

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การค้นคว้าแบบอิสระเรื่อง ทักษะของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในอำเภอเมือง จังหวัด เชียงใหม่ ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจำนวน 300 ชุด สอบถามจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา สามารถแบ่งการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจต่อแก๊สโซฮอล์ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด และพฤติกรรมเกี่ยวกับการเติมน้ำมัน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจต่อแก๊สโซฮอล์ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ส่วนที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคต่อการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
หญิง	165	55.0
ชาย	135	45.0
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 55.0 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 45.0

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	8	2.7
21 – 30 ปี	134	44.7
31 – 40ปี	90	30.0
41 – 50 ปี	46	15.3
51 ปีขึ้นไป	22	7.3
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุ 21 – 30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.7 รองลงมาได้แก่ อายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.0 อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.3 อายุ 51 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 7.3 และ อายุไม่เกิน 20 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.7

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	182	60.7
สมรส	112	37.3
หม้าย/หย่า	6	2.0
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีสถานภาพโสด มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาได้แก่ สถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 37.3 และสถานภาพหม้าย/หย่า คิดเป็นร้อยละ 2.0

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษาสูงสุด

ระดับการศึกษาสูงสุด	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	3	1.0
มัธยมศึกษา/ปวช.	18	6.0
อนุปริญญา/ปวส.	19	6.3
ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	185	61.7
ปริญญาโทหรือเทียบเท่า	65	21.7
สูงกว่าปริญญาโท	10	3.3
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 61.7 รองลงมาได้แก่ ระดับปริญญาโทหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 21.7 ระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 6.3 ระดับมัธยมศึกษา/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 6.0 ระดับสูงกว่าปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 3.3 และระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.0

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	25	8.3
พนักงานบริษัทเอกชน	115	38.3
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ	110	36.7
ธุรกิจส่วนตัว	42	14.0
รับจ้าง	6	2.0
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	2	0.7
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.3 รองลงมาได้แก่ อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 36.7 ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 14.0 นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 8.3 รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 2.0 และ ไม่ได้ประกอบอาชีพ น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.7

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	19	6.3
5,000 – 10,000 บาท	81	27.0
10,001 – 15,000 บาท	77	25.7
15,001 – 20,000 บาท	51	17.0
มากกว่า 20,000 บาท	72	24.0
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีรายได้ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.0 รองลงมาได้แก่ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.7 รายได้มากกว่า 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.0 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 17.0 และ รายได้ไม่เกิน 5,000 บาท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.3

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทของรถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้

ประเภทของรถยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
รถเก๋งตอนเดียว	77	25.7
รถเก๋งสองตอน	182	60.7
รถเก๋งสองตอนแวน	41	13.6
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถเก๋งสองตอนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาได้แก่ รถเก๋งตอนเดียว คิดเป็นร้อยละ 25.7 และ รถเก๋งสองตอนแวน คิดเป็นร้อยละ 13.6

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้

ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 1,500 ซีซี	131	43.7
1,501 – 1,800 ซีซี	99	33.0
1,801 – 2,100 ซีซี	42	14.0
สูงกว่า 2,100 ซีซี	28	9.3
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.7 รองลงมาได้แก่ 1,501 – 1,800 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 33.0 1,801 – 2,100 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 14.0 และ สูงกว่า 2,100 ซีซี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.3

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุการใช้งานของรถยนต์

อายุของรถยนต์ที่ใช้ (นับจากวันจดทะเบียนครั้งแรก)	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 3 ปี	69	23.0
มากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี	86	28.7
มากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี	75	25.0
มากกว่า 9 ปี	70	23.3
รวม	300	100.0

หมายเหตุ อายุของรถยนต์ที่ใช้ (นับจากวันจดทะเบียนครั้งแรก)

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.7 รองลงมาได้แก่ มากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.0 มากกว่า 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.3 และ ไม่เกิน 3 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.0

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามวันที่เติมน้ำมันบ่อยที่สุด

วันที่เติมน้ำมันบ่อยที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
วันธรรมดา (จันทร์ – ศุกร์)	211	70.3
วันหยุด (เสาร์ – อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์)	89	29.7
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเติมน้ำมันบ่อยที่สุดในวันธรรมดา (จันทร์ – ศุกร์) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70.3 รองลงมาได้แก่ วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์) คิดเป็นร้อยละ 29.7

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามช่วงเวลาที่เติมน้ำมันบ่อยที่สุด

ช่วงเวลาที่เติมน้ำมันบ่อยที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
05.00 – 08.00 น.	21	7.0
08.01 – 11.00 น.	28	9.3
11.01 – 14.00 น.	19	6.3
14.01 – 17.00 น.	13	4.4
17.01 – 20.00 น.	94	31.3
20.01 – 22.00 น.	20	6.7
ไม่แน่นอน	105	35.0
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเติมน้ำมันบ่อยที่สุดในช่วงเวลา ที่ไม่แน่นอนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาได้แก่ ช่วงเวลา 17.01 – 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 31.3 ช่วงเวลา 08.01 – 11.00 น. คิดเป็นร้อยละ 9.3 ช่วงเวลา 05.00 – 08.00 น. คิดเป็นร้อยละ 7.0 ช่วงเวลา 20.01 – 22.00 น. คิดเป็นร้อยละ 6.7 ช่วงเวลา 11.01 – 14.00 น. คิดเป็นร้อยละ 6.3 และช่วงเวลา 14.01 – 17.00 น. น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.4

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการเติมน้ำมันเฉลี่ยต่อเดือน

เติมน้ำมันเฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 2 ครั้งต่อเดือน	21	7.0
2 – 5 ครั้งต่อเดือน	163	54.3
มากกว่า 5 ครั้งต่อเดือน	116	38.7
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเติมน้ำมันเฉลี่ย 2 – 5 ครั้งต่อเดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.3 รองลงมาได้แก่ มากกว่า 5 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 38.7 และ น้อยกว่า 2 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 7.0

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามจำนวนเงินที่ใช้ในการเติมน้ำมันแต่ละครั้ง

จำนวนเงินที่ใช้ในการเติมน้ำมันแต่ละครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 500 บาท	93	31.0
501 – 1,000 บาท	134	44.7
1,001 – 1,500 บาท	43	14.3
1,501 – 2,000 บาท	13	4.3
มากกว่า 2,000 บาท	17	5.7
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้เงินในการเติมน้ำมันแต่ละครั้ง 501 – 1,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.7 รองลงมาได้แก่ ไม่เกิน 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.0 1,001 – 1,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 14.3 มากกว่า 2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.7 และ 1,501 – 2,000 บาท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.3

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามวิธีการชำระเงินค่าน้ำมัน

วิธีการชำระค่าน้ำมัน	จำนวน	ร้อยละ
เงินสด	207	69.0
บัตรเครดิต	93	31.0
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามชำระเงินค่าน้ำมันด้วยเงินสด คิดเป็นร้อยละ 69.0 และ บัตรเครดิต คิดเป็นร้อยละ 31.0

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานีบริการน้ำมันที่ใช้บริการบ่อยที่สุด

สถานีบริการน้ำมันที่ใช้บริการบ่อยที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
ปตท.	125	41.7
เชลล์	48	16.0
เอสโซ่	42	14.0
เจท	30	10.0
บางจาก	26	8.7
คาลเท็กซ์	18	6.0
ปิโตรนาส	11	3.6
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ สถานีบริการน้ำมันที่ใช้บริการบ่อยที่สุด คือ ปตท. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.7 รองลงมาได้แก่ เชลล์ คิดเป็นร้อยละ 16.0 เอสโซ่ คิดเป็นร้อยละ 14.0 เจท คิดเป็นร้อยละ 10.0 บางจาก คิดเป็นร้อยละ 8.7 คาลเท็กซ์ คิดเป็นร้อยละ 6.0 และ ปิโตรนาส น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.6

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจต่อแก๊สโซฮอล์ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด และพฤติกรรมเกี่ยวกับการเติมน้ำมัน

2.1 องค์ประกอบด้านความรู้ความเข้าใจ

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สื่อ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	243	81.0
สื่อสิ่งพิมพ์ แผ่นพับ ใบปลิว	129	43.0
สถานีบริการน้ำมัน	107	35.7
วิทยุ	106	35.3
ป้ายโฆษณา	90	30.0
เพื่อน ญาติ หรือคนรู้จัก	80	26.7
อินเทอร์เน็ต	51	17.0
กระทรวงพลังงาน	1	0.3

