

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

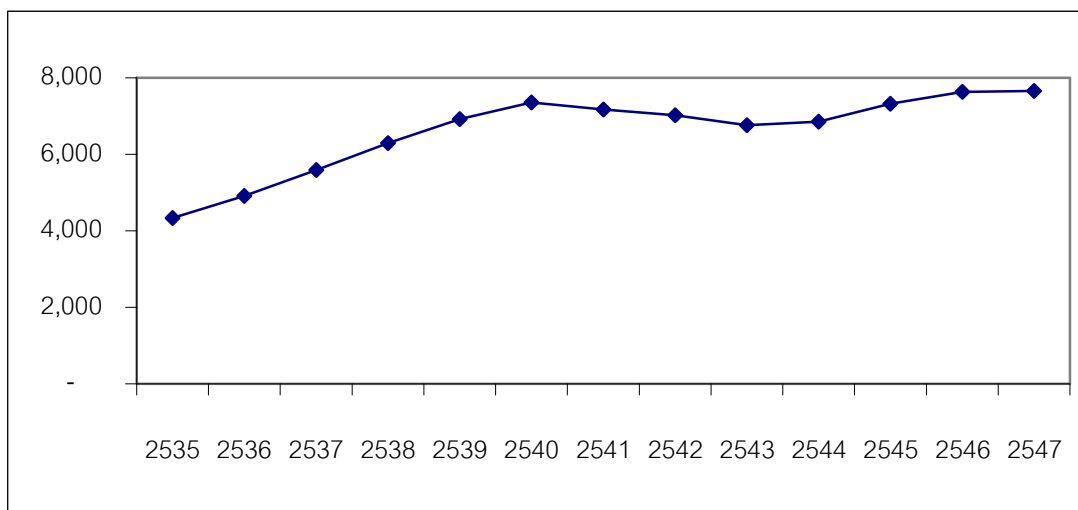
อัตราการใช้น้ำมันดิบของโลกมีการเพิ่มขึ้นโดยตลอด จากวันละ 67.359 ล้านบาร์เรล ในปี 2535 เป็น 82.595 ล้านบาร์เรล ในปี 2547 ดังแสดงในตารางที่ 1.1 หากอัตราการใช้น้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้นไม่มีการเปลี่ยนแปลง ด้วยปริมาณน้ำมันดิบสำรองที่เหลืออยู่ คาดว่าปริมาณน้ำมันดิบของโลกจะหมดไปในอีก 40 ปีข้างหน้า และจากข้อมูลของสำนักนโยบายและแผนพลังงานพบว่าในปี 2548 ปริมาณ น้ำมันดิบที่เข้าสู่กระบวนการกลั่นเพื่อให้ได้น้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่าง ๆ นั้น นำเข้าจากต่างประเทศถึงร้อยละ 86.07 จากตัวเลขดังกล่าว ปริมาณน้ำมันดิบของโลกส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

ตารางที่ 1.1 แสดงปริมาณการใช้น้ำมันดิบของโลก

ปี พ.ศ.	ล้านบาร์เรลต่อวัน
2535	67.359
2536	67.455
2537	68.767
2538	69.912
2539	71.523
2540	73.331
2541	73.994
2542	75.668
2543	76.688
2544	77.456
2545	78.154
2546	79.794
2547	82.595

ที่มา : www.eia.doe.gov (2549)

จากข้อมูลในช่วงระยะเวลา 13 ปีที่ผ่านมาพบว่า ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซินในประเทศไทยมีแนวโน้มการใช้เพิ่มมากขึ้น กล่าวคือ มีความต้องการใช้น้ำมันเบนซินทั้งหมดปริมาณ 4,333 ล้านลิตรในปี 2535 และเพิ่มเป็น 7,661 ล้านลิตร ในปี 2547 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 76.80 ดังภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 แสดงปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน (หน่วย: ล้านลิตร)

ที่มา : www.doeb.go.th (2549)

ในด้านราคาจำหน่ายของน้ำมันเบนซิน จากตารางที่ 1.2 จะเห็นว่าราคาน้ำมันเบนซินมีการปรับตัวสูงขึ้นตลอดโดยสูงขึ้นร้อยละ 89.08 ในระยะเวลา 3 ปีครึ่ง ส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น อันจะส่งผลกระทบต่อประเทศต่อไป

