

## ข้อมูลและการวิเคราะห์เบื้องต้น

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์เบื้องต้นในเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อจะได้เข้าใจถึงข้อมูลทางประชากร สังคม เศรษฐกิจ ตลอดจนพฤติกรรมการเดินทาง การเลือกใช้น้ำมันเบนซินเพื่อเป็นเชื้อเพลิงในยานพาหนะ ในอันที่จะพิจารณาถึงเหตุผลของรูปแบบ และแนวโน้มการบริโภคน้ำมันเบนซินในอนาคต

4.1 ข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการตัดสินใจบริโภคของน้ำมันเบนซินนั้นเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ในลักษณะภาคตัดขวาง (cross-section) โดยเก็บข้อมูลจากตัวอย่างในสถานบริการน้ำมัน โดยจำแนกออกเป็นแขนงได้ 4 แขนง ได้แก่ แขนงวังใหม่ ปทุมวัน รongเมือง และลุมพินี ตามความน่าจะเป็นในสัดส่วนกับขนาดของปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินในแต่ละสถานบริการ โดยได้จัดเก็บตัวอย่างเป็น 2 วาระ กล่าวคือ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินหน้าสถานบริการ โดยได้จัดเก็บตัวอย่างเป็น 2 วาระ เป็นเวลารวม 4 สัปดาห์ (วาระแรกตั้งแต่วันที่ 29 กรกฎาคม 2536 ถึง 9 สิงหาคม 2536 และวาระที่สองตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม ถึง 2 กันยายน 2536) โดยสามารถเก็บตัวอย่างในสถานบริการในแต่ละแขนงในพื้นที่เขตปทุมวันทั้งสองวาระได้รวม 500 ตัวอย่าง ดังนี้

รายการแขนงในเขตปทุมวัน	จำนวนตัวอย่าง
วังใหม่	82
ปทุมวัน	154
rongเมือง	105
ลุมพินี	159
รวม	500

#### 4.2 ตัวกำหนดพฤติกรรมการตัดสินใจบริโภคชนิดของน้ำมันเบนซิน

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงตัวแปรสำคัญๆ ที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมการตัดสินใจเลือกบริโภคชนิดของน้ำมันเบนซินเพื่อเป็นเชื้อเพลิงในยานพาหนะ ซึ่งได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา ยี่ห้อของรถยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ อายุของรถยนต์ ยี่ห้อของชนิดน้ำมันเบนซิน การเปิดรับสื่อ เป็นต้น จากการสำรวจตัวอย่างจำนวน 500 ตัวอย่าง โดยแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 วาระ คือ วาระแรกระหว่างวันที่ 29 กรกฎาคม ถึง 9 สิงหาคม 2536 จำนวน 250 ตัวอย่าง และวาระที่ 2 ระหว่างวันที่ 29 สิงหาคม ถึง 2 กันยายน 2536 จำนวน 250 ตัวอย่าง ซึ่งสรุปผลได้ดังนี้

##### 4.2.1 เพศ

เพศของผู้ถูกสัมภาษณ์จากตัวอย่างสำรวจในวาระแรก มีเพศชายจำนวน 159 ตัวอย่าง ในขณะที่มีเพศหญิงที่ตกเป็นตัวอย่างเพียง 91 ตัวอย่าง (ตาราง 4.1) และยังให้ผลที่ใกล้เคียงกัน สำหรับการสำรวจในวาระที่สองซึ่งมีตัวอย่างที่เป็นเพศชายเท่ากับ 158 ตัวอย่าง และเพศหญิง 92 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 63 และ 37 ตามลำดับ จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าเพศมีอิทธิพลในการตัดสินใจในการแสดงออกในรูปของข้อมูลเครื่องยนต์ กล่าวคือเพศชายจะมีทัศนคติและความสนใจเกี่ยวกับเครื่องยนต์มากกว่าเพศหญิง นอกจากนี้เพศหญิงอาจมีความไม่มั่นใจต่อการใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วมากกว่าเพศชายที่จะทำให้เครื่องยนต์ดับ, ไม่แรง หรือเสียหายได้ จึงเลือกที่จะเติมน้ำมันเบนซินพิเศษสูงกว่า

##### 4.2.2 อายุ

อายุของผู้ถูกสัมภาษณ์จากตัวอย่างสำรวจ พบว่าอายุของผู้ถูกสัมภาษณ์ตกอยู่ประมาณ 35 ปี โดยเมื่อจำแนกเป็นวาระของการสำรวจ พบว่า วาระแรกอายุเฉลี่ยของตัวอย่างเท่ากับ 34 ปี (ตาราง 4.1) ในขณะที่การสำรวจในวาระที่สองมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 36 ปี กล่าวได้ว่า ผู้บริโภคที่เลือกเติมน้ำมันเบนซินในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร อยู่ในวัยทำงานคือ มีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 35 ปี เมื่อพิจารณารูปแบบการกระจายความถี่ตามกลุ่มอายุของผู้