หมายเหตุ ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องผลิตภัณฑ์น้ำมันแก๊สโซฮอล์จากโทรทัศน์ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 81.0 รองลงมา ได้แก่ สื่อสิ่งพิมพ์ แผ่นพับ ใบปลิว คิดเป็นร้อยละ 43.0 สถานีบริการน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 35.7 วิทยุ คิดเป็นร้อยละ 35.3 ป้ายโฆษณา คิดเป็นร้อยละ 30.0 เพื่อน ญาติหรือคนรู้จัก คิดเป็นร้อยละ 26.7 อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 17.0 และ กระทรวงพลังงาน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.3

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ข้อความ	ระดับความรู้ความเข้าใจ				รวม	
	ทราบ		ไม่ทราบ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผลิตจากน้ำมันเบนซินผสมกับเอทิลแอลกอฮอล์หรือเอทานอล	224	75.0	76	25.0	300	100.0
2. เอทิลแอลกอฮอล์ที่เข้ามาจากพืช เช่น อ้อย ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง เป็นต้น	220	73.3	80	26.7	300	100.0
3. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้ได้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบหัวฉีด	203	67.7	97	32.3	300	100.0
4. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์	157	52.3	143	47.7	300	100.0
5. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินทั่วไปได้ทั้ง เบนซิน 91 และ 95	229	76.3	71	23.7	300	100.0
6. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถผสมกับน้ำมันที่เหลือในถังได้เลยโดยไม่ต้องรอให้น้ำมันหมด	199	66.3	101	33.7	300	100.0
7. สามารถเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์โดยไม่ต้องปรับแต่งเครื่องยนต์ก่อนตัดสินใจเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	208	69.3	92	30.7	300	100.0
8. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดเชื้อเพลิงเช่นเดียวกับน้ำมันเบนซินออกเทน 95	223	74.3	77	25.7	300	100.0
9. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95	257	85.7	43	14.3	300	100.0
10. เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะไม่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราเร่งที่ดีกว่าหรือแตกต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 95	183	61.0	117	39.0	300	100.0

ตารางที่ 4.17 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ข้อความ	ระดับความรู้ความเข้าใจ				รวม	
	ทราบ		ไม่ทราบ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
11. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดการขาดดุลทางการค้า	249	83.0	51	17.0	300	100.0
12. การผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ส่งผลให้พืชผลทางการเกษตรที่ใช้ในการผลิตเอทิลแอลกอฮอล์มีราคาสูงขึ้น	194	64.7	106	35.3	300	100.0
13. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ดีขึ้น ช่วยลดมลพิษ ไอเสียทางอากาศ	188	62.7	112	37.5	300	100.0
14. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศลง 20 – 25%	171	57.0	129	43.0	300	100.0
15. รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	265	88.3	35	11.7	300	100.0
รวม	3,170	70.4	1,330	29.6	4,500	100.0

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลข่าวสารของน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากที่สุด ในหัวข้อ รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 88.3 รองลงมาได้แก่ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้ เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 คิดเป็นร้อยละ 85.77 การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดการขาดดุลทางการค้า คิดเป็นร้อยละ 83.0 น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินทั่วไปได้ทั้ง เบนซิน 91 และ 95 คิดเป็นร้อยละ 76.3 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ผลิตจากน้ำมันเบนซินผสมกับเอทิลแอลกอฮอล์หรือเอทานอล คิดเป็นร้อยละ 75.0

สำหรับหัวข้อที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ทราบมากที่สุด ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำ ให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์ คิดเป็นร้อยละ 47.7 รองลงมาได้แก่ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศลง 20 – 25% คิดเป็นร้อยละ 43.0 การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะไม่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราเร่งที่ดีกว่าหรือแตกต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 95 คิดเป็นร้อยละ 39.0 การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ดีขึ้น ช่วยลดมลพิษ ไอเสียทางอากาศคิดเป็นร้อยละ 37.5 และการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ส่งผลให้พืชผลทางการเกษตรที่ใช้ในการผลิต เอทิลแอลกอฮอล์มีราคาสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 35.3

โดยรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามทราบข้อมูลข่าวสาร คิดเป็นร้อยละ 70.4

2.2 องค์ประกอบด้านความคิดเห็น

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านผลิตภัณฑ์

ด้านผลิตภัณฑ์	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพสามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 ได้จริง	23 (7.6%)	63 (21.0%)	110 (36.7%)	98 (32.7%)	6 (2.0%)	300 (100.0%)	3.01	0.96	ปานกลาง
2. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์	17 (5.7%)	45 (15.0%)	111 (37.0%)	111 (37.0%)	16 (5.3%)	300 (100.0%)	2.77	0.95	ปานกลาง
3. น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอัตราการสิ้นเปลืองหรือระเหยสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95	36 (12.0%)	57 (19.0%)	105 (35.0%)	83 (27.7%)	19 (6.3%)	300 (100.0%)	2.98	1.09	ปานกลาง
4. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้จริงเมื่อเทียบกับอัตราการสิ้นเปลืองหรือการระเหยของเชื้อเพลิง	20 (6.7%)	64 (21.3%)	104 (34.7%)	97 (32.3%)	15 (5.0%)	300 (100.0%)	2.90	0.99	ปานกลาง
5. ทรายห้อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตโดยบริษัทขนาดใหญ่มีผลต่อการเลือก	32 (10.7%)	90 (30.0%)	93 (31.0%)	73 (24.3%)	12 (4.0%)	300 (100.0%)	3.14	1.05	ปานกลาง
6. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่าง ประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า	52 (17.3%)	101 (33.7%)	65 (21.7%)	76 (25.3%)	6 (2.0%)	300 (100.0%)	3.33	1.11	ปานกลาง
7. เห็นด้วยที่รัฐบาลจะยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 แทนเนื่องจากมีต้นทุนถูกกว่าลดการนำเข้าน้ำมันได้	39 (13.0%)	46 (15.3%)	100 (33.3%)	88 (29.3%)	27 (9.0%)	300 (100.0%)	2.89	1.12	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							3.00	0.82	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในระดับปานกลาง (3.00) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจัยย่อยด้านผลิตภัณฑ์ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่าง ประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า (3.33) รองลงมาได้แก่ ทรายี่ห้อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตโดยบริษัทขนาดใหญ่มีผลต่อการเลือก (3.14) น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพสามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 ได้จริง (3.01) น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอัตราการสิ้นเปลืองหรือระเหยสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 (2.98) การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้จริงเมื่อเทียบกับอัตราการสิ้นเปลืองหรือการระเหยของเชื้อเพลิง (2.90) เห็นด้วยที่รัฐบาลจะยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 แทนเนื่องจากมีต้นทุนถูกกว่า ลดการนำเข้าน้ำมันได้ (2.89) และน้ำแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์ (2.77)

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ในด้านราคา

ด้านราคา	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	ปานกลาง	น้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซิน ออกเทน 91 และ 95 เหมาะสมแล้ว	17 (5.7%)	35 (11.7%)	103 (34.3%)	122 (40.7%)	23 (7.6%)	300 (100.0%)	2.66	0.96	ปานกลาง
2. น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95	83 (27.7%)	67 (22.3%)	69 (23.0%)	67 (22.3%)	14 (4.7%)	300 (100.0%)	3.39	1.23	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							3.03	0.90	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคามีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ในระดับปานกลาง (3.03) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจัยย่อยด้านราคาผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ 95 (3.39) รองลงมาได้แก่ ราคาน้ำมันแก๊ส โซฮอล์เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 เหมาะสมแล้ว (2.66)

