

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) ที่สำรวจเจตคติของผู้ประกอบการสถานีน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อทราบถึง เจตคติของผู้ประกอบการสถานีน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สในด้านต่างๆ โดยจำแนกตัวแปรตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการสถานีน้ำมัน ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และปัจจัยส่วนองค์กรของผู้ประกอบการสถานีน้ำมัน ได้แก่ ระยะเวลาในการเปิดดำเนินการสถานีน้ำมัน บริษัทแม่ที่สถานีน้ำมันน้ำมันนำมาจัดจำหน่าย ขนาดของสถานีน้ำมัน เขตที่ตั้งของสถานีน้ำมัน โดยทำการศึกษาในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2549 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2550 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือผู้ประกอบการสถานีน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 1,497 แห่ง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยเป็นการจับฉลากแบบไม่ใส่คืนจากประชากรทั้งหมด กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตร Yamane ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 316 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคือแบบสอบถาม ซึ่งในแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามที่สำรวจเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และลักษณะส่วนองค์กร ได้แก่ ระยะเวลาในการเปิดดำเนินการสถานีน้ำมัน บริษัทแม่ที่สถานีน้ำมัน น้ำมันนำมาจัดจำหน่าย ขนาดของสถานีน้ำมัน เขตที่ตั้งของสถานีน้ำมัน ซึ่งเป็นคำถามชนิดเลือกกรายการ

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับเจตคติของผู้ประกอบการสถานีน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านต่างๆ เป็นคำถามที่มีลักษณะแบบมาตรวัดของลิเคิร์ต สเกล (Likert Scale)

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามถึงความเห็นทั่วไปที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยเป็นคำถามปลายเปิด

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาได้จัดทำแบบสอบถามส่งทางไปรษณีย์ไปยังกลุ่มตัวอย่าง จำนวนทั้งสิ้น 530 ฉบับ ได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามที่ครบถ้วนสมบูรณ์จำนวน 330 ฉบับ จากนั้นได้นำข้อมูลทั้งหมด 330 ฉบับ มาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมทางสถิติ และใช้สถิติพรรณนาคือ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติอนุมานคือ การทดสอบค่า t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน

จำนวนของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ที่ตอบแบบสอบถามมีทั้งสิ้น 330 คน โดยมีข้อมูลทั่วไปดังนี้

5.1.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน

1. จำแนกตามเพศ ผู้ประกอบการโดยส่วนมากเป็นเพศชาย โดยมีร้อยละ 65.2 และที่เหลือเป็นเพศหญิง ร้อยละ 34.8

2. จำแนกตามอายุ ผู้ประกอบการโดยส่วนมากอยู่ในช่วงอายุ ตั้งแต่ 30-40 ปี โดยมีร้อยละ 37.3 รองลงมาคือ อายุมากกว่า 40-50 ปี ร้อยละ 24.5 น้อยกว่า 30 ปี ร้อยละ 23.9 และอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.2

3. จำแนกตามระดับการศึกษา ผู้ประกอบการโดยส่วนมากจบการศึกษาในระดับปริญญาตรี โดยมีร้อยละ 54.2 รองลงมาคือระดับ ปวช. ปวส. หรืออนุปริญญา ร้อยละ 25.8 จบการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช.หรือต่ำกว่า ร้อยละ 12.1 และจบการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 7.9

5.1.1.2 ปัจจัยส่วนองค์กรของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน

1. จำแนกตามระยะเวลาในการเปิดดำเนินการสถานีบริการน้ำมัน ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันโดยส่วนมากมีระยะเวลาเปิดดำเนินการมากกว่า 5-10 ปี โดยมีร้อยละ 41.5 รองลงมาคือ มากกว่า 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 29.7 ตั้งแต่ 1-5 ปี ร้อยละ 27.3 และน้อยกว่า 1 ปี ร้อยละ 1.5