ตารางที่ 4.1  
ข้อมูลทางด้านปัจจัยสังคม

ปัจจัยทางสังคม	สำรวจครั้งที่ 1 (29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	สำรวจครั้งที่ 2 (29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	รวม
เพศ			
- ชาย	159 (64)	158 (63)	317 (63)
- หญิง	91 (36)	92 (37)	183 (37)
อายุเฉลี่ย (ปี)	33.79	36.02	34.90
การศึกษา			
- ระดับปริญญาโทหรือสูงกว่า	59 (24)	78 (31)	137 (27)
- ระดับปริญญาตรี	168 (67)	119 (48)	287 (57)
- ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี	23 (9)	53 (62)	76 (16)
สถานภาพการสมรส			
- โสด	154 (62)	156 (62)	310 (62)
- สมรส	96 (38)	94 (38)	190 (38)

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536.

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือค่าร้อยละ

ตารางที่ 4.2  
ข้อมูลทางด้านสถานภาพการทำงาน

ปัจจัยอาชีพ	จำนวน		รวม
	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2	
	(29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	(29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	
เจ้าของกิจการ	16 (6)	27 (11)	43 (9)
หุ้นส่วนของกิจการ	5 (2)	13 (5)	18 (4)
ลูกจ้างเอกชน	106 (42)	90 (36)	196 (39)
ข้าราชการ/ลูกจ้างรัฐบาล	64 (26)	58 (23)	122 (24)
ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	12 (5)	20 (8)	32 (6)
ทำงานส่วนตัว	13 (5)	15 (6)	28 (6)
ทำงานให้ครอบครัว	3 (1)	4 (2)	7 (1)
นิสิต/นักศึกษา	31 (13)	23 (9)	54 (11)

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือค่าร้อยละ



ตารางที่ 4.3  
ข้อมูลทางด้านปัจจัยเศรษฐกิจ

ปัจจัยเศรษฐกิจ	สำรวจครั้งที่ 1 (29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	สำรวจครั้งที่ 2 (29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	เฉลี่ย
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	16,542.35	20,024.56	18,283.46
รายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	13,196.32	14,796.04	13,996.18
ค่าอาหารเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	3,856.56	4,098.16	3,977.36
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	2,184.48	2,215.68	2,200.08
ค่าสาธารณูปโภคอื่น ๆ เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	952.28	1,138.08	1,045.18
ค่าผ่อนส่งทรัพย์สินเฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	2,498.16	4,011.96	3,255.06
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (บาท)	1,308.20	1,319.40	1,313.80

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536

ตารางที่ 4.4  
ข้อมูลทางด้านปัจจัยการเดินทาง

ปัจจัยการเดินทาง	จำนวน		รวม
	สำรวจครั้งที่ 1 (29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	สำรวจครั้งที่ 2 (29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	
รถยนต์			
- รถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น	178 (71)	157 (63)	335 (67)
- รถยนต์จากประเทศยุโรป	72 (29)	93 (37)	165 (33)
ซีซีเครื่องยนต์			
- เครื่องยนต์ขนาด 1,300-1,500 ซีซี	160 (64)	140 (56)	300 (60)
- เครื่องยนต์ขนาด 1,501-1,999 ซีซี	35 (14)	40 (16)	75 (15)
- เครื่องยนต์ขนาด 2,000 ซีซีขึ้นไป	54 (22)	71 (28)	125 (25)

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536.

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือ ค่าร้อยละ

#### 4.2.13 ชนิดของน้ำมันเบนซิน

ประชากรตัวอย่างเลือกใช้น้ำมันเบนซินเชื้อเพลิงในยานพาหนะ สำหรับการสำรวจครั้งที่ 1 พบว่ามีประชากรตัวอย่างที่เลือกใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วสูงถึง 155 ตัวอย่าง และเป็นชนิดของน้ำมันเบนซินพิเศษ 95 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 62 และ 38 ตามลำดับ (ตาราง 4.5) จากการสำรวจครั้งที่ 2 มีประชากรตัวอย่างที่เลือกใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วใกล้เคียงกับการสำรวจครั้งแรก กล่าวคือ เท่ากับ 150 ตัวอย่าง และเป็นชนิดของน้ำมันเบนซินพิเศษ 100 ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ 60 และ 40 ตามลำดับ และเมื่อรวมการสำรวจทั้งสองครั้งพบว่า มีประชากรตัวอย่างที่เลือกใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วจำนวน 305 ตัวอย่าง และเลือกใช้น้ำมันเบนซินพิเศษจำนวน 195 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 61 และ 39 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ามีประชากรตัวอย่างที่ยัง ใช้น้ำมันเบนซินพิเศษเพื่อเป็นเชื้อเพลิงในยานพาหนะอยู่ในระดับสูงคือ สูงถึงร้อยละ 39 ของจำนวนประชากรตัวอย่างทั้งหมด