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ในด้านช่องทางการจัดจำหน่าย

ด้านช่องทางการ จัดจำหน่าย	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด				
1. สถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์มีบริการเพียงพอใน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสะดวกเข้าถึงได้ง่าย	23 (7.7%)	51 (17.0%)	118 (39.3%)	93 (31.0%)	15 (5.0%)	300 (100.0%)	2.87	0.96	ปานกลาง
2. สถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์มีบริการเพียงพอ นอก เขตอำเภอเมือง จังหวัด เชียงใหม่ และจังหวัดอื่น ๆ	12 (4.0%)	36 (12.0%)	104 (34.7%)	112 (37.3%)	36 (12.0%)	300 (100.0%)	2.57	0.95	ปานกลาง
3. สถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์มีหัวจ่ายมากเพียงพอ ไม่ต้องรอรับบริการนาน	12 (4.0%)	49 (16.3%)	107 (35.7%)	112 (37.0%)	20 (6.7%)	300 (100.0%)	2.71	0.93	ปานกลาง
4. สถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ต้องมีบริการอื่น ให้บริการด้วย เช่น บริการล้าง อัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น	47 (15.7%)	67 (22.3%)	105 (35.0%)	72 (24.0%)	9 (3.0%)	300 (100.0%)	3.20	1.07	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							2.84	0.77	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทาง การตลาดด้านช่องทางการจัดจำหน่าย มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในระดับปานกลาง (2.84) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจัยย่อยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายผู้ตอบแบบสอบถามมี ความคิดเห็นในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องมีบริการอื่นให้บริการด้วย เช่น บริการล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น (3.20) รองลงมาได้แก่ สถานี บริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสะดวกเข้าถึงได้ ง่าย (2.87)

สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีหัวจ่ายมากเพียงพอไม่ต้องรอรับบริการนาน (2.71) และสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอ นอกเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดอื่น ๆ (2.57)

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านการส่งเสริมการตลาด

ด้านการส่งเสริมการตลาด	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่องและเพียงพอ	14 (4.7%)	50 (16.7%)	112 (37.3%)	104 (34.7%)	20 (6.7%)	300 (100.0%)	2.76	0.94	ปานกลาง
2. การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชัดเจนเข้าใจง่าย	17 (5.6%)	44 (14.7%)	119 (39.7%)	99 (33.0%)	21 (7.0%)	300 (100.0%)	2.78	0.97	ปานกลาง
3. ควรมีการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ มากขึ้น เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้คนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น	56 (18.7%)	87 (29.0%)	75 (25.0%)	68 (22.6%)	14 (4.7%)	300 (100.0%)	3.30	1.16	ปานกลาง
4. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การแจกของแถม คุปองสะสมชิงโชค เป็นต้น	53 (17.7%)	81 (27.0%)	91 (30.3%)	65 (21.7%)	10 (3.3%)	300 (100.0%)	3.31	1.12	ปานกลาง
5. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้	61 (21.0%)	97 (32.3%)	63 (21.0%)	66 (22.0%)	11 (3.7%)	300 (100.0%)	3.41	1.17	ปานกลาง
6. พนักงานขายภายในสถานีบริการควรให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้	63 (21.0%)	93 (31.0%)	74 (24.7%)	62 (20.6%)	8 (2.7%)	300 (100.0%)	3.41	1.13	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							3.16	0.92	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดมีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในระดับปานกลาง (3.16) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจัยย่อยด้านการส่งเสริมการตลาดผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้ (3.41) และพนักงานขายภายในสถานีบริการควรให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ (3.41) รองลงมาได้แก่ สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การแจกของแถม คุปองสะสมชิงโชค เป็นต้น (3.31) ควรมีการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ มากขึ้น เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้คนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น(3.30) การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชัดเจนเข้าใจง่าย (2.78) และ การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอย่างต่อเนื่องและเพียงพอ (2.76)

2.3 องค์ประกอบด้านพฤติกรรม

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมัน

พฤติกรรมการเติมน้ำมัน	จำนวน	ร้อยละ
เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์	107	35.7
เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน	43	14.3
เติมเฉพาะน้ำมันเบนซิน 91	113	37.7
เติมเฉพาะน้ำมันเบนซิน 95	37	12.3
รวม	300	100.0

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมการเติมน้ำมัน โดยเติมเฉพาะน้ำมันเบนซิน 91 มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 37.7 รองลงมาได้แก่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 35.7 เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน คิดเป็นร้อยละ 14.3 และเติมเฉพาะน้ำมันเบนซิน 95 คิดเป็นร้อยละ 12.3

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

พฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวน	ร้อยละ
เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	53	35.3
เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	54	36.0
เติมน้ำมันเบนซิน 91สลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	19	12.7
เติมน้ำมันเบนซิน 91สลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	15	10.0
เติมน้ำมันเบนซิน 95สลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	9	6.0
รวม	150	100.0

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยเติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมาได้แก่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 คิดเป็นร้อยละ 35.3 เติมน้ำมันเบนซิน 91สลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 คิดเป็นร้อยละ 12.7 เติมน้ำมันเบนซิน 91สลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 คิดเป็นร้อยละ 10.0 และ เติมน้ำมันเบนซิน 95สลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 คิดเป็นร้อยละ 6.0

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามระยะเวลาที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ระยะเวลาที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์(นับแต่เริ่มใช้)	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 เดือน	7	6.5
1 เดือน – 3 เดือน	20	18.7
4 เดือน – 6 เดือน	36	33.6
7 เดือน – 9 เดือน	12	11.2
10 เดือน – 12 เดือน	9	8.4
เกินกว่า 1 ปี	23	21.5
รวม	107	100.0

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีระยะเวลาที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (นับแต่เริ่มใช้) 4 เดือน – 6 เดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.6 รองลงมาได้แก่ เกินกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 21.5 1 เดือน – 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 18.7 7 เดือน – 9 เดือน คิดเป็นร้อยละ 11.2 10 เดือน – 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 8.4 และ น้อยกว่า 1 เดือน น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.5

ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามการเปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป

เปรียบเทียบคุณภาพรวม ระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่า	64	59.8
น้ำมันเบนซินทั่วไปดีกว่า	19	17.8
น้ำมันทั้ง 2 ชนิดมีคุณภาพดีเท่า ๆ กัน	24	22.4
รวม	107	100.0

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อมีการเปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป มีความคิดเห็นว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่า มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59.8 รองลงมาได้แก่ น้ำมันทั้ง 2 ชนิดมีคุณภาพดีเท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 22.4 และ น้ำมันเบนซินทั่วไปดีกว่า คิดเป็นร้อยละ 17.8

ตารางที่ 4.26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามการเปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมัน
เบนซินทั่วไป

เปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์ ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
แตกต่าง	33	30.8
ไม่แตกต่าง	47	43.9
ไม่แน่ใจ	27	25.3
รวม	107	100.0

จากตารางที่ 4.26 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อมีการ
เปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป มีความคิดเห็นว่
ไม่แตกต่างกัน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 43.9 รองลงมาได้แก่ แตกต่างกัน คิดเป็นร้อยละ 30.8 และ
ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 25.3

ตารางที่ 4.27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามการแนะนำให้ผู้อื่นใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จะแนะนำให้ผู้อื่นเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	61	57.0
ไม่แนะนำ	11	10.3
ไม่แน่ใจ	35	32.7
รวม	107	100.0

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะแนะนำให้
ผู้อื่นเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 57.0 รองลงมาได้แก่ ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ
32.7 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 10.3

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกการที่จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป

จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป	จำนวน	ร้อยละ
เติม	53	49.5
ไม่เติม	24	22.4
ไม่แน่ใจ	30	28.1
รวม	107	100.0

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาได้แก่ ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 28.1 และไม่เติม คิดเป็นร้อยละ 22.4

ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ
เหตุผลที่เลือกเติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์

เหตุผลที่เลือกเติมเฉพาะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด				
1. ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซิน ทั่วไป	22 (20.6%)	22 (20.6%)	14 (13.1%)	49 (45.7%)	-	107 (100.0%)	3.15	1.21	ปานกลาง
2. คุณภาพไม่ต่างจากน้ำมัน เบนซินทั่วไป	10 (9.3%)	20 (18.7%)	30 (18.0%)	47 (44.0%)	-	107 (100.0%)	2.95	1.01	ปานกลาง
3. ช่วยชาติประหยัดต้นทุนลด การนำเข้าน้ำมันลดการขาด ดุลการค้า	18 (16.8%)	21 (19.6%)	36 (33.6%)	32 (30.0%)	-	107 (100.0%)	3.23	1.06	ปานกลาง
4. การรณรงค์ส่งเสริมให้เติม น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาล และเอกชน	15 (14.0%)	19 (17.8%)	50 (46.7%)	22 (20.6%)	1 (0.9%)	107 (100.0%)	3.23	0.97	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							3.14	0.97	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับเหตุผลที่เลือกเติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในระดับปานกลาง (3.14) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจุบัน ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