2. จำแนกตามบริษัทแม่ที่สถานีบริการน้ำมันนำน้ำมันมาจัดจำหน่าย สถานีบริการน้ำมันส่วนมากเป็นสถานีบริการน้ำมันปตท. โดยมีเป็นร้อยละ 22.7 รองลงมาคือเชลล์ ร้อยละ 18.8 เอสโซ่ ร้อยละ 17.9 คาลเท็กซ์ ร้อยละ 17.0 บางจาก ร้อยละ 12.1 และอื่นๆ ร้อยละ 11.5

3. จำแนกตามขนาดของสถานีบริการน้ำมัน ส่วนมากจะเป็นสถานีบริการน้ำมันขนาดกลาง ร้อยละ 35.5 รองลงมาคือ ขนาดเล็ก ร้อยละ 32.7 ขนาดใหญ่ ร้อยละ 19.4 และสถานีบริการน้ำมันขนาดมินิ ร้อยละ 12.4

4. จำแนกตามเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมัน ส่วนมากจะเป็นสถานีบริการน้ำมันที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 42.7 รองลงมาคือ เขตปทุมธานี ร้อยละ 22.1 เขตนนทบุรี ร้อยละ 18.5 และเขตสมุทรปราการ ร้อยละ 16.7

5.1.2 สรุปผลการวิเคราะห์เจตคติของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมัน แก๊สโซฮอล์

ผลการสำรวจพบว่า ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยของเจตคติ 3.99 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน โดยเรียงลำดับเจตคติจากมากไปหาน้อย พบว่าด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาลมีเจตคติอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 รองมาด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่มีเจตคติอยู่ในระดับดีมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.22 ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจมีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 4.19 ด้านศักยภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อมมีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 4.17 ด้านการวิจัยพัฒนาและการกำหนดมาตรฐานมีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 4.13 ด้านการตลาดมีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 4.08 ด้านต้นทุนและรายได้มีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 3.66 ด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์มีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 3.61 และลำดับสุดท้ายคือ ด้านการจัดการการผลิตมีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ย 3.51

5.1.3 สรุปผลการเปรียบเทียบเจตคติในด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมัน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีผลการทดสอบสมมติฐาน แยกเป็น

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมัน

สมมติฐานที่ 1.1 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเพศต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวม ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเพศต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเพศต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ ด้านการตลาด ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ และด้านศักยภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อมต่างกัน ส่วนในด้านอื่นๆ พบว่าเพศที่แตกต่างกันมีเจตคติไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวม ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในการวิจัยพัฒนาและการกำหนดมาตรฐานต่างกัน ส่วนในด้านอื่นๆ พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีเจตคติไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวม ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจตคติ
ต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจตคติต่อ
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านการตลาดต่างกัน ส่วนในด้านอื่นๆ พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมี
เจตคติไม่แตกต่างกัน

ปัจจัยส่วนองค์การของผู้ประกอบการสถานี่บริการน้ำมัน

สมมติฐานที่ 2.1 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนินการ
สถานบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวม ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนิน การ
ต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนินการ
สถานีบริการน้ำมันที่ต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในทุกๆ ด้าน ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.2 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีบริษัทแม่ที่สถานีบริการน้ำมัน
นำมาจัดจำหน่ายต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวม ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีบริษัทแม่ที่สถานบริการน้ำมัน
นำมาจัดจำหน่ายต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน
การวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีบริษัทแม่ที่สถานีบริการน้ำมันนำ
มาจัดจำหน่ายต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านต้นทุนและรายได้ และด้านการตลาด
ต่างกัน ส่วนในด้านอื่นๆ พบว่าเพศที่แตกต่างกันมีเจตคติไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.3 ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีขนาดของสถานบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวม ผู้ประกอบการสถานีน้ำมันที่มีขนาดของสถานีน้ำมัน
ต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีขนาดสถานีบริการน้ำมันที่ต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านต้นทุนและรายได้ และด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ต่างกัน ส่วนในด้านอื่นๆ พบว่าเพศที่แตกต่างกันมีเจตคติไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.4 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก็สโซฮอล์ต่างกัน