#### 4.2.14 ราคาของน้ำมันเบนซิน

ราคาน้ำมันเบนซินทั้งสองชนิดได้แก่ น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว และน้ำมันเบนซินพิเศษ จากการสำรวจครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29 กรกฎาคม ถึง 9 สิงหาคม 2536 มีราคาขายปลีกหน้าสถานีบริการเฉลี่ยเท่ากับ 8.56 บาทต่อลิตร สำหรับราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว และเท่ากับ 8.86 บาทต่อลิตร สำหรับราคาน้ำมันเบนซินพิเศษ โดยมีค่าแตกต่างระหว่างน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วและน้ำมันเบนซินพิเศษเฉลี่ยเท่ากับ -0.30 บาทต่อลิตร (ตารางที่ 4.5) สำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 29 สิงหาคม ถึง 2 กันยายน 2536 มีราคาขายปลีกหน้าสถานีบริการเฉลี่ยเท่ากับ 8.74 บาทต่อลิตร สำหรับราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วสูงขึ้นจากการสำรวจครั้งที่ 1 ร้อยละ 2.1, และเท่ากับ 8.98 บาทต่อลิตร สำหรับราคาน้ำมันเบนซินพิเศษ สูงขึ้นจากการสำรวจครั้งที่ 1 ร้อยละ 1.35 โดยมีค่าแตกต่างระหว่างราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วและน้ำมันเบนซินพิเศษเท่ากับ -0.24 เมื่อรวมการสำรวจทั้งสองครั้ง ราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วเฉลี่ยเท่ากับ 8.65 บาทต่อลิตร ในขณะที่ราคาขายปลีกเฉลี่ยของน้ำมันเบนซินพิเศษเท่ากับ 8.92 บาทต่อลิตร โดยมีค่าแตกต่างระหว่างราคาขายปลีกของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วและน้ำมันเบนซินพิเศษเฉลี่ยเท่ากับ -0.27 บาทต่อลิตร

## ตารางที่ 4.5

ข้อมูลเกี่ยวกับการเลือกใช้น้ำมันเบนซินเพื่อเป็นเชื้อเพลิงในยานพาหนะ

ปัจจัย	จำนวน		รวม
	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2	
	(29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	(29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	
ชนิดของน้ำมันเบนซิน			
- เบนซินไร้สารตะกั่ว	155 (62)	150 (60)	305 (61)
- เบนซินพิเศษ	95 (38)	100 (40)	195 (39)
สถานบริการน้ำมัน (สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)			
- เซลล์	131 (29)	137 (28)	268 (29)
- เอสโซ่	125 (28)	127 (26)	252 (27)
- คาลเท็กซ์	139 (31)	138 (29)	277 (30)
- ปตท.	36 (8)	44 (8)	80 (9)
- อื่น ๆ	21 (4)	37 (9)	58 (5)
รวม	452	483	935

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536.

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือ คำร้อยละ



## ตารางที่ 4.6

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง โดยรถยนต์และราคาน้ำมันเบนซิน

ปัจจัย	จำนวน		เฉลี่ย
	สำรวจครั้งที่ 1 (29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	สำรวจครั้งที่ 2 (29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	
อายุเฉลี่ยของรถยนต์ (ปี)	4.76	5.12	4.94
ระยะทางในการเดินทางเฉลี่ยต่อวัน (กิโลเมตร)	41.48	40.37	40.92
ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยต่อวัน (นาที)			
- ช่วงเวลารถติด	156.18	154.02	155.10
- ช่วงเวลารถไม่ติด	80.04	81.38	80.71
ราคาน้ำมันเบนซินเฉลี่ย (บาท/ลิตร)			
- น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว	8.56	8.74	8.65
- น้ำมันเบนซินพิเศษ	8.86	8.98	8.92
- ค่าแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันเบนซิน- ไร้สารตะกั่วและน้ำมันเบนซินพิเศษเฉลี่ย	-0.30	-0.24	-0.27