ช่วยชาติประหยัดต้นทุนลดการนำเข้าน้ำมันลดการขาดดุลการค้า (3.23) และ การรณรงค์ส่งเสริมให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาลและเอกชน (3.23) รองลงมาได้แก่ ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินทั่วไป (3.15) และคุณภาพไม่ต่างจากน้ำมันเบนซินทั่วไป (2.95)

ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์(นับแต่เริ่มใช้)

ระยะเวลาที่ใช้ (นับแต่เริ่มใช้)	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 เดือน	9	20.9
1 เดือน – 3 เดือน	6	14.0
4 เดือน – 6 เดือน	9	20.9
7 เดือน – 9 เดือน	3	7.0
10 เดือน – 12 เดือน	3	7.0
เกินกว่า 1 ปี	13	30.2
รวม	43	100.0

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีระยะเวลาที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์(นับแต่เริ่มใช้) เกินกว่า 1 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.2 รองลงมาได้แก่ น้อยกว่า 1 เดือน คิดเป็นร้อยละ 20.9 และ 4 เดือน – 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 20.9 1 เดือน – 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 14.0 7 เดือน – 9 เดือน คิดเป็นร้อยละ 7.0 และ 10 เดือน – 12เดือน คิดเป็นร้อยละ 7.0

ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำแนกตามจำนวนการเติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์เฉลี่ยต่อเดือน

จำนวนการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
1 – 2 ครั้ง	20	46.5
3 – 4 ครั้ง	17	39.6
5 – 6 ครั้ง	5	11.6
7 ครั้งขึ้นไป	1	2.3
รวม	43	100.0

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีจำนวนการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เฉลี่ยต่อเดือน 1 – 2 ครั้ง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาได้แก่ 3 – 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 39.6 5 – 6 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.6 และ 7 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 2.3

ตารางที่ 4.32 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำแนกตามจำนวนเงินเฉลี่ยที่ใช้ในการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อครั้ง

จำนวนเงินเฉลี่ยที่ใช้ในการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 500 บาท	20	46.5
501 – 1,000 บาท	18	41.9
1,001 – 1,500 บาท	3	7.0
1,501 – 2,000 บาท	2	4.6
รวม	43	100.0

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีจำนวนเงินเฉลี่ยที่ใช้ในการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อครั้ง ไม่เกิน 500 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาได้แก่ 501 – 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 41.9 1,001 – 1,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 7.0 และ 1,501 – 2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.6

ตารางที่ 4.33 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำแนกตามสถานีบริการที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์บ่อยที่สุด

สถานีบริการที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์บ่อยที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
ปตท.	23	53.4
บางจาก	6	14.0
เชลล์	6	14.0
เอสโซ่	6	14.0
คาลเท็กซ์	1	2.3
เจท	1	2.3
รวม	43	100.0

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ใช้บริการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์บ่อยที่สุด ที่ ปตท. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.4 รองลงมา ได้แก่ บางจาก คิดเป็นร้อยละ 14.0 เชลล์ คิดเป็นร้อยละ 14.0 เอสโซ่ คิดเป็นร้อยละ 14.0 คาลเท็กซ์ คิดเป็นร้อยละ 2.3 และ เจทคิดเป็นร้อยละ 2.3

ตารางที่ 4.34 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำแนกตามการเปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป

เปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่า	6	14.0
น้ำมันเบนซินทั่วไปดีกว่า	12	27.9
น้ำมันทั้ง 2 ชนิดมีคุณภาพดีเท่า ๆ กัน	25	58.1
รวม	43	100.0

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อมีการเปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป มีความคิดเห็นว่า น้ำมันทั้ง 2 ชนิดมีคุณภาพดีเท่า ๆ กัน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.1 รองลงมาได้แก่น้ำมันเบนซินทั่วไปดีกว่าคิดเป็นร้อยละ 27.9 และ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่า คิดเป็นร้อยละ 14.0

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำแนกตามการที่จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป

จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป	จำนวน	ร้อยละ
เติม	31	72.1
ไม่เติม	5	11.6
ไม่แน่ใจ	7	16.3
รวม	43	100.0

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 72.1 รองลงมาได้แก่ ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 16.3 และไม่ใช่ คิดเป็นร้อยละ 11.6

ตารางที่ 4.36 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ เหตุผลที่เลือกเติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

เหตุผลที่เลือกเติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินทั่วไป	13 (30.2%)	16 (37.3%)	13 (30.2%)	1 (2.3%)	-	43 (100.0%)	3.92	0.85	มาก
2. คุณภาพไม่ต่างจากน้ำมันเบนซินทั่วไป	9 (21.0%)	16 (37.2%)	13 (30.2%)	5 (11.6%)	-	43 (100.0%)	3.68	0.93	มาก
3. ช่วยชาติประหยัดต้นทุนลดการนำเข้าน้ำมันลดการขาดดุลการค้า	11 (25.6%)	13 (30.2%)	18 (41.9%)	1 (2.3%)	-	43 (100.0%)	3.79	0.88	มาก
4. การรณรงค์ส่งเสริมให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาลและเอกชน	9 (20.9%)	17 (39.5%)	15 (34.9%)	2 (4.7%)	-	43 (100.0%)	3.76	0.85	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม							3.79	0.72	มาก

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับเหตุผลที่เลือกเติมน้ำมันเบนซินสลับกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในระดับมาก(3.79) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจุบันผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินทั่วไป(3.92) รองลงมาได้แก่ ช่วยชาติประหยัดต้นทุนลดการนำเข้าน้ำมันลดการขาดดุลการค้า(3.79) การรณรงค์ส่งเสริมให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาลและเอกชน (3.76) และคุณภาพไม่ต่างจากน้ำมันเบนซินทั่วไป (3.68)

ตารางที่ 4.37 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามเหตุผลที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

เหตุผลที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวน	ร้อยละ
ราคาไม่ต่างกันจึงไม่เห็นความสำคัญที่จะต้องเปลี่ยน	89	59.3
ไม่แน่ใจในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินทั่วไปได้	84	56.0
ไม่ต้องการเปลี่ยนเนื่องจากน้ำมันเบนซินคืออยู่แล้ว	57	38.0
สถานีบริการมีไม่เพียงพอ	48	32.0
หัวจ่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในแต่ละสถานีบริการมีไม่เพียงพอ ใช้ให้รอนาน	30	20.0
อื่น ๆ	14	9.3

หมายเหตุ ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ระบุเหตุผลที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพราะราคาไม่ต่างกันจึงไม่เห็นความสำคัญที่จะต้องเปลี่ยน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 59.3 รองลงมาได้แก่ ไม่แน่ใจในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินทั่วไปได้ คิดเป็นร้อยละ 56.0 ไม่ต้องการเปลี่ยนเนื่องจากน้ำมันเบนซินคืออยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 38.0 สถานีบริการมีไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 32.0 และหัวจ่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในแต่ละสถานีบริการมีไม่เพียงพอใช้ให้รอนาน คิดเป็นร้อยละ 20.0 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 9.3 ได้แก่ว่ายังใช้ไม่ถึงปีจึงไม่กล้าเติม ไม่แน่ใจว่ารถของตนเองสามารถเติมได้หรือไม่ ไม่กล้าเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ร่วมกับน้ำมันเบนซินทั่วไป

ตารางที่ 4.38 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามการเปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซิน
ทั่วไป

เปรียบเทียบคุณภาพรวม ระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่า	3	2.0
น้ำมันเบนซินทั่วไปดีกว่า	75	50.0
น้ำมันทั้ง 2 ชนิดมีคุณภาพดีเท่า ๆ กัน	72	48.0
รวม	150	100.0

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อมีการ
เปรียบเทียบคุณภาพรวมระหว่างน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป มีความคิดเห็นว่า น้ำมัน
เบนซินทั่วไปดีกว่า มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาได้แก่ น้ำมันทั้ง 2 ชนิดมีคุณภาพดีเท่า
ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 48.0 และ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่า คิดเป็นร้อยละ 2.0

ตารางที่ 4.39 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามการเปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมัน
เบนซินทั่วไป

เปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์ ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
แตกต่างกัน	44	29.3
ไม่แตกต่างกัน	23	15.4
ไม่แน่ใจ	83	55.3
รวม	150	100.0