พบว่าภาพโดยรวมผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ในส่วนรายด้าน ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันที่ต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทุกๆ ด้าน ไม่แตกต่างกัน

5.1.4 สรุปผลการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ สรุปได้ดังนี้

- ไม่ควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในปี 2549 เพราะรถยนต์บางคันไม่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนน้ำมันเบนซินได้
- ไม่ควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในปี 2549 เพราะปริมาณเอทานอลที่ใช้ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่น่าจะเพียงพอ
- ควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในปี 2549 เพราะจะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรสามารถขายผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มขึ้นได้
- รัฐบาลสมควรยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน และหันมาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในปี 2549 เพราะจะเป็นการช่วยลดจำนวนชนิดของน้ำมันที่นำมาจัดจำหน่ายได้
- ควรมีการวิจัยและพัฒนาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้มีคุณภาพและมาตรฐาน
- ควรมีการประชาสัมพันธ์ถึงประสิทธิภาพ คุณสมบัติ ข้อดี ข้อเสีย ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผลกระทบต่อเครื่องยนต์เมื่อเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ควรให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นผู้ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์กับรถของผู้ผลิตนั้นๆ เพื่อช่วยเปลี่ยนแปลงทัศนคติในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ราคาขายของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน เพื่อดึงดูดให้ผู้บริโภคหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- การนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาใช้จะเป็นการกระจายรายได้สู่ภาคเกษตรมากขึ้น
- ควรมีการผลักดันและสนับสนุนน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากรัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นรูปธรรม
- รัฐบาลไม่ควรเก็บภาษีของน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากเกินไป เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันต้องแบกรับภาระ

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

การวิจัยเรื่องเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สามารถนำผลการศึกษาไปอภิปรายผลได้ดังนี้

5.2.1 อภิปรายผลข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคล

จากผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน พบว่าผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันโดยส่วนมากเป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในวัยกลางคน และมีระดับการศึกษาสูงสุดในระดับปริญญาตรี โดยส่วนมากสถานีบริการน้ำมันจะใช้ตราที่ห่อปตท. สอดคล้องกับส่วนแบ่งการตลาดที่มากที่สุด และสถานีบริการน้ำมันส่วนใหญ่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนสถานีบริการน้ำมันที่จดทะเบียนกับกรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ส่วนมากมีระยะเวลาในการเปิดสถานีบริการน้ำมัน 5-10 ปี โดยสถานีบริการน้ำมันส่วนมากเป็นขนาดกลาง

5.2.2 อภิปรายผลการศึกษาเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

เมื่อพิจารณาเจตคติ ของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ พบว่าผู้ประกอบการมีเจตคติภาพรวมอยู่ในระดับดี

จากผลสรุปของการศึกษาในส่วนของเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านต่างๆ ทั้ง 9 ด้าน สามารถนำผลการศึกษาไปอภิปรายผล โดยเรียงตามลำดับเจตคติจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานรัฐบาล ผู้ประกอบการมีเจตคติอยู่ในระดับดีมาก คือผู้ประกอบการเห็นด้วยอย่างยิ่งที่รัฐบาลควรจะเข้ามาให้การสนับสนุน น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนและผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันยังไม่ทราบถึงรายละเอียดข้อมูล ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากนัก จึงมีความเห็นว่ารัฐบาลควรมีการให้ข้อมูลอบรมให้ความรู้กับประชาชนและผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมากกว่านี้ ซึ่งจะเป็นการทำให้ประชาชนยอมรับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากขึ้น จากการสอบถามข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทำให้ทราบว่า ในปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมการผลิตและการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซฮอลล์

จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2546 ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์พลังงานเพื่อการแข่งขันของประเทศ สรุปผลการหารือได้ดังนี้

- ให้กระทรวงพลังงานจัดทำประมาณการใช้เอทานอล และพิจารณาผู้รับซื้อที่ชัดเจน จำนวนวันละ 1 ล้านลิตร ในปี 2547 – 2549 สำหรับทดแทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และ