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือ ค่าร้อยละ

#### 4.2.15 หลักเกณฑ์ในการเลือกเติมน้ำมันเบนซิน

การสำรวจประชากรตัวอย่างเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจเลือกเติมน้ำมันเบนซิน จากการสำรวจครั้งที่ 1 พบว่า ประชากรตัวอย่างตัดสินใจโดยใช้เกณฑ์คุณภาพสูงที่สุดคือ เท่ากับ 159 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 23 (ตาราง 4.6) โดยใช้เกณฑ์ในการตัดสินใจในด้านความเชื่อถือในบริษัทน้ำมัน, สิ่งแวดล้อม, ราคา, ความสะดวก, สะอาด, มารยาท และโฆษณาประชาสัมพันธ์ เป็นอันดับรองลงมา โดยมีตัวอย่างเท่ากับ 152, 141, 126, 70 และ 29 ตัวอย่างตามลำดับ โดยคิดเป็นร้อยละ 22, 21, 19, 11 และ 4 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า ประชากรตัวอย่างยังมีความผูกพันต่อความเชื่อถือในยี่ห้อของบริษัทน้ำมันสูงกว่าการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม การวัดความรู้สึก ตลอดจนทัศนคติเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อน ผลที่ได้จึงอาจให้ภาพที่ไม่ชัดเจนได้

#### 4.2.16 ทัศนคติเกี่ยวกับราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว

จากการสอบถามจากประชากรตัวอย่างในกรณีที่รัฐบาลไม่แทรกแซงราคาของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วผ่านทางภาษีสรรพสามิต ที่มีการจัดเก็บต่ำกว่าน้ำมันเบนซินพิเศษ ส่งผลให้ราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว สะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริงซึ่งสูงกว่าน้ำมันเบนซินพิเศษ ประชากรตัวอย่างตัดสินใจเลือกรับการสำรวจครั้งแรก จำนวน 140 ตัวอย่าง และครั้งที่สองจำนวน 168 ตัวอย่าง รวมทั้งสองครั้งของการสำรวจเท่ากับ 308 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 61.6 และตัดสินใจไม่เติมเมื่อราคาน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วมีราคาสูงขึ้น สำหรับการสำรวจครั้งแรกเท่ากับ 110 ตัวอย่าง และการสำรวจครั้งที่ 2 เท่ากับ 82 ตัวอย่าง เมื่อรวมทั้งสองครั้งของการสำรวจจะได้เท่ากับ 192 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 38.4 (ตาราง 4.7) โดยมีเหตุผลจากการตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมสูงสุดถึง 271 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 54 ในขณะที่ไม่มั่นใจในคุณภาพของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วสูงถึง 99 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 20 และมีเหตุผลจากราคา คุณภาพของน้ำมันเบนซินพิเศษดีกว่า และคุณภาพของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วดีกว่า จำนวนเท่ากับ 79, 43 และ 8 ตัวอย่างตามลำดับโดยคิดเป็นร้อยละ 16, 8 และ 2 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าประชากรตัวอย่างที่มีความเชื่อว่า คุณภาพน้ำมันเบนซินพิเศษสูงกว่าน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วถึงร้อยละ 8 นอกจากนั้นมีประชากรตัวอย่างที่มีความเชื่อว่าคุณภาพของน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วดีกว่าน้ำมันเบนซินพิเศษเพียงร้อยละ 2

ตารางที่ 4.7  
หลักเกณฑ์ในการเลือกเติมน้ำมันเบนซิน

หลักเกณฑ์	สำรวจครั้งที่ 1 (29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	สำรวจครั้งที่ 2 (29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	รวม
เกณฑ์การตัดสินใจเลือกเติมน้ำมันเบนซิน (สามารถเลือกเติมได้มากกว่า 1 คำตอบ)			
ราคา	126 (19)	127 (18)	253 (19)
คุณภาพ	159 (23)	161 (23)	320 (23)
สิ่งแวดล้อม	141 (21)	133 (19)	274 (20)
เชื่อถือในบริษัทน้ำมัน	152 (22)	154 (22)	306 (22)
โฆษณาและประชาสัมพันธ์	29 (4)	27 (4)	56 (4)
สะดวก สะอาด มารยาท	70 (11)	87 (13)	157 (12)
รวม	677	689	1,366

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536.

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือ ค่าร้อยละ

ตารางที่ 4.8  
ข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับสื่อ ข่าวสาร และราคา

ปัจจัย	จำนวน		รวม
	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2	
	(29 ก.ค.- 9 ส.ค. 2536)	(29 ส.ค.- 2 ก.ย. 2536)	
สื่อประชาสัมพันธ์จากทางราชการเกี่ยวกับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว			
- ได้รับ	127 (51)	106 (42)	233 (47)
- ไม่ได้รับ	123 (49)	144 (58)	267 (53)
ข่าวสาร (สามารถเลือกเติมได้มากกว่า 1 คำตอบ)			
- สื่อโทรทัศน์	227 (47)	228 (42)	455 (44)
- สื่อวิทยุ	105 (22)	109 (20)	214 (21)
- สื่อนิตยสาร/หนังสือพิมพ์	115 (24)	137 (25)	252 (25)
- สิ่งพิมพ์ของทางราชการ	28 (6)	45 (8)	73 (7)
- อื่น ๆ (จากการพูดคุยกับเพื่อนฝูง)	11 (1)	17 (5)	27 (3)
รวม	486	536	1,021