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อมีการ
เปรียบเทียบสมรรถนะของรถยนต์ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับน้ำมันเบนซินทั่วไป มีความคิดเห็น
ไม่แน่ใจ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.3 รองลงมาได้แก่ แตกต่างกัน คิดเป็นร้อยละ 29.3 และ ไม่
แตกต่างกัน คิดเป็นร้อยละ 15.4

ตารางที่ 4.40 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามแนวโน้มจะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต

แนวโน้มจะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต	จำนวน	ร้อยละ
มีแนวโน้ม	73	48.7
ไม่มีแนวโน้ม	27	18.0
ไม่แน่ใจ	50	33.3
รวม	150	100.0

จากตารางที่ 4.40 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์แนวโน้มที่จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.7 รองลงมาได้แก่ ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 33.3 และ ไม่มีแนวโน้ม คิดเป็นร้อยละ 18.0

ตารางที่ 4.41 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
จำแนกตามการจะแนะนำให้ผู้อื่นเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

จะแนะนำให้ผู้อื่นเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	27	37.0
ไม่แนะนำ	11	15.1
ไม่แน่ใจ	35	47.9
รวม	73	100.0

จากตารางที่ 4.41 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีแนวโน้มจะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคตมีความเห็นไม่แน่ใจว่าจะแนะนำให้ผู้อื่นเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมาได้แก่ แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 37.0

ตารางที่ 4.42 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของ ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เกี่ยวกับเหตุผลที่มีแนวโน้มว่าจะ เลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต

เหตุผลที่มีแนวโน้มว่าจะ เลือกเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ในอนาคต	ระดับความคิดเห็น					รวม	Mean	SD	แปลผล
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด				
1. ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซิน ทั่วไป	17 (23.3%)	13 (17.8%)	24 (32.9%)	19 (26.0%)	-	73 (100.0%)	3.40	1.12	ปานกลาง
2. คุณภาพไม่ต่างจากน้ำมัน เบนซินทั่วไป	9 (12.3%)	19 (26.0%)	27 (37.0%)	17 (23.3%)	1 (1.4%)	73 (100.0%)	3.24	1.01	ปานกลาง
3. ช่วยชาติประหยัดต้นทุนลด การนำเข้าน้ำมันลดการขาด ดุลการค้า	14 (19.2%)	20 (27.4%)	20 (27.4%)	18 (24.6%)	1 (1.4%)	73 (100.0%)	3.37	1.11	ปานกลาง
4. การรณรงค์ส่งเสริมให้เติม น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาล และเอกชน	12 (16.5%)	19 (26.0%)	25 (34.2%)	15 (20.6%)	2 (2.7%)	73 (100.0%)	3.30	1.07	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							3.33	0.96	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.42 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมีแนวโน้มว่าจะเลือก เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต ในระดับปานกลาง (3.33) เมื่อพิจารณาความคิดเห็นในปัจจุบัน ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้

ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินทั่วไป (3.40) รองลงมาได้แก่ ช่วยชาติประหยัดต้นทุนลดการ นำเข้าน้ำมันลดการขาดดุลการค้า (3.37) การรณรงค์ส่งเสริมให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของรัฐบาล และเอกชน (3.30) และคุณภาพไม่ต่างจากน้ำมันเบนซินทั่วไป (3.24)

ในการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้ทำการศึกษาในรายละเอียดข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติด้านความรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็น เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วน ประสมทางการตลาด จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (แสดงตารางที่ 4.43 – 4.57)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจต่อแก๊สโซฮอล์ ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตารางที่ 4.43 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศกับพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

เพศ	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หญิง	61	57.0	16	37.2	88	58.7
ชาย	46	43.0	27	62.8	62	41.3
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.43 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 57.0 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 43.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซินเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 62.8 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 37.2

ในขณะที่ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 58.7 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 41.3

ตารางที่ 4.44 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุกับพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

อายุ	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์		เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์สลับน้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	4	3.7	-	-	4	2.6
21 – 30 ปี	42	39.3	22	51.2	70	46.7
31 – 40ปี	34	31.8	16	37.2	40	26.7
41 – 50 ปี	18	16.8	5	11.6	23	15.3
51 ปีขึ้นไป	9	8.4	-	-	13	8.7
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีอายุ 21 – 30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมาได้แก่ อายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.8 อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.8 และ อายุไม่เกิน 20 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.7

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์สลับน้ำมันเบนซิน มีอายุ 21 – 30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.2 รองลงมาได้แก่ อายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.2 และ อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.6

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีอายุ 21 – 30 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.7 รองลงมาได้แก่ อายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.7 อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.3 และ อายุไม่เกิน 20 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.6

ตารางที่ 4.45 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษาสูงสุด กับพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์

ระดับการศึกษาสูงสุด	เติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์		เติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	3	2.8	-	-	-	-
มัธยมศึกษา/ปวช.	10	9.3	-	-	8	5.3
อนุปริญญา/ปวส.	8	7.5	2	4.6	9	6.0
ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	63	58.9	31	72.1	91	60.7
ปริญญาโทหรือเทียบเท่า	20	18.7	10	23.3	35	23.3
สูงกว่าปริญญาโท	3	2.8	-	-	7	4.7
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.9 รองลงมาได้แก่ ระดับปริญญาโทหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 18.7 ระดับมัธยมศึกษา/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 9.3 และระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษา และระดับสูงกว่าปริญญาโท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.8 และ 2.8

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 72.1 รองลงมาได้แก่ ระดับปริญญาโทหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 23.3 ระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 4.6

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาได้แก่ ระดับปริญญาโทหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 23.3 ระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 6.0 และระดับสูงกว่าปริญญาโท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ

ตารางที่ 4.46 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพกับพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

อาชีพ	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	15	14.0	2	4.6	8	5.3
พนักงานบริษัทเอกชน	39	36.4	16	37.2	60	40.0
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ พนักงานของรัฐ	30	28.0	22	51.2	58	38.7
ธุรกิจส่วนตัว	19	17.8	3	7.0	20	13.3
รับจ้าง	2	1.9	-	-	4	2.7
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	2	1.9	-	-	-	-
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.46 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมาได้แก่ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 28.0 ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 17.8 ส่วนอาชีพรับจ้างและ ไม่ได้ประกอบอาชีพ น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.9 และ 1.9

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซินมีอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.2 รองลงมาได้แก่ พนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 37.2 ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 7.0 และ นักเรียน/นักศึกษา น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.6

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมาได้แก่ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 38.7 ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 13.3 และอาชีพรับจ้าง น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.7

ตารางที่ 4.47 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับ
พฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	เติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์		เติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	8	7.5	2	4.7	9	6.0
5,000 – 10,000 บาท	32	29.9	15	34.9	34	22.7
10,001 – 15,000 บาท	33	30.8	6	13.9	38	25.3
15,001 – 20,000 บาท	17	15.9	12	27.9	22	14.7
มากกว่า 20,000 บาท	17	15.9	8	18.6	47	31.3
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.47 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีรายได้ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.8 รองลงมาได้แก่ 5,000 - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 29.9 15,001 – 20,000 บาท และ มากกว่า 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.9 และ 15.9 ส่วนรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 7.5

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.9 รองลงมาได้แก่ 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.9 มากกว่า 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.6 และรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.7

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีรายได้มากกว่า 20,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.3 รองลงมาได้แก่ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.3 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.7 และ รายได้ไม่เกิน 5,000 บาท น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.0

ตารางที่ 4.48 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์กับพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 1,500 ซีซี	39	36.4	23	53.5	69	46.0
1,501 – 1,800 ซีซี	42	39.3	14	32.5	43	28.7
1,801 – 2,100 ซีซี	24	22.4	-	-	18	12.0
สูงกว่า 2,100 ซีซี	2	1.9	6	14.0	20	13.3
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.48 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ใช้รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,501 – 1,800 ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมาได้แก่ ไม่เกิน 1,500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 36.4 1,801 – 2,100 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 22.4 และ สูงกว่า 2,100 ซีซี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.9

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน ใช้รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ ไม่เกิน 1,500 ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.5 รองลงมาได้แก่ 1,501 – 1,800 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 32.5 และ สูงกว่า 2,100 ซีซี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 14.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ใช้รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.0 รองลงมาได้แก่ 1,501 – 1,800 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 28.7 สูงกว่า 2,100 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 13.3 และ 1,801 – 2,100 ซีซี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.0