เพิ่มเป็น 3 ล้านลิตร ในปี 2554 เพื่อใช้แทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และทดแทนน้ำมันเบนซิน 91

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

- การกำหนดมาตรการเร่งรัดให้รถยนต์ของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ ใช้้ำมันที่มีส่วนผสมเอทานอล เพื่อส่งเสริมด้านการตลาด และให้เกิดความมั่นใจของนักลงทุนและประชาชน ผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และให้กระทรวงอุตสาหกรรมเร่งรัดให้เกิดการลงทุนของโรงงานผลิตเอทานอล ตามประมาณการที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลดีต่อเกษตรกรในการแก้ปัญหาาราคาอ้อยและมันสำปะหลัง

- ให้ตั้งคณะทำงานร่วมระหว่าง กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพลังงาน เพื่อกำหนดมาตรการส่งเสริมการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล และสนับสนุน แผนการจัดการด้านวัตถุดิบ ตลอดจนรูปแบบการนำไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน

ด้านการสนับสนุนจากบริษัทแม่ ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดีมาก เนื่องจากผู้ประกอบการเห็นว่าการที่จะนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจำหน่ายในสถานีบริการน้ำมันนั้นต้องขึ้นอยู่กับนโยบายหลักของบริษัทแม่ เพราะการดำเนินการของสถานีบริการน้ำมันจะมีบริษัทแม่เป็นผู้ควบคุม และสถานีบริการน้ำมันจะต้องซื้อน้ำมันจากบริษัทแม่มาจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค หากบริษัทแม่ไม่มีการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ก็อาจจะไม่สามารถนำมาจำหน่ายได้

ด้านศักยภาพทางเศรษฐกิจ ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี คือ เห็นด้วยว่าการที่นำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจัดจำหน่ายเป็นการช่วยเศรษฐกิจของประเทศ ลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดการขาดดุลการค้าและการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ แต่ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันยังไม่มั่นใจว่า ประเทศไทยสามารถผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้ ซึ่งผลการศึกษาได้สอดคล้องกับข้อมูลที่แท้จริงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งระบุไว้เกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้แก๊สโซฮอล์ที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศว่า (คณะกรรมการพลังงาน สถาปนาผู้แทนราษฎร, 2545 : 117)

- เกษตรกรมีแหล่งหรือทางเลือกในการขายวัตถุดิบเพิ่มขึ้น บรรเทาปัญหาาราคาพืชผลทางการเกษตร ทำให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่ม

- สร้างงานให้เกษตรกรเพิ่มขึ้น ลดปัญหาการว่างงาน และกระจายแหล่งงานสู่ชนบท

- ประหยัดเงินตราต่างประเทศ จากการลดการนำเข้าสารเพิ่มค่าออกเทน MTBE

- ประเทศชาติมีแหล่งพลังงานเพิ่มขึ้น ถือเป็นการเสริมสร้าง ความมั่นคงและเสถียรภาพทางด้านพลังงานของประเทศ

- ทำให้มีเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้น เนื่องจากเกิดการลงทุนที่หลากหลายทั้งด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม

ด้านศักยภาพทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการสถานีน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี เนื่องจากผู้ประกอบการสถานีน้ำมันคิดว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรทางด้านผลผลิตทางการเกษตร ช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำมันในอนาคต และนอกจากนี้ทางด้านสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการยังมีความเห็นว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะไม่สร้างมลพิษทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลการศึกษาสอดคล้องกับการศึกษาจากหน่วยงานภาครัฐบาลและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง คือได้ระบุเกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้แก๊สโซฮอล์ด้านสิ่งแวดล้อมไว้ว่า

- การใช้แอลกอฮอล์ ผสมกับน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ในอัตราส่วน 1: 9 มีผลทำให้สารตะกั่วในน้ำมันเบนซินลดลงจาก 0.45 กรัมต่อลิตร เป็น 0.41 กรัมต่อลิตร ทำให้ลดความเป็นพิษของสารตะกั่วลงได้ระดับหนึ่ง