ตารางที่ 4. 8 (ต่อ)  
ข้อมูลเกี่ยวกับการเปิดรับสื่อ ข้าวสาร และราคา

ปัจจัย	จำนวน		รวม
	สำรวจครั้งที่ 1	สำรวจครั้งที่ 2	
	(29 ก.ค.-9 ส.ค.36)	(29 ส.ค.-2 ก.ย.36)	
ทัศนคติในกรณีที่ราคาน้ำมันเบนซิน ไร้ตะกั่วมีราคาสูงกว่าน้ำมันเบนซินพิเศษ (เนื่องจากการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตของน้ำมันเบนซินพิเศษที่สูงกว่า)			
- เต็ม	140 (56)	168 (67)	308 (62)
- ไม่เต็ม	110 (44)	82 (33)	192 (38)
<u>เหตุผล</u>			
สิ่งแวดลอม	133 (53)	138 (55)	271 (54)
คุณภาพของ ULG ต่ำกว่า	5 (2)	3 (1)	8 (2)
ราคา	43 (17)	36 (14)	79 (16)
ไม่มั่นใจในคุณภาพ ULG	49 (20)	50 (20)	99 (20)
คุณภาพของ GP ต่ำกว่า	20 (8)	23 (10)	43 (8)
รวม	250	250	500

ที่มา: จากการสำรวจตัวอย่างในเขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ปี 2536.

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือ ค่าร้อยละ

ถูกสัมภาษณ์ได้สะท้อนให้เห็นภาพที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ ตัวอย่างอยู่ในช่วงกลุ่มอายุ 30-39 มากที่สุดคือ คิดเป็นร้อยละถึง 36 ในขณะที่ช่วงกลุ่มอายุ 18-19 และ 40 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 34 และ 30 ตามลำดับ โดยกลุ่มช่วงอายุ 30-39 ปี จะเป็นช่วงอายุที่เปิดกว้างในด้านทัศนคติและความรู้เกี่ยวกับการใช้พลังงานมากกว่ากลุ่มอายุ 40 ปีขึ้นไป ซึ่งอาจยึดติดกับค่านิยม หรือความเคยชินในการตัดสินใจเลือกเติมน้ำมันเบนซินเฉพาะเชลล์หรือเอสโซ่ ซึ่งเปิดตลาดในประเทศไทยมาก่อน ปตท. หรือบริษัทน้ำมันอื่น ๆ รวมไปถึงทัศนคติในการตัดสินใจเลือกใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วด้วย

#### 4.2.3 การศึกษา

ระดับการศึกษาของกลุ่มผู้ถูกสัมภาษณ์จากการสำรวจตัวอย่าง โดยจำแนกเป็นวาระของการสำรวจ ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีการศึกษาจบในระดับปริญญาจบในระดับปริญญาตรีประมาณร้อยละ 57 จบการศึกษาในระดับปริญญาโทหรือสูงกว่าประมาณร้อยละ 27 สำหรับผู้ถูกสัมภาษณ์ที่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา และมีธยมศึกษา มีเพียงประมาณร้อยละ 16 อย่างไรก็ตาม ระดับการศึกษามีผลอย่างชัดเจนต่อการตัดสินใจเลือกบริโภคชนิดของน้ำมันเบนซิน โดยประชากรตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูง มักจะมีแนวโน้มที่จะเลือกบริโภคชนิดของน้ำมันเบนซินที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

#### 4.2.4 ยี่ห้อของรถยนต์

จากการสำรวจทั้งสองวาระ ประชากรตัวอย่างใช้รถยนต์เพื่อการเดินทางที่มีแหล่งผลิตในประเทศญี่ปุ่นสูงถึงร้อยละ 70 ในขณะที่ใช้รถยนต์จากแหล่งผลิตในประเทศยุโรปเพียงร้อยละ 30 (ตารางที่ 4.4) เมื่อเปรียบเทียบจากการสำรวจทั้งสองวาระจะให้ผลที่ใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ในการสำรวจวาระแรกเป็นรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น และประเทศยุโรป ร้อยละ 71 และ 29 ตามลำดับ สำหรับการสำรวจวาระที่สองก็ให้ค่าไม่แตกต่างกันมากนักคือ ร้อยละ 63 และ 37 ตามลำดับ อย่างไรก็ตามยี่ห้อของรถยนต์มีผลโดยตรงต่อการเลือกใช้น้ำมันเบนซินค่อนข้างมาก กล่าวคือ ประชากรตัวอย่างที่ใช้รถยนต์ที่มีแหล่งผลิตในประเทศญี่ปุ่น มีความโน้มเอียงที่จะใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดคุณสมบัติ (Specification) ของรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่นสามารถใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วทดแทนน้ำมันเบนซินพิเศษในเครื่องยนต์ ได้มากกว่าและก่อนรถยนต์จากประเทศยุโรป