ตารางที่ 4.49 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุของรถยนต์ที่ใช้
(นับจากวันจดทะเบียนครั้งแรก)กับพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

อายุของรถยนต์ที่ใช้ (นับจากวันจดทะเบียนครั้งแรก)	เติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์		เติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน		ไม่เติมน้ำมัน แก๊สโซฮอล์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 3 ปี	17	15.9	7	16.3	45	30.0
มากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี	19	17.7	12	27.9	39	26.0
มากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี	43	40.2	12	27.9	20	13.3
มากกว่า 9 ปี	28	26.2	12	27.9	46	30.7
รวม	107	100.0	43	100.0	150	100.0

จากตารางที่ 4.49 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ใช้รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.2 รองลงมาได้แก่ อายุมากกว่า 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.2 อายุมากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.7 และ ไม่เกิน 3 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.9

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน ใช้รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี มากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี และมากกว่า 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.9, 27.9 และ 27.9 และ ไม่เกิน 3 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 16.3

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ใช้รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 9 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.7 รองลงมาได้แก่ อายุไม่เกิน 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.0 อายุมากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.0 และ อายุมากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 13.3

ตารางที่ 4.50 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็น	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์				เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน				ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			
	ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผลิตจากน้ำมันเบนซินผสมกับเอทิลแอลกอฮอล์หรือเอทานอล	89	83.2	18	16.8	33	76.7	10	23.3	102	68.0	48	32.0
2. เอทิลแอลกอฮอล์ที่ใช้มาจากพืช เช่น อ้อย ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง เป็น	77	72.0	30	28.0	27	62.8	16	37.2	116	77.3	34	22.7
3. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้ได้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบหัวฉีด	72	67.3	35	32.7	27	62.8	16	37.2	104	69.3	46	30.7
4. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์	67	62.6	40	37.4	16	37.2	27	62.8	74	49.3	76	50.7
5. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินทั่วไปได้ทั้ง เบนซิน 91 และ 95	82	76.6	25	23.4	37	86.0	6	14.0	110	73.3	40	26.7

ตารางที่ 4.50 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็น	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์				เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน				ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			
	ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
6. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถผสมกับน้ำมันที่เหลือในถังได้โดยโดยไม่ต้องรอให้น้ำมันหมด	77	72.0	30	28.0	33	76.7	10	23.3	89	59.3	61	40.7
7. สามารถเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์โดยไม่ต้องปรับแต่งเครื่องยนต์ก่อนตัดสินใจเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	82	76.6	25	23.4	33	76.7	10	23.3	93	62.0	57	38.0
8. น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดเชื้อเพลิงเช่นเดียวกับน้ำมันเบนซินออกเทน 95	82	76.6	25	23.4	33	76.7	10	23.3	108	72.0	42	28.0
9. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95	90	84.1	17	15.9	41	95.3	2	4.7	126	84.0	24	16.0

ตารางที่ 4.50 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประเด็น	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์				เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน				ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			
	ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
10. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะไม่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราเร่งที่ดีกว่าหรือแตกต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 95	77	72.0	30	28.0	20	46.5	23	53.5	86	57.3	64	42.7
11. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดการขาดดุลทางการค้า	80	74.8	27	25.2	43	100.0	-	-	126	84.0	24	16.0
12. การผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ส่งผลให้พืชผลทางการเกษตรที่ใช้ในการผลิตเอทิลแอลกอฮอล์มีราคาสูงขึ้น	68	63.6	39	36.4	20	46.5	23	53.5	106	70.7	44	29.3
13. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ดีขึ้น ช่วยลดมลพิษ ไอเสียทางอากาศ	76	71.0	31	29.0	92	61.3	58	38.7	70	46.5	80	53.5

ตารางที่ 4.50 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ประเด็น	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์				เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์สลับน้ำมันเบนซิน				ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์			
	ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ		ทราบ		ไม่ทราบ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
14. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์สามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศลง 20 – 25%	70	65.4	37	34.6	79	52.7	71	47.3	77	51.2	73	48.8
15. รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	99	92.5	8	7.5	35	81.4	8	18.6	131	87.3	19	12.7

จากตารางที่ 4.50 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีความรู้ความเข้าใจมากที่สุด ในประเด็น รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 92.5 รองลงมาได้แก่ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 คิดเป็นร้อยละ 84.1 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผลิตจากน้ำมันเบนซินผสมกับเอทิลแอลกอฮอล์หรือเอทานอล คิดเป็นร้อยละ 83.2 และ มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในประเด็น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์ คิดเป็นร้อยละ 37.4 การผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ส่งผลให้พืชผลทางการเกษตรที่ใช้ในการผลิตเอทิลแอลกอฮอล์มีราคาสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 36.4 และ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศลง 20 – 25% คิดเป็นร้อยละ 34.6

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน มีความรู้ความเข้าใจมากที่สุด ในประเด็น การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศลดการขาดดุลทางการค้า คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาได้แก่ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 คิดเป็นร้อยละ 95.3 น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถใช้แทนน้ำมันเบนซินทั่วไปได้ทั้ง เบนซิน 91 และ 95 คิดเป็นร้อยละ 86.0 และ มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในประเด็น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์ คิดเป็นร้อยละ 62.8 การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะไม่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราเร่งที่ดีกว่าหรือแตกต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 95 คิดเป็นร้อยละ 53.5 และ การผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ส่งผลให้พืชผลทางการเกษตรที่ใช้ในการผลิตเอทิลแอลกอฮอล์มีราคาสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 53.5

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความรู้ความเข้าใจมากที่สุด ในประเด็น รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 87.3 รองลงมาได้แก่ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศลดการขาดดุลทางการค้า คิดเป็นร้อยละ 84.0 การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 คิดเป็นร้อยละ 84.0 และ มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในประเด็น การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทำให้เครื่องยนต์มีการเผาไหม้ดีขึ้น ช่วยลดมลพิษ ไอเสียทางอากาศ คิดเป็นร้อยละ 53.5 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แนะนำให้ใช้กับรถยนต์ทุกรุ่นที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์ คิดเป็นร้อยละ 50.7 และ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถลดปริมาณไฮโดรคาร์บอนและคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศลง 20 – 25% คิดเป็นร้อยละ 48.8

ตารางที่ 4.51 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านผลิตภัณฑ์
จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
1. น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพสามารถใช้แทน น้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 ได้จริง	3.04	1.08	ปานกลาง	3.55	0.86	มาก	2.90	0.85	ปานกลาง
2. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้ งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์	2.83	1.03	ปานกลาง	3.09	1.07	ปานกลาง	2.67	0.86	ปานกลาง
3. น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอัตราการสิ้นเปลืองหรือระเหย สูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95	2.84	1.08	ปานกลาง	3.50	1.01	ปานกลาง	3.01	1.09	ปานกลาง
4. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วย ประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้จริงเมื่อเทียบกับ อัตราการสิ้นเปลืองหรือการระเหยของเชื้อเพลิง	2.92	1.04	ปานกลาง	3.32	1.13	ปานกลาง	2.81	0.92	ปานกลาง
5. ตรายี่ห้อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตโดยบริษัท ขนาดใหญ่มีผลต่อการเลือก	2.90	1.03	ปานกลาง	3.86	0.77	มาก	3.21	1.04	ปานกลาง