- เอทานอลมีค่าความร้อนเชื้อเพลิงต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน แต่องค์ประกอบของออกซิเจนในโมเลกุลของเอทานอลทำให้สามารถเผาไหม้ได้สมบูรณ์กว่าน้ำมันเบนซิน สามารถลดปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์และสารประกอบไฮโดรคาร์บอนจากมลพิษไอเสียได้

- การใช้น้ำมันเบนซินผสมเอทานอลร้อยละ 5 โดยปริมาตร สามารถลดปริมาณมลพิษไอเสียที่ทุก ๆ สภาวะการทำงานของเครื่องยนต์ โดยลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนร้อยละ 10 และปริมาณแก๊สคาร์บอนมอนอกไซด์ร้อยละ 20

ด้านการวิจัยพัฒนาและการกำหนดมาตรฐาน ผู้ประกอบการสถานีน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี คือเห็นว่าการมีการจัดตั้งมาตรฐานของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เหมือนกันทั่วประเทศเพื่อจะทำให้ประชาชนมั่นใจในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะในปัจจุบันผู้ประกอบการสถานีน้ำมันและประชาชนไม่แน่ใจในด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การที่รัฐบาลหรือหน่วยงานต่าง ๆ จัดตั้งมาตรฐานและรับรองคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะทำให้ประชาชนมั่นใจ และใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น จากการค้นคว้าและสอบถามข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐบาลพบว่า คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเห็นชอบในการกำหนดคุณภาพแก๊สโซฮอล์ขึ้นเป็นการเฉพาะ โดยให้มีการติดตามผลการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จากผู้ใช้และผู้ผลิต รวมทั้งพิจารณาผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้แก๊สโซฮอล์ และดำเนินการทดลองใช้แก๊สโซฮอล์ในเชิงปฏิบัติและภาคสนาม

ด้านการตลาด ผู้ประกอบการสถานีน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี เนื่องจากผู้ประกอบการสถานีน้ำมันเห็นด้วยว่า ควรมีการสนับสนุนให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจัดจำหน่ายในสถานีน้ำมัน โดยควรนำวิธีการทางการตลาดเข้ามาใช้ เช่น การให้มีจุดจำหน่ายทั่วประเทศอย่างทั่วถึงและเพียงพอ การประชาสัมพันธ์ถึงคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การใช้วิธีการส่งเสริมการขาย เป็นต้น ซึ่งการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รู้จักน้ำมันแก๊สโซฮอล์

นั่นเป็นสิ่งที่สำคัญ โดยการประชาสัมพันธ์อาจทำได้หลายทาง ซึ่งในปัจจุบันจากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่ตอบแบบสอบถามโดยส่วนมากจะรู้จักน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากโทรทัศน์ และวิทยุ มากกว่าสื่ออื่นๆ ดังนั้นจึงควรมีการประชาสัมพันธ์ในทุกๆสื่อให้ประชาชนได้รู้จักน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น

ด้านต้นทุนและรายได้ ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี โดยผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันเห็นด้วยที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีราคาขายต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน เนื่องจากผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันเห็นว่า ถ้าราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่าราคาของทั้งน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ ออกเทน 91จะทำให้ผู้บริโภคเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น โดยในความคิดเห็นของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่ตอบแบบสอบถาม โดยส่วนมาก เห็นควรให้ราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ลิตรละ 1 – 2 บาท แต่ในเรื่องยอดขายผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ยังอาจจะยังไม่แน่ใจว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะมียอดขายสูงกว่าน้ำมันเบนซิน เนื่องจากผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันอาจคิดว่าถ้าผู้บริโภคบางกลุ่มไม่มั่นใจในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผู้บริโภคอาจจะไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์และยังเติมน้ำมันเบนซินอยู่