#### 4.2.5 ขนาดของเครื่องยนต์

ขนาดของเครื่องยนต์ที่ถูกสัมภาษณ์ใช้ในการเดินทาง จากการสำรวจพบว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์ใช้รถยนต์ที่มีขนาดของเครื่องยนต์ขนาด 1300 ถึง 1500 ซีซี สูงที่สุด กล่าวคือ เท่ากับร้อยละ 64, 56 และ 60 สำหรับการสำรวจครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 และการสำรวจทั้งสองครั้งรวมกัน ตามลำดับ (ตารางที่ 4.4) ในขณะที่มีขนาดของเครื่องยนต์ 1501 ถึง 1999 ซีซี ร้อยละ 15 และขนาดของเครื่องยนต์ตั้งแต่ 2000 ซีซีขึ้นไป ร้อยละ 25 แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ขนาดของเครื่องยนต์มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ชนิดของน้ำมัน รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการเดินทางและการรักษาสภาพแวดล้อมด้วย กล่าวคือเครื่องยนต์ที่มีขนาดของซีซีต่ำกว่า จะมีความโน้มเอียงที่จะสนองนโยบายของรัฐบาลในอันที่จะประหยัดพลังงาน/เชื้อเพลิง ในยานพาหนะมากกว่าเครื่องยนต์ที่มีขนาดของซีซีสูง ๆ

#### 4.2.6 อายุของรถยนต์

อายุเฉลี่ยของรถยนต์ที่ถูกสัมภาษณ์ใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทางมีค่าประมาณ 5 ปี และเมื่อพิจารณาจากการสำรวจครั้งที่ 2 อายุเฉลี่ยได้เท่ากับ 4.76 ปี และ 5.12 ปี ตามลำดับ สาเหตุที่อายุของรถยนต์มีอายุค่อนข้างสูงนั้น เนื่องมาจากประชากรตัวอย่างของการศึกษานั้น กำหนดให้ประชากรตัวอย่างใช้รถยนต์ซึ่งสามารถเลือกใช้น้ำมันเบนซินได้ทั้งสองชนิด ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่จึงมีอายุเฉลี่ยประมาณ 5 ปี อย่างไรก็ตามอายุของรถยนต์มีผลโดยตรงต่อการตัดสินใจเลือกใช้ชนิดของน้ำมันเบนซิน รวมไปถึงทัศนคติต่อการใช้น้ำมันเพื่อเป็นเชื้อเพลิง ในยานพาหนะ ความไม่มั่นใจในการใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วแล้วจะทำให้เครื่องยนต์ไม่แรง หรืออาจจะเสียได้

#### 4.2.7 ยี่ห้อของชนิดของน้ำมันเบนซิน

สถานบริการน้ำมันในขอบเขตของการศึกษาได้แบ่งออกตามแขวงของพื้นที่เขตปทุมวัน โดยจำแนกออกเป็นสถานบริการเซลล์ จำนวน 9 สถานบริการ เอสโซ่จำนวน 3 สถานบริการ คาลเท็กซ์ 1 สถานบริการ และปตท 2 สถานบริการ จากการสำรวจครั้งที่ 1 มีประชากรตัวอย่างที่เลือกเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจากในสถานบริการคาลเท็กซ์มากที่สุดคือ เท่ากับ



ร้อยละ 31 และเซลล์ เอสไอ ปตท และอื่น ๆ ตามลำดับ จะเห็นได้ค่อนข้างชัดเจนว่าสถานบริการอื่น ๆ เท่ากับร้อยละ 29 28 8 และ 4 ตามลำดับ สำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 ก็ยังค่าที่สอดคล้องกับการสำรวจในครั้งแรกคือ เท่ากับร้อยละ 29 28 26 8 และ 9 สำหรับคาลเท็กซ์ เซลล์ เอสไอ ปตท และอื่น ๆ ตามลำดับ จะเห็นได้ค่อนข้างชัดเจนว่า สถานบริการแต่ละแห่งมีเอกลักษณ์ ตลอดจนอิทธิพลต่อความรู้สึกของผู้บริโภค ทั้งในรูปของการใช้นโยบายประชาสัมพันธ์ผ่านทางโฆษณา เพื่อให้รู้จักชื่อของบริษัทนี้มากยิ่งขึ้นพร้อม ๆ กันไปด้วย อย่างไรก็ตาม สถานบริการเซลล์ และเอสไอ เปิดให้บริการมาเป็นเวลานาน จึงส่งผลต่อทัศนคติและความคุ้นเคย รวมไปถึงความมั่นใจแก่กลุ่มผู้บริโภคบางกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มอายุสูงกว่า 40 ปีขึ้นไป