ตารางที่ 4.51 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านผลิตภัณฑ์ จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
6. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า	3.12	1.16	ปานกลาง	4.14	0.77	มาก	3.36	1.06	ปานกลาง
7. เห็นด้วยที่รัฐบาลจะยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 แทน เนื่องจากมีต้นทุนถูกกว่า ลดการนำเข้าน้ำมันได้	2.91	1.13	ปานกลาง	3.68	1.17	มาก	2.74	1.07	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.51 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านผลิตภัณฑ์ ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในระดับ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า (3.12) รองลงมาได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีคุณภาพสามารถใช้น้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 ได้จริง (3.04) การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้จริงเมื่อเทียบกับอัตราการสิ้นเปลืองหรือการระเหยของเชื้อเพลิง(2.90) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในระดับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์ (2.83) น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอัตราการสิ้นเปลืองหรือระเหยสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 (2.84) และ ทรายี่ห้อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตโดยบริษัทขนาดใหญ่มีผลต่อการเลือก (2.90)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านผลิตภัณฑ์ ระดับมาก โดยมี ค่าเฉลี่ยมากที่สุดในระดับ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า (4.14) รองลงมาได้แก่ ทรายี่ห้อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตโดยบริษัทขนาดใหญ่มีผลต่อการเลือก (3.86) เห็นด้วยที่รัฐบาลจะยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 แทน เนื่องจากมีต้นทุนถูกกว่า ลดการนำเข้าน้ำมันได้ (3.68) และมีความคิดเห็นระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในระดับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์ (3.09) การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้จริงเมื่อเทียบกับอัตราการสิ้นเปลืองหรือการระเหยของเชื้อเพลิง (3.32) และ น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอัตราการสิ้นเปลืองหรือระเหยสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 (3.50)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีความคิดเห็นมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านผลิตภัณฑ์ ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในระดับ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ช่วยลดการขาดดุลทางการค้า (3.36) รองลงมาได้แก่ ทรายี่ห้อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผลิตโดยบริษัทขนาดใหญ่มีผลต่อการเลือก (3.21) น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอัตราการสิ้นเปลืองหรือระเหยสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 (3.01) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในระดับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีผลต่อสมรรถนะการใช้งานและอัตราการเร่งของเครื่องยนต์ (2.67) เห็นด้วยที่รัฐบาลจะยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 แทนเนื่องจากมีต้นทุนถูกกว่า ลดการนำเข้าน้ำมันได้ (2.74) และ การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถช่วยประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้จริงเมื่อเทียบกับอัตราการสิ้นเปลืองหรือการระเหยของเชื้อเพลิง (2.81)

ตารางที่ 4.52 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านราคา จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยด้านราคา	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
1. ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซิน ออกเทน 91 และ 95 เหมาะสมแล้ว	2.69	0.97	ปานกลาง	3.00	1.23	ปานกลาง	2.59	0.90	ปานกลาง
2. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิก การผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 95	3.19	1.15	ปานกลาง	4.32	1.04	มาก	3.41	1.25	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.52 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านราคา ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ในประเด็น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (3.19) รองลงมาได้แก่ ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 เหมาะสมแล้ว (2.69)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านราคา ระดับมาก ในประเด็น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (4.32) และมีความคิดเห็นระดับปานกลางในประเด็น ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 เหมาะสมแล้ว (3.00)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านราคา ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ในประเด็น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรจะถูกกว่านี้เมื่อรัฐบาลยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และผลิตเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (3.41) รองลงมาได้แก่ ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 91 และ 95 เหมาะสมแล้ว (2.59)

ตารางที่ 4.53 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน			ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
1. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสะดวกเข้าถึงได้ง่าย	2.95	0.95	ปานกลาง	3.55	1.10	มาก	2.70	0.89	ปานกลาง
2. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอ นอกเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดอื่น ๆ	2.67	0.87	ปานกลาง	3.00	1.31	ปานกลาง	2.41	0.92	น้อย
3. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีหัวจ่ายมากเพียงพอไม่ต้องรอรับบริการนาน	2.78	0.99	ปานกลาง	3.14	1.08	ปานกลาง	2.59	0.83	ปานกลาง
4. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องมีบริการอื่นให้บริการด้วย เช่น บริการล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น	3.11	1.07	ปานกลาง	3.82	1.05	มาก	3.18	1.04	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.53 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในประเด็น สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องมีบริการอื่นให้บริการด้วย เช่น บริการล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น (3.11) รองลงมา ได้แก่ สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสะดวกเข้าถึงได้ง่าย (2.95) สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีห่วย่ายมากเพียงพอไม่ต้องรอรับบริการนาน (2.78) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในประเด็นสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอ นอกเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดอื่น ๆ (2.67)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในประเด็น สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องมีบริการอื่นให้บริการด้วย เช่น บริการล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น (3.82) รองลงมา ได้แก่ สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสะดวกเข้าถึงได้ง่าย (3.55) และ สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีห่วย่ายมากเพียงพอไม่ต้องรอรับบริการนาน (3.14) โดยมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในประเด็น สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอ นอกเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดอื่น ๆ (3.00)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในประเด็น สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องมีบริการอื่นให้บริการด้วย เช่น บริการล้างอัดฉีด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ร้านสะดวกซื้อ ห้องน้ำสะอาด เป็นต้น (3.18) รองลงมาได้แก่ สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เดินทางสะดวกเข้าถึงได้ง่าย (2.70) สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีห่วย่ายมากเพียงพอไม่ต้องรอรับบริการนาน (2.59) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในประเด็นสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีบริการเพียงพอ นอกเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดอื่น ๆ (2.41)

ตารางที่ 4.54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านการส่งเสริมการตลาด จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
1. การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอย่างต่อเนื่องและเพียงพอ	2.92	0.89	ปานกลาง	3.14	1.08	ปานกลาง	2.58	0.93	ปานกลาง
2. การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชัดเจนเข้าใจง่าย	3.01	0.99	ปานกลาง	3.14	0.99	ปานกลาง	2.54	0.88	ปานกลาง
3. ควรมีการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ มากขึ้น เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้คนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น	3.24	1.14	ปานกลาง	4.05	0.79	มาก	3.23	1.20	ปานกลาง
4. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การแจกของแถม คุปองสะสมชิงโชค เป็นต้น	3.24	1.15	ปานกลาง	3.82	0.73	มาก	3.29	1.13	ปานกลาง

ตารางที่ 4.54 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านการส่งเสริมการตลาด จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
5. สถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้	3.28	1.16	ปานกลาง	4.05	0.72	มาก	3.41	1.20	ปานกลาง
6. พนักงานขายภายในสถานีบริการควรให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้	3.29	1.11	ปานกลาง	4.18	0.73	มาก	3.39	1.15	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.54 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านการส่งเสริมการตลาด ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในประเด็น พนักงานขายภายในสถานบริการควรให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ (3.29) รองลงมาได้แก่ สถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้ (3.28) ควรมีการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ มากขึ้น เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้คนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น (3.24) สถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การแจกของแถม คุปองสะสมชิงโชค เป็นต้น (3.24) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในประเด็น การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอย่างต่อเนื่องและเพียงพอ (2.92) การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชัดเจนเข้าใจง่าย (3.01)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับกับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านการส่งเสริมการตลาด ระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในประเด็นพนักงานขายภายในสถานบริการควรให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ (4.18) รองลงมาได้แก่ สถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้ (4.05) ควรมีการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ มากขึ้น เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้คนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น (4.05) สถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การแจกของแถม คุปองสะสมชิงโชค เป็นต้น (3.82) และมีความคิดเห็นระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในประเด็น การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอย่างต่อเนื่องและเพียงพอ (3.14) การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชัดเจนเข้าใจง่าย (3.14)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ด้านการส่งเสริมการตลาด ระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดในประเด็น สถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ควรมีการจัดทำคู่มือหรือเอกสารให้ความรู้เกี่ยวกับการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงการอบรมพนักงานให้สามารถให้ข้อมูลกับลูกค้าได้ (3.41) รองลงมาได้แก่ พนักงานขายภายในสถานบริการควรให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ (3.39) สถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ควรมีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การแจกของแถม คุปองสะสมชิงโชค เป็นต้น (3.29) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในประเด็น การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชัดเจนเข้าใจง่าย (2.54) การประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีอย่างต่อเนื่องและเพียงพอ (2.58) ควรมีการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ มากขึ้น เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้คนหันมาเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น (3.23)

ส่วนที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคต่อการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด

ตารางที่ 4.55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านผลิตภัณฑ์จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัญหาและอุปสรรคด้านผลิตภัณฑ์	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			รวม		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
1. เครื่องยนต์ขัดข้องหลังจากเปลี่ยนมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.23	0.81	น้อย	2.24	0.94	น้อย	2.23	0.83	น้อย
2. รถเสียหรือชำรุดเนื่องจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์	2.13	0.76	น้อย	2.14	1.06	น้อย	2.13	0.81	น้อย
3. น้ำมันหมดเร็วกว่าการเติมน้ำมันเบนซินทั่วไป	2.61	1.03	ปานกลาง	2.95	1.24	ปานกลาง	2.67	1.07	ปานกลาง
4. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ขาดตลาดในบางช่วง	2.58	0.97	ปานกลาง	2.62	1.07	ปานกลาง	2.58	0.98	ปานกลาง
รวม	2.39	0.67	น้อย	2.49	0.83	น้อย	2.40	0.70	น้อย

จากตารางที่ 4.55 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์และเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์ ในระดับน้อย (2.40)

เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ต่อปัญหาและอุปสรรคในหัวข้อ น้ำมันหมดเร็วกว่าการเติมน้ำมันเบนซินทั่วไป และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขาดตลาดในบางช่วง (2.67 และ 2.58) ตามลำดับ และมีความคิดเห็นในระดับน้อย ในหัวข้อ เครื่องยนต์ขัดข้องหลังจากเปลี่ยนมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และรถเสียหรือชำรุดเนื่องจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (2.23 และ 2.13) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านผลิตภัณฑ์ในระดับน้อย (2.39) เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่ามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ในหัวข้อ น้ำมันหมดเร็วกว่าการเติมน้ำมันเบนซินทั่วไป และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขาดตลาดในบางช่วง (2.61 และ 2.58) ตามลำดับ และมีความคิดเห็นในระดับน้อย ในหัวข้อ เครื่องยนต์ขัดข้องหลังจากเปลี่ยนมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และรถเสียหรือชำรุดเนื่องจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (2.23 และ 2.13) ตามลำดับ

สำหรับผู้ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านผลิตภัณฑ์ในระดับน้อย (2.49) เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่ามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ในหัวข้อ น้ำมันหมดเร็วกว่าการเติมน้ำมันเบนซินทั่วไป และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขาดตลาดในบางช่วง (2.95 และ 2.62) ตามลำดับ และมีความคิดเห็นในระดับน้อย ในหัวข้อ เครื่องยนต์ขัดข้องหลังจากเปลี่ยนมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และรถเสียหรือชำรุดเนื่องจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (2.24 และ 2.14) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์
ด้านราคา จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัญหาและอุปสรรคด้านราคา	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			รวม		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน	แปลผล
		เบี่ยงเบน มาตรฐาน			เบี่ยงเบน มาตรฐาน			เบี่ยงเบน มาตรฐาน	
ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่แตกต่างกับน้ำมันเบนซิน ทั่วไปทำให้ไม่น่าสนใจ	2.68	0.90	ปานกลาง	3.10	1.09	ปานกลาง	2.75	0.94	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.56 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์และเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ด้านราคา ในระดับปานกลาง (2.75)

เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่า ผู้ที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และผู้ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซินมีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านราคา ในระดับปานกลาง (2.68 และ 3.10) ตามลำดับ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.57 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัญหาและอุปสรรคด้านช่องทางการจัดจำหน่าย	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			รวม		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน	แปลผล
		เบี่ยงเบน มาตรฐาน			เบี่ยงเบน มาตรฐาน			เบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1. สถานีบริการน้ำมันแก๊ส โซฮอล์มีไม่เพียงพอ	2.89	0.98	ปานกลาง	2.95	0.86	ปานกลาง	2.90	0.96	ปานกลาง
2. จำนวนหัวจ่ายมีน้อยทำให้รอนาน	3.03	1.05	ปานกลาง	3.24	1.04	ปานกลาง	3.06	1.04	ปานกลาง
รวม	2.96	0.96	ปานกลาง	3.10	0.87	ปานกลาง	2.98	0.94	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.57 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์และเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำแนกตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ในระดับปานกลาง (2.98)

เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ต่อปัญหาและอุปสรรค ในหัวข้อจำนวนหัวจ่ายมีน้อยทำให้รอนานและสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีไม่เพียงพอ (3.06 และ 2.90) ตามลำดับ

เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่าผู้ที่เติมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านช่องทางการจัดจำหน่ายในระดับปานกลาง (2.96) เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่ามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ในหัวข้อ จำนวนหัวจ่ายมีน้อยทำให้รอนาน และสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีไม่เพียงพอ (3.03 และ 2.89) ตามลำดับ

สำหรับผู้ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ในระดับปานกลาง (3.10) เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่ามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ในหัวข้อ จำนวนหัวจ่ายมีน้อยทำให้รอนาน และสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีไม่เพียงพอ (3.24 และ 2.95) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ด้านการส่งเสริมการตลาด จำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ปัญหาและอุปสรรคด้านการส่งเสริมการตลาด	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์			เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับ น้ำมันเบนซิน			รวม		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
1. โฆษณาไม่จูงใจ/ไม่น่าสนใจให้เกิดความต้องการ อยากใช้	3.54	1.05	มาก	3.19	1.12	ปานกลาง	3.48	1.07	ปานกลาง
2. ขาดการแนะนำความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่อง	3.59	0.94	มาก	3.52	1.17	มาก	3.58	0.98	มาก
3. พนักงานประจำสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความรู้เพียงพอที่จะแนะนำลูกค้า	3.62	1.01	มาก	3.57	1.21	มาก	3.61	1.04	มาก
4. ไม่มีรายการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจดึงดูดให้ ใช้บริการ	3.83	0.84	มาก	3.81	1.12	มาก	3.83	0.89	มาก
รวม	3.65	0.76	มาก	3.52	1.04	มาก	3.63	0.81	มาก

จากตารางที่ 4.58 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เดิมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์และเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซินมีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัญหาและอุปสรรคจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำแนกตามปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ด้านการส่งเสริมการตลาด ในระดับมาก (3.63)

เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก ในหัวข้อ ไม่มีรายการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจดึงดูดให้ใช้บริการ รองลงมาได้แก่ พนักงานประจำสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีความรู้เพียงพอที่จะแนะนำลูกค้า และขาดการแนะนำความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่อง (3.83, 3.61 และ 3.58) ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นในระดับปานกลาง ในหัวข้อ โฆษณาไม่จูงใจ/ไม่น่าสนใจให้เกิดความต้องการ อยากรู้ (3.48)

เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่าผู้ที่เดิมเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านการส่งเสริมการตลาด ในระดับมาก (3.65) และเมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่ามีความเห็นในระดับมาก ในหัวข้อ ไม่มีรายการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจดึงดูดให้ใช้บริการ พนักงานประจำสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีความรู้เพียงพอที่จะแนะนำลูกค้า ขาดการแนะนำความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่อง และ โฆษณาไม่จูงใจ/ไม่น่าสนใจให้เกิดความต้องการอยากรู้ (3.83, 3.62, 3.59 และ 3.54) ตามลำดับ

สำหรับผู้ที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์สลับน้ำมันเบนซิน มีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคด้านการส่งเสริมการตลาด ในระดับมาก (3.52) เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่ามีความคิดเห็นในระดับมาก ในหัวข้อ ไม่มีรายการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจดึงดูดให้ใช้บริการ พนักงานประจำสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่มีความรู้เพียงพอที่จะแนะนำลูกค้า และขาดการแนะนำความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่อง (3.8, 3.57 และ 3.52)ตามลำดับ และมีความคิดเห็นในระดับปานกลางในหัวข้อ โฆษณาไม่จูงใจ/ไม่น่าสนใจให้เกิดความต้องการอยากรู้ (3.19)

ข้อเสนอแนะ

ผู้ตอบแบบสอบถาม เสนอข้อเสนอแนะในด้านผลิตภัณฑ์ให้ มีการรับรองมาตรฐานด้านคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริโภค ด้านราคาเสนอให้ลดราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ลง เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้รถยนต์หันมาเติมมากขึ้น ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ควร มีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทุกสถานีบริการ และควรเพิ่มหัวจ่ายน้ำมัน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้บริโภค และด้านการส่งเสริมการตลาด เสนอให้มีการอบรมพนักงานและจัดทำคู่มือแนะนำการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ รวมถึงแนะนำให้... ผู้รถยนต์ให้ทราบว่ารถยนต์ของตนสามารถเติมได้หรือไม่ และควรจัดรายการส่งเสริมการขาย เช่น มีการแถมน้ำ ทิชชู หรือการชิงโชค เป็นต้น