ด้านคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์ ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี เนื่องจากในปัจจุบันน้ำมันแก๊สโซฮอล์ก็มีการจัดจำหน่ายอยู่แล้วในสถานีบริการน้ำมันบางแห่ง และมีผู้บริโภคจำนวนหนึ่งใช้อยู่ ทำให้มั่นใจในระดับหนึ่งได้ว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพเหมือนกับน้ำมันเบนซิน สามารถเติมได้โดยไม่ต้องมีการดัดแปลงเครื่องยนต์ และไม่ส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์ แต่ผู้ประกอบการยังคงไม่แน่ใจว่าจะสามารถใช้ได้กับเครื่องยนต์เบนซินทุกชนิด ซึ่งจากการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยได้มาจากการค้นคว้าและสอบถามข้อมูลจากสถาบันวิจัยและเทคโนโลยี ปตท.พบว่า

- น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสมรรถนะของเครื่องยนต์ กำลังและแรงบิดของเครื่องยนต์ไม่มีความแตกต่างกัน อัตราการเร่งดีกว่าหรือไม่แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน
- น้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อทดสอบกับรถจักรยานยนต์ทั้ง 2 และ 4 จังหวะ โดยใช้น้ำมันเบนซินออกเทน 91 ผสมแอลกอฮอล์ที่มีความบริสุทธิ์ร้อยละ 99.5 ในอัตราส่วน 90 : 10 พบว่าอัตราเร่งและการประหยัดเชื้อเพลิงดีขึ้น เมื่อทดสอบกับรถยนต์โดยใช้น้ำมันเบนซินผสมกับเอทานอลในอัตราส่วน 92.5 : 7.5 และ 85 : 15 โดยควบคุมคุณสมบัติเชื้อเพลิงของทุกตัวอย่างมีค่าใกล้เคียงกันมาก เช่น มีค่าออกเทนประมาณ 95 เป็นต้น จากการทดสอบพบว่าการผสมเอทานอลในน้ำมันเบนซินไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใด ๆ ต่อสมรรถนะการใช้งานของเครื่องยนต์
- ผลการทดสอบในด้านความสามารถในการจับไฟ ด้านการตอบสนองต่อคันเร่งในเครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ พบว่าไม่มีความแตกต่างกันระหว่างแก๊สโซฮอล์และน้ำมันเบนซิน

- การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการปรับแต่งเครื่องยนต์ สามารถเติมผสมกับน้ำมันที่เหลืออยู่ในถังได้เลย โดยไม่ต้องรอให้น้ำมันในถังหมด

ด้านการจัดการการผลิต ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันมีเจตคติอยู่ในระดับดี เนื่องจากในด้านวัตถุดิบและเครื่องจักร ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันคิดว่าประเทศไทยมีวัตถุดิบเพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศ เพราะวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอลล์เป็นพืชที่สามารถปลูกได้ดีในประเทศไทย แต่ขณะนี้ยังมีการผลิตที่สามารถผลิตแก๊สโซฮอลล์ไม่เพียงพอต่อความต้องการ การใช้ภายในประเทศ ซึ่งทางด้านสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ได้กำหนดให้การวิจัยเกี่ยวกับพลังงานทดแทนและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ได้มีการจัดสรรทุนสนับสนุนการวิจัยโครงการด้านเอทานอล น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เป็นจำนวนมาก สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ได้ให้ทุนสนับสนุนการวิจัยเอทานอลอย่างครบวงจร ทั้งการวิจัย ด้านวัตถุดิบและกระบวนการผลิต เช่น

- การศึกษาสถานภาพของวัตถุดิบ ที่นำมาใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตแก๊สโซฮอลล์
- การวิจัยด้านกระบวนการกลั่น
- การประเมินเทคโนโลยีในการทำเอทานอลให้บริสุทธิ์
- การวิจัยเพื่อการศึกษาต้นแบบโรงงานเอทานอล โดยการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตจากมันสำปะหลังเส้น
- การวิจัยการใช้ประโยชน์จากของเหลือทิ้ง
- การวิจัยเพื่อศึกษาสถานภาพของวัสดุเหลือทิ้งจากอุตสาหกรรมเกษตร
- การประเมินความเป็นไปได้ของการผลิตเชื้อเพลิงจากเอทานอล จากผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ ของประเทศไทย