#### 4.2.8 การเปิดรับสื่อ

การเปิดรับสื่อของผู้บริโภคในการรับข่าวสาร ประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานราชการเกี่ยวกับการณรงค์ให้มีการใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วเพื่อเป็นเชื้อเพลิงในยานพาหนะพบว่า จากการสำรวจครั้งที่ 1 ผู้บริโภคได้รับสื่อเพียงร้อยละ 51 และไม่ได้รับสูงถึง 49 และสำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 ผู้บริโภคได้รับสื่อเพียงร้อยละ 42 ในขณะที่ไม่ได้รับสูงถึงร้อยละ 58 (ตารางที่ 4.7) นอกจากนี้เพื่อพิจารณาการเปิดรับสื่อทั่ว ๆ ไปเกี่ยวกับพลังงาน พบว่า ผู้บริโภคส่วนใหญ่จะได้รับสื่อผ่านทางโทรทัศน์สูงที่สุดคือ เท่ากับร้อยละ 44 สำหรับสื่อวิทยุ สื่อ นิตยสาร/หนังสือพิมพ์ สิ่งพิมพ์ของทางราชการ และอื่น ๆ (จากการสนทนากับเพื่อนฝูง) เท่ากับร้อยละ 21 25 7 3 ตามลำดับ

#### 4.2.9 สถานภาพการสมรส

สถานภาพสมรสของประชากรตัวอย่างจากการสำรวจครั้งที่ 1 พบว่ามีประชากรตัวอย่างที่เป็นโสดถึง 154 ตัวอย่าง ในขณะที่มีสถานภาพสมรสเพียง 96 ตัวอย่าง และคิดเป็นร้อยละ 62 และ 38 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1) จากการสำรวจครั้งที่ 2 พบว่ามีประชากรตัวอย่างที่เป็นโสด 156 ตัวอย่าง และมีสถานภาพสมรส 94 ตัวอย่าง เมื่อคิดเป็นร้อยละก็ให้ค่าที่ไม่แตกต่างกันมากนัก อย่างไรก็ตาม สถานภาพสมรสทั้งจากการสำรวจครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 อาจจะมีผลต่อความรับผิดชอบจากพื้นฐานในครัวเรือนและขยายไปสู่สังคมส่วนรวม มีการตระหนักถึงสภาวะสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น



#### 4.2.10 สถานภาพการทำงาน

จากการสำรวจทั้งสองครั้งพบว่า มีประชากรตัวอย่างที่สถานภาพการทำงานเป็นลูกจ้างเอกชนสูงที่สุด กล่าวคือ มีประชากรตัวอย่างสูงถึง 196 ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ 39 และข้าราชการ/ลูกจ้างรัฐบาลสูงเป็นอันดับรองลงมา กล่าวคือ มีประชากรตัวอย่างสูงถึง 122 ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ 24 สำหรับสถานภาพนิสิต/นักศึกษา เจ้าของกิจการ ลูกจ้างพนักงานรัฐวิสาหกิจ ทำงานส่วนตัว หุ่นส่วนของกิจการ และทำงานให้ครอบครัวมีค่ารองลงมา โดยมีประชากรตัวอย่าง 54 43 32 28 18 7 ตามลำดับ และมีค่าเป็นร้อยละ 11 9 6 6 4 และ 1 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.2) จะเห็นได้ว่าโครงสร้างของประชากรตัวอย่างในเขตปทุมวัน ประกอบด้วยประชากรในหลายสาขาอาชีพทั้งในภาคเอกชน ภาครัฐบาล และภาคการศึกษา จึงน่าจะให้ภาพรวมของการศึกษาได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะภาพรวมทางด้านประชากรและสังคม