ตารางที่ 1.2 แสดงราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ต่อลิตร เปรียบเทียบในช่วงเวลาต่างๆ

ปี	2546		2547		2548		2549
ไตรมาส	2	4	2	4	2	4	2
ราคา	15.49	16.99	18.79	19.29	24.94	26.04	29.29

ที่มา : www.eppo.go.th (2549)

ในอนาคตน้ำมันปิโตรเลียมจะมีปริมาณลดลงและราคาน้ำมันก็จะมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น เนื่องจากน้ำมันปิโตรเลียมเป็นพลังงานสิ้นเปลืองที่ใช้แล้วหมดไป ดังนั้นจึงต้องการมีพลังงานทางเลือกอื่นเพื่อเป็นพลังงานทดแทน เมื่อพิจารณาการผลิตพลังงานทดแทน เชื้อเพลิงชีวภาพเป็นอีกหนึ่งทางเลือก โดยเฉพาะแอลกอฮอล์จากพืช ซึ่งประเทศไทยมีแหล่งวัตถุดิบจากพืชผลทางการเกษตรจำนวนมาก เช่น ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง อ้อย เป็นต้น จึงเป็นโอกาสอันดีที่จะมีการพัฒนา

เชื้อเพลิงทดแทน เพื่อลดปริมาณการนำเข้าน้ำมัน ขณะเดียวกันยังสามารถแก้ปัญหาหาค่าพืชผลทางการเกษตรตกต่ำ ทำให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย และยังสามารถลดการนำเข้าสาร MTBE (Methyl Tertiary Butyl Ether) ซึ่งเป็นสารที่ใช้เพิ่มปริมาณออกซิเจนเพื่อเพิ่มค่าออกเทนได้อีกด้วย โดยประเทศไทยนำเข้าสาร MTBE ปีละกว่า 3,000 ล้านบาท ขณะที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ใช้เอทานอลเป็นสารเพิ่มปริมาณออกซิเจน โดยนำเบนซินพื้นฐานมาผสมกับเอทานอลแปลงสภาพ ในสัดส่วน 90 ต่อ 10 โดยปริมาตร จะได้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเหมือนกับ MTBE ซึ่งย่อยสลายยาก โดยประเทศไทยกำหนดให้ยกเลิกการใช้สาร MTBE ภายในปี 2550

นอกจากนี้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะทำให้ปริมาณสารที่ก่อให้เกิดมลพิษ เช่น ไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ลดลง ช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อนได้ (Green House Effect) เนื่องจากเอทานอลมีออกซิเจนอยู่ด้วย จึงช่วยให้การเผาไหม้ของเครื่องยนต์สมบูรณ์ขึ้น ส่งผลให้คาร์บอนมอนอกไซด์ที่ออกจากท่อไอเสียรถยนต์ ลดลงเกือบ 40% และน้ำมันผสมแอลกอฮอล์เป็นน้ำมันที่เบา เกิดการสันดาปได้รวดเร็ว จึงทำให้ไฮโดรคาร์บอนจากเบนซินที่เหลือจากการเผาไหม้ลดลง ประมาณ 20%

จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2546 ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์พลังงานเพื่อการแข่งขันของประเทศ สรุปผลการหารือได้ดังนี้

1) ให้กระทรวงพลังงานจัดทำประมาณการใช้อเอทานอล และพิจารณาผู้รับซื้อที่ชัดเจน จำนวนวันละ 1 ล้านลิตร ในปี 2547 – 2549 สำหรับทดแทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และเพิ่มเป็น 3 ล้านลิตร ในปี 2554 เพื่อใช้แทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และทดแทนเนื้อน้ำมันเบนซิน 91

2) ให้ดำเนินการมาตรการสนับสนุนการพัฒนาเอทานอลต่อไป โดยยกเว้นภาษีสรรพสามิต และลดหย่อนเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน รวม 0.68 บาท/ลิตร คิดเป็นวงเงิน 2,480 ล้านบาท/ปี