5.2.3 อภิปรายผลการศึกษาเปรียบเทียบเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ตามปัจจัยส่วนบุคคล อันได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และตามปัจจัยส่วนองค์กร ได้แก่ ระยะเวลาในการเปิดดำเนินการกิจการสถานีบริการน้ำมัน บริษัทแม่หรือเครือข่ายที่สถานีบริการน้ำมันมาจำหน่าย ขนาดของสถานีบริการน้ำมัน และเขตที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมันสามารถอภิปรายถึงผลการวิจัยได้ดังนี้

เพศ เมื่อพิจารณาเจตคติ ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ประกอบการที่มีเพศต่างกัน พบว่า มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสนับสนุนตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อันอาจเป็นเพราะน้ำมันแก๊สโซฮอลล์เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ จึงทำให้เพศมีผลต่อทั้งความรู้และเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ นอกจากนี้ผลงานวิจัยยังสอดคล้องกับ

งานวิจัยของโชคชัย กวีวิรัชชัย (2544 : บทคัดย่อ) ที่พบว่าตัวแปรเพศ มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อม และงานวิจัยของสุรชนี ชูสง่า (2548 : 115) ที่พบว่าผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีเพศต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่างกัน

อายุ เมื่อพิจารณาเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการที่มีอายุต่างกัน พบว่ามีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับงานวิจัยของจักรกฤษณ์ เหมประชิดชัย (2545 : 90) พบว่า อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อปัจจัยในด้านต่างๆ ของน้ำมันไบโอดีเซลไม่แตกต่างกัน และงานวิจัยของเกวณีน ธัญญาวาส (2546 : บทคัดย่อ) ที่พบว่าผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมัน ที่มีอายุต่างกันมีเจตคติที่มีต่อน้ำมันไบโอดีเซลไม่ต่างกัน อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาด้านการวิจัยพัฒนาและการกำหนดมาตรฐาน พบว่ามีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยก็พบว่าผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีอายุมากกว่า 50 ปี มีค่าสูงสุด ซึ่งอาจเป็นเพราะคนที่มีอายุมาก มีประสบการณ์ในการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่า จึงมีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ

ระดับการศึกษา เมื่อพิจารณาเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกัน พบว่าเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านจะพบว่า ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านการตลาดต่างกัน และผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปวช. หรือ ม.6 มีระดับเจตคติน้อยกว่าผู้ประกอบการกลุ่มอื่นๆ ทั้งนี้อาจเนื่องจากไม่มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จึงอาจมีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่ากลุ่มระดับการศึกษาอื่นๆ

ระยะเวลาในการเปิดดำเนินการ เมื่อพิจารณาเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนินการต่างกัน พบว่ามีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกันในทุกๆ ด้าน และผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนินการน้อยกว่า 1 ปี มีระดับค่าเฉลี่ยต่ำกว่าผู้ประกอบการในกลุ่มอื่นๆ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาในการเปิดดำเนินการและประสบการณ์ในการดำเนินกิจการน้อย มีความรู้ รวมถึงการยอมรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยกว่า จึงทำให้เจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยกว่าผู้ประกอบการกลุ่มอื่นๆ

บริษัทแม่ที่สถานบริการน้ำมันนำน้ำมันมาจัดจำหน่าย เมื่อพิจารณาเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการที่มีบริษัทแม่หรือตราชื่อต่างกัน พบว่ามีความรู้และเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน อาทิเช่น ปตท. และบางจากซึ่งมีนโยบายที่ชัดเจนในการจัดจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์และเป็นผู้ริเริ่มการจัดจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาก่อนบริษัทอื่นๆ โดยได้เริ่มการจัดจำหน่ายในเขตกรุงเทพมหานครเป็นบางสถานบริการตั้งแต่ปี 2544 และมีการเพิ่มจำนวนสถานบริการอย่างต่อเนื่องในปี 2548 จึงทำให้การให้ข้อมูลจากบริษัทแม่ไปยังสถานบริการต่างๆ เป็นไปอย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง และในปี 2548 เชลล์เองก็ได้มีการผลิตและจำหน่ายตามมาเช่นกัน