#### 4.2.11 ข้อมูลเศรษฐกิจ

จากการสำรวจตัวอย่าง โดยใช้คำถามเปิดเกี่ยวกับข้อมูลรายได้ รายจ่าย พบว่าจากการสำรวจครั้งที่ 1 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 16,542.35 บาท และจากการสำรวจครั้งที่ 2 มีรายได้เฉลี่ยสูงถึง 20,024.56 บาท รวมเป็นค่าเฉลี่ยรวม 18,283.46 บาท (ตารางที่ 4.3) ซึ่งจัดได้ว่าเป็นกลุ่มรายได้สูงปานกลาง อย่างไรก็ตาม ก็น่าจะให้ภาพรวมที่ชัดเจนได้ว่า ประชากรตัวอย่างที่ใช้รถยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมีรายได้อยู่ในระดับสูง โดยมีรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 13,196.32, 14,796.04 และ 13,996.19 บาท สำหรับการสำรวจครั้งที่ 1, 2 และรวมทั้งสองครั้งตามลำดับ จะเห็นได้ว่ามีระดับรายจ่ายอยู่ในระดับสูงเช่นกัน ดังนั้นจะมีส่วนของการออมน้อย เมื่อนับเป็นสัดส่วนต่อรายได้ และมีรายจ่ายในรูปค่าอาหารเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 3,856.56, 4,098.16 และ 3,977.35 สำหรับการสำรวจครั้งที่ 1, 2 และรวมทั้งสองครั้งตามลำดับ

สำหรับรายจ่ายในรูปของค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยต่อเดือนนั้นเท่ากับ 2,184.48 บาทสำหรับการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 2,215.68 บาทสำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 และเมื่อรวมทั้งสองครั้งจะได้เท่ากับ 2,200.08 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.72 ของรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน และคิดเป็นร้อยละ 12.03 ของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน สำหรับค่าสาธารณูปโภคอื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วยค่าน้ำไฟฟ้า ค่าน้ำประปา ค่าโทรศัพท์ เฉลี่ยต่อเดือน มีค่า

เท่ากับ 952.28 บาทสำหรับการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 1,138.08 บาท สำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 และเมื่อรวมการสำรวจทั้งสองครั้งจะได้ค่าสาธารณูปโภคเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 1,045.18 บาท นอกจากนี้ประชากรตัวอย่างยังมีค่าผ่อนส่งทรัพย์สินเฉลี่ยต่อเดือนในระดับสูงด้วยกล่าวคือเท่ากับ 2,498.16 บาท สำหรับการสำรวจครั้งที่ 1 และเท่ากับ 4,011.96 บาท สำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 และได้ค่าผ่อนส่งทรัพย์สินเฉลี่ยต่อเดือน จากการสำรวจทั้งสองครั้งเท่ากับ 3,255.06 บาท คิดเป็นร้อยละถึง 23.26 ของรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน และคิดเป็นร้อยละ 17.80 ของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน สำหรับรายจ่ายอื่น ๆ นั้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1,308.20 บาทต่อเดือน สำหรับการสำรวจครั้งที่ 1 และเฉลี่ยเท่ากับ 1,319.40 บาทต่อเดือน โดยมีค่าเฉลี่ยของรายจ่ายอื่น ๆ จากการสำรวจทั้งสองครั้งได้เท่ากับ 1,313.80 บาทต่อเดือน

#### 4.2.12 ระยะทางในการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทาง

รูปแบบของการเดินทาง โดยใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางของประชากร ตัวอย่างจากการสำรวจครั้งที่ 1 พบว่า มีระยะทางในการเดินทางเฉลี่ยต่อวัน (ไป-กลับ) สูงถึง 41.48 กิโลเมตร และเท่ากับ 40.37 กิโลเมตร สำหรับการสำรวจครั้งที่ 2 (ตารางที่ 4.4) เมื่อคิดค่าเฉลี่ยของระยะทางในการเดินทางเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 40.92 กิโลเมตร โดยใช้เวลาในการเดินทางเฉลี่ยจากการสำรวจครั้งที่ 1 นานถึง 2 ชั่วโมง 36 นาทีและ 18 วินาที ในช่วงที่มีรถติด และเท่ากับ 1 ชั่วโมง 20 นาที และ 4 วินาที สำหรับช่วงที่รถไม่ติด และจากการสำรวจครั้งที่ 2 มีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยนานถึง 2 ชั่วโมง 34 นาที และ 2 วินาที ในช่วงที่มีรถติด และเท่ากับ 1 ชั่วโมง 21 นาที และ 38 วินาที ในช่วงที่รถไม่ติด โดยเมื่อคิดเฉลี่ยทั้งสองครั้ง พบว่า ประชากรตัวอย่างใช้ระยะเวลาเดินทางในช่วงที่มีรถติดเท่ากับ 2 ชั่วโมง 35 นาที และ 10 วินาที และใช้ระยะเวลาในการเดินทางในช่วงรถไม่ติดเท่ากับ 1 ชั่วโมง 12 นาที และ 38 วินาที เมื่อคิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 15.83 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในช่วงที่รถไม่ติดมีความเร็วเฉลี่ย 30.42 กิโลเมตรต่อชั่วโมง