3) การกำหนดมาตรการเร่งรัดให้รถยนต์ของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ ใช้น้ำมันที่มีส่วนผสมเอทานอล เพื่อส่งเสริมด้านการตลาด และให้เกิดความมั่นใจของนักลงทุนและประชาชนผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และให้กระทรวงอุตสาหกรรมเร่งรัดให้เกิดการลงทุนของโรงงานผลิตเอทานอล ตามประมาณการที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลดีต่อเกษตรกรในการแก้ปัญหาค่าอ้อยและมันต่ำปะหลัง

4) ให้ตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่าง กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพลังงาน เพื่อกำหนดมาตรการส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล และสนับสนุน แผนการจัดการด้านวัตถุดิบ ตลอดจนรูปแบบการนำไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน

จากความสำคัญในการพัฒนาน้ำมันเชื้อเพลิงทดแทนจากพืช ในปัจจุบันได้มีหน่วยงานต่างๆ ทำการทดลองการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มาแทนน้ำมันเบนซิน ซึ่งเป็นการวิจัยในส่วนตัวผลิตภัณฑ์ ในส่วนต่อไปที่ควรทำการวิจัยคือในด้านการตลาด การจัดจำหน่าย ความเป็นไปได้ในการนำน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มาใช้ในเชิงธุรกิจ รวมถึงการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ทำให้การศึกษารุ่นนี้ ต้องการศึกษาถึงเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ซึ่งเป็นผู้มีบทบาทที่สำคัญต่อการสนับสนุนและจัดจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ การวิจัยครั้งนี้จะ เป็นการสอบถามถึงเจตคติที่มีเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านต่างๆ เช่น ด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ ด้านการวิจัยพัฒนาและการกำหนดมาตรฐาน ด้านต้นทุนและรายได้ด้านการจัดการการผลิต ด้านการตลาด ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ ด้านศักยภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อม อันเป็นส่วนสำคัญและเป็นแรงผลักดัน ในการที่จะพัฒนาน้ำมันแก๊สโซฮอลล์และส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

1.2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน กับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านต่างๆ

1.2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนองค์กร ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน กับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านต่างๆ

1.3 สมมติฐานในการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีเพศต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีปัจจัยส่วนองค์กรต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.1 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนินการสถานบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

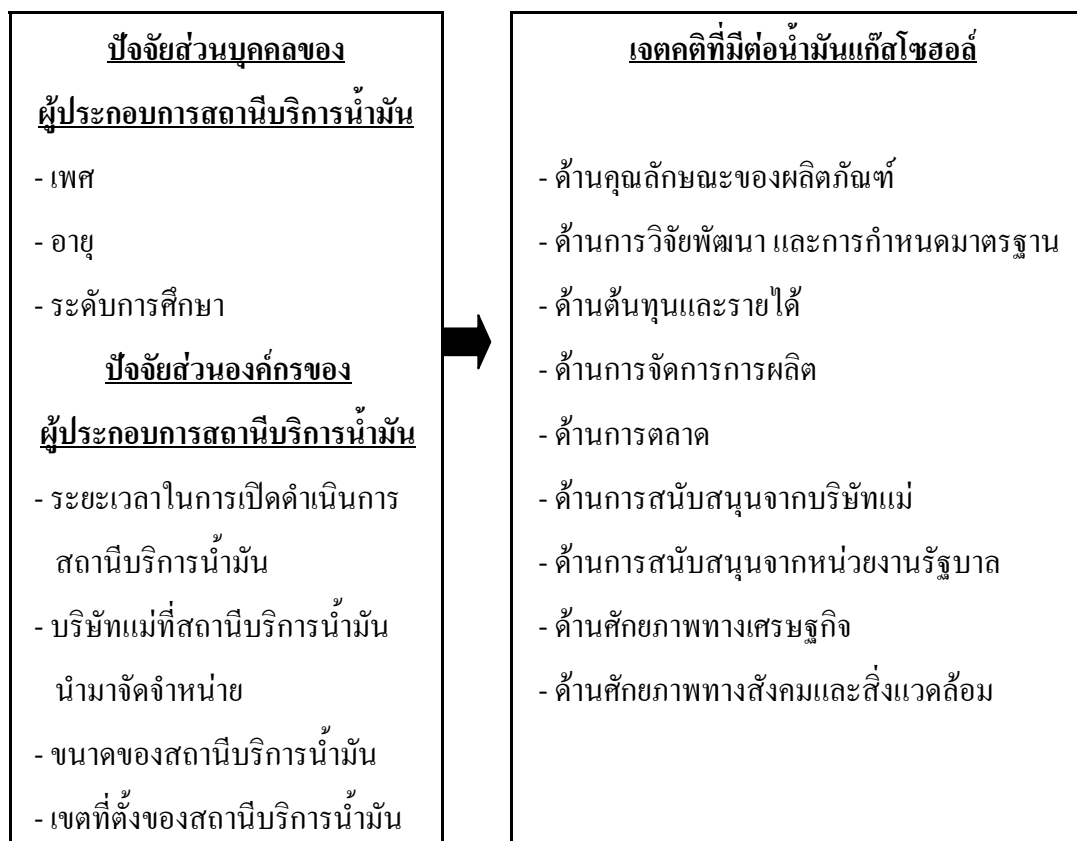
สมมติฐานที่ 2.2 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีบริษัทแม่ที่สถานบริการน้ำมันนำมาจัดจำหน่ายต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.3 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีขนาดของสถานบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.4 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