ขนาดของสถานีสาน้ำนํ เมื่อพิจารณาเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการที่มีขนาดของสถานีสาน้ำนํที่แตกต่างกัน พบว่ามีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกันและพบว่า สถานีสาน้ำนํขนาดใหญ่มีเจตคติต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงกว่าสถานีสาน้ำนํขนาดเล็กกว่าเรียงตามลำดับ อาจเนื่องมาจากสถานีสาน้ำนํขนาดใหญ่มีการยอมรับที่จะสนับสนุนให้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจัดจำหน่ายในสถานีสาน้ำนํ ในขณะที่สถานีสาน้ำนํขนาดเล็กไม่ค่อยยอมรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งอาจเนื่องมาจากความกังวลถึงจำนวนประเภทของน้ำมันที่จำหน่าย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนหัวจ่ายที่สถานีสาน้ำนํมี

เขตที่ตั้งของสถานีสาน้ำนํ เมื่อพิจารณาเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ประกอบการที่มีเขตที่ตั้งของสถานีสาน้ำนํที่แตกต่างกัน พบว่ามีเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกันกับงานวิจัยของเกรวิน รัชญวาส (2546 : บทคัดย่อ) ที่พบว่าผู้ประกอบการสถานีสาน้ำนํที่มีเขตที่ตั้งของสถานีสาน้ำนํต่างกัน มีเจตคติที่มีต่อน้ำมันไบโอดีเซลไม่ต่างกัน

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

- ควรมีการประชาสัมพันธ์ถึงข้อเท็จจริงรวมถึง ข้อดี ข้อเสียของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้กับประชาชนและผู้ประกอบการสถานีสาน้ำนํทราบ เพื่อเป็นความรู้ให้กับผู้บริโภค และจะทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต
- รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะมีการสนับสนุนให้มีการนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาใช้เป็นรูปธรรม และควรออกนโยบายอย่างชัดเจนในการสนับสนุนให้มีการวิจัย พัฒนา และการกำหนดมาตรฐาน รวมถึงในการตลาด เพื่อให้ประชาชนทั้งที่เป็นผู้บริโภค และผู้ที่เป็นผู้จัดจำหน่ายมีความเชื่อมั่นในผลิตภัณฑ์มากขึ้น
- ควรมีการสนับสนุนการปลูกพืชที่เป็นวัตถุดิบของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพื่อเป็นแนวทางในการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต รวมถึงจะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรในด้านราคาของผลผลิตด้วย
- รัฐบาลควรให้การสนับสนุนในการนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจัดจำหน่ายในสถานีสาน้ำนํให้ครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อความสะดวกของผู้บริโภคในการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ควรให้การสนับสนุน ด้วยการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์กับรถของผู้ผลิตนั้นๆ เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้บริโภค
- เมื่อมีการนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจัดจำหน่าย ควรมีการส่งเสริมการตลาดในด้านต่างๆ เช่น การประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมการขาย เพื่อให้ผู้บริโภคหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

- ในด้านราคาและต้นทุน น้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีต้นทุน และราคาขายที่ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการ และ ผู้บริโภคหันมาขายและใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนน้ำมันเบนซินมากขึ้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อไป

- การศึกษาในครั้งนี้ เป็นเพียงการศึกษาเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การศึกษาในครั้งต่อไปจึงควรมีการศึกษาในเขตอื่นๆ

- การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันซึ่งเป็นการศึกษาในด้านของผู้จำหน่าย ดังนั้นการศึกษาในครั้งต่อไปควรมีการศึกษาเจตคติของผู้ผลิตน้ำมัน ผู้ผลิตรายอื่น และผู้บริโภคที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์

- การศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาแนวโน้มและนโยบายของบริษัทน้ำมันที่เป็นบริษัทแม่ต่าง ๆ ในการที่จะสนับสนุนให้มีการวิจัย พัฒนา ดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต

- การศึกษาในครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อเจตคติที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์