประชาชน ให้ได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพและราคาถูก โดยภาครัฐ ควรร่วมมือกับภาคเอกชนเร่งส่งเสริมและสนับสนุนให้สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วประเทศมีน้ำมัน

แก๊สโซฮอลล์ ไว้บริการให้กับประชาชนผู้ที่สนใจที่จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ที่จะสนับสนุนพลังงานทดแทนที่ใช้พืชผลทางการเกษตรเป็นวัตถุดิบในการผลิต โดยประชาชนผู้บริโภคร จะได้รับทราบถึงข้อเท็จจริง ถึงการผลิตเอทานอลว่า เป็นพลังงานทดแทนที่ใช้พืชผลทางการเกษตรเป็นวัตถุดิบในการผลิต โดยการส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอลของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาดกลางกระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้ผู้วิจัย เล็งเห็นถึงความสำคัญของการนำหลักแนวคิด และทฤษฎี ต่าง ๆ มาประยุกต์หรือปรับใช้ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ ให้ประสบความสำเร็จได้

ดังนั้น การบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ ให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จึงจำเป็นจะต้องใช้หลักแนวคิดและทฤษฎี ต่าง ๆ มาประยุกต์หรือปรับใช้ เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการ นั้น ๆ ประสบผลสำเร็จตามที่กำหนดไว้

จากการสรุปการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอ ดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่า ภาครัฐยังขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี ที่จะสร้างความรู้ความเข้าใจในทุกๆ ด้านเกี่ยวกับการส่งเสริมและสนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ไม่ว่าจะเป็น ด้านราคา ด้านคุณภาพ และการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ตลอดจนการจัดให้มีสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อย่างทั่วถึง

ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชน ควรร่วมมือกันช่วยประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชน ในเรื่องของพลังงาน(น้ำมันแก๊สโซฮอลล์) อย่างจริงจัง โดยใช้สื่อต่างๆ ที่มีอยู่ให้เป็นประโยชน์ ซึ่งควรกระทำอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เพื่อมุ่งเน้นปลูกฝังให้ประชาชนผู้บริโภคร เข้าใจถึงคุณประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับตนเองหรือกับประเทศชาติโดยรวม ตลอดจนควรสร้างจิตสำนึกในด้านการประหยัดพลังงานควบคู่กันไปด้วย ถึงแม้ประชาชนผู้บริโภครจะได้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาถูก (น้ำมันแก๊สโซฮอลล์) แต่ต้องคำนึงถึง

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