1.4 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาถึงเจตคติของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมัน ที่มีต่อแก๊สโซฮอลล์ รวมถึงศึกษาว่าปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมัน ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และปัจจัยส่วนองค์กรของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมัน ได้แก่ ระยะเวลาในการเปิดดำเนินการสถานบริการน้ำมัน บริษัทแม่ที่สถานบริการน้ำมันนำมาจัดจำหน่าย ขนาดของสถานบริการน้ำมัน เขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมัน เป็นตัวแปรที่มีผลต่อเจตคติของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยผู้วิจัยได้แบ่งเจตคติของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ออกเป็นด้านต่างๆ โดยพิจารณาจากงานวิจัยของผู้ที่ทำงานวิจัยที่มีลักษณะคล้ายกับงานวิจัยฉบับนี้ ได้แก่ งานวิจัยเรื่อง เจตคติของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันไบโอดีเซล โดย เกวลิณ รัชญาวาส แล้วนำมาปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับงานวิจัยฉบับนี้ ซึ่งเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แบ่งออกเป็นด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ ด้านการวิจัยพัฒนาและการกำหนดมาตรฐาน ด้านต้นทุนและรายได้ ด้านการจัดการการผลิต ด้านการตลาด ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ ด้านศักยภาพทางสังคมและ สิ่งแวดล้อม ดังแสดงในภาพที่ 1.2

ตัวแปรอิสระตัวแปรตาม

ภาพที่ 1.2 แสดงกรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

1.5 ขอบเขตการวิจัย

1.5.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วยนนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ซึ่งมีประชากรทั้งสิ้น 1,497 แห่ง (ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2549)

1.5.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้จะการศึกษาถึง เจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยผู้วิจัยทำการศึกษาถึงทฤษฎี ความรู้ และผลงานวิจัย ในเรื่องเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แนวความคิดเกี่ยวกับเจตคติ แนวความคิดด้านการตลาด ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงและธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน เพื่อนำมาเป็นส่วนประกอบในการทำวิจัย และสรุปผลการวิจัย โดยการวิจัยมีตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

ตัวแปรอิสระ

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ได้แก่

1. เพศ
2. อายุ
3. ระดับการศึกษา

ปัจจัยส่วนองค์กรของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ได้แก่

1. ระยะเวลาในการเปิดดำเนินการสถานีบริการน้ำมัน
2. บริษัทแม่ที่สถานีบริการน้ำมันนำมาจัดจำหน่าย
3. ขนาดของสถานีบริการน้ำมัน
4. เขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมัน

ตัวแปรตาม

เจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านต่างๆ ได้แก่

1. ด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์
2. ด้านการวิจัยพัฒนา และการกำหนดมาตรฐาน
3. ด้านต้นทุนและรายได้
4. ด้านการจัดการการผลิต
5. ด้านการตลาด
6. ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่
7. ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล
8. ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ
9. ด้านศักยภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

1.5.3 ระยะเวลาในการวิจัย

การวิจัยนี้ทำการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยการแจกแบบสอบถาม ให้กับผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน และสรุปผลการศึกษา โดยใช้เวลาในการรวบรวม ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2549 ถึง เดือนมีนาคม 2550

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เพื่อทราบข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านคุณสมบัติและคุณลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ข้อดี ข้อเสียของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การจัดการผลิต และการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

1.6.2 เพื่อนำผลการศึกษาเกี่ยวกับ เจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ที่มีต่อแก๊สโซฮอล์ในด้านต่างๆ นำเสนอต่อหน่วยงานราชการ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มาใช้และจัดจำหน่ายในประเทศไทย

1.6.3 เพื่อช่วยในการเสนอแนะกลยุทธ์ และเป็นแนวทางให้กับบริษัทที่ผลิตและจัดจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในการนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจัดจำหน่ายในอนาคต

1.6.4 เพื่อทราบความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา กับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านต่างๆ

1.6.5 เพื่อทราบความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนองค์กรของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งได้แก่ ระยะเวลาในการบริหารสถานีบริการน้ำมัน บริษัทแม่หรือตราหือที่สถานีบริการน้ำมัน นำน้ำมันมาจำหน่าย ขนาดของสถานีบริการน้ำมัน และเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมัน กับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านต่างๆ

1.6.5 เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาปัจจัยแวดล้อมต่างๆ อันจะนำไปสู่การพัฒนาและการนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาใช้ในเชิงธุรกิจ

1.7 นิยามศัพท์

1.7.1 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้จากการผสมน้ำมันเบนซินพื้นฐานกับเอทานอลแปลงสภาพ โดยมีการกำหนดเป็น

1.7.1.1 น้ำมันแก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 91 ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ได้จากการผสมน้ำมันเบนซิน พื้นฐานชนิดที่ 1 กับเอทานอลแปลงสภาพ ในสัดส่วน 90 ต่อ 10 โดยปริมาตร

1.7.1.2 น้ำมันแก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 95 ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ได้จากการผสมน้ำมันเบนซิน พื้นฐานชนิดที่ 2 กับเอทานอลแปลงสภาพ ในสัดส่วน 90 ต่อ 10 โดยปริมาตร

1.7.2 สถานีบริการน้ำมัน หมายถึง สถานที่ที่จัดจำหน่ายน้ำมัน โดยงานวิจัยนี้เน้นที่สถานีบริการน้ำมันที่มีจำหน่ายน้ำมันเบนซิน

1.7.3 ขนาดของสถานีบริการน้ำมัน หมายถึง การวัดจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันทั้งหมด ที่มีอยู่ในสถานีน้ำมัน โดยแบ่งได้ดังนี้

ขนาดของสถานบริการน้ำมัน	จำนวนตู้จ่าย
ใหญ่	8 ตู้ขึ้นไป
กลาง	5-7 ตู้
เล็ก	3-4 ตู้
มินิ	ไม่เกิน 2 ตู้

1.7.4 เขตที่ตั้งของสถานบริการน้ำมัน หมายถึง บริเวณที่ตั้งสถานบริการน้ำมัน โดยงานวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 4 เขตคือ เขตกรุงเทพมหานคร เขตนนทบุรี เขตปทุมธานี และเขตสมุทรปราการ

1.7.5 คุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ หมายถึง คุณลักษณะ คุณสมบัติ ข้อดีและข้อเสียของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

1.7.6 บริษัทแม่ หมายถึง บริษัทที่เป็นผู้ค้าน้ำมันปิโตรเลียมในประเทศไทย เช่น บริษัทปตท. บริษัทเชลล์ บริษัทเอสโซ่ เป็นต้น

1.7.7 เจตคติ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความคิดเห็น ความสนใจ และความชอบที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านต่างๆ