

บทที่ 4

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้เป็นการสรุปสาระสำคัญของการวิจัย พร้อมทั้งเสนอแนะเชิงนโยบายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนหรือกำหนดนโยบาย และเสนอแนะเชิงการวิจัยให้กับนักวิชาการหรือผู้ที่สนใจได้ศึกษาต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 สรุปผลการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์สองประการคือ ประการแรกเพื่อศึกษาการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร ประการที่สองเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร โดยประชากรในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาของรัฐและเอกชนในกรุงเทพมหานครที่ขับรถยนต์ ประชากรที่ตกเป็นตัวอย่างคือ บุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญที่ขับรถยนต์จำนวน 546 คน ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยให้กลุ่มตัวอย่างกรอกแบบสอบถามด้วยตนเองระหว่างเดือนกันยายน - ตุลาคม พ.ศ.2549 ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

4.1.1 ลักษณะทั่วไปของข้อมูล

ประชากรทั้งหมดที่เป็นตัวอย่างของการศึกษานี้มีจำนวนทั้งสิ้น 546 คน แบ่งเป็นบุคลากรจากสถาบันอุดมศึกษาของรัฐ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) ร้อยละ 70.3 และสถาบันอุดมศึกษาเอกชน (มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ) ร้อยละ 29.7 มีสัดส่วนเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 39.31 ปี ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 40-49 ปี และกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้มีสถานภาพสมรสสูงสุด นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างอาศัยอยู่ในครัวเรือนที่มีสมาชิกโดยประมาณ 4 คน กลุ่มที่มีสัดส่วนสูงสุดคือกลุ่มที่มีครัวเรือนขนาด 1-3 คน เป็นผู้ปฏิบัติงานในสายธุรกิจ/บริการและอื่นๆมากกว่าสายวิชาการ และส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนระดับความทันสมัย 4-6 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงสุด และมีรายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ย 24,210.03 บาท โดยส่วนใหญ่มีรายได้ส่วนบุคคล 25,000 บาทและมากกว่า นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีคะแนนการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันอยู่ระหว่าง 11-16 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงสุด ส่วนระยะเวลาการใช้รถยนต์พบว่ากลุ่มตัวอย่างขับรถยนต์มาแล้วเฉลี่ย 12.46 ปี ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์ต่ำกว่า 10 ปี มีสัดส่วนสูงสุด และยังพบอีกว่ากลุ่มตัวอย่างใช้รถยนต์คันปัจจุบันมาแล้วเฉลี่ย 4.96 ปี โดยกลุ่มที่มีรถยนต์ที่อายุการใช้งานต่ำกว่า 5 ปี เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงสุด

ในส่วนของการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชนอยู่ระหว่าง 4-6 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงที่สุด ในส่วนของการรับข่าวสารจากสื่อบุคคลพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนการรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลอยู่ระหว่าง 4-6 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูง ซึ่งสอดคล้องกับการรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจที่กลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนการรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจอยู่ระหว่าง 4-6 เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูง ในส่วนของการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พบว่ากลุ่มที่มีสัดส่วนสูงที่สุดคือกลุ่มที่มีคะแนนการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ระหว่าง 4-6 คะแนน และกลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 1 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูง กลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ระหว่าง 3-4 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงที่สุด นอกจากนี้พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนทัศนคติอยู่ระหว่าง 13 - 24 คะแนน เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนสูงที่สุด และหากเปรียบเทียบลักษณะต่างๆระหว่างกลุ่มตัวอย่างจากทั้ง 2 มหาวิทยาลัย พบว่าส่วนใหญ่มีความคล้ายคลึงกัน ยกเว้นกลุ่มตัวอย่างของมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญที่มีอายุเฉลี่ยน้อยกว่าและมีสัดส่วนผู้ที่ เป็นโสดสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างของ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ปฏิบัติงานสายวิชาการ ในขณะที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยมี ทั้งสายวิชาการและอื่นๆในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกัน

4.1.2 การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรกลุ่มตัวอย่าง

การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของกลุ่มบุคลากรตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เลยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 54.2 กลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีร้อยละ 44.2 โดยแบ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ประจำมีร้อยละ 29.3 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บางครั้งร้อยละ 11.2 และกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มาก่อนแต่ไม่ได้ใช้แล้วในรอบ 6 เดือนก่อนการสำรวจมีร้อยละ 3.7 ทั้งนี้มีผู้ไม่ตอบข้อคำถามด้านการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จำนวน 9 คน (ร้อยละ 1.6) ดังนั้นจึงมีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในรอบ 6 เดือนก่อนการสำรวจ จำนวน 221 คน (ร้อยละ 40.5) และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในรอบ 6 เดือนก่อนการสำรวจ จำนวน 316 คน (ร้อยละ 57.9) เหตุผลสำคัญของการไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์หรือมีการใช้เพียงนานๆครั้ง คือ ยังไม่มั่นใจในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และกลัวเครื่องยนต์จะเสีขรวมทั้งยังเห็นว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมัน ในส่วนของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นประจำก็มีเหตุผลสำคัญ 3 ประการ คือ เห็นว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินทำให้ประหยัดเงินค่าน้ำมันกว่า และเห็นว่าการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังทำให้การวิ่งของรถยนต์ได้เทียบเท่ากับการใช้น้ำมันเบนซิน รวมทั้งยังเห็นว่าเป็นการช่วยลดมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อมด้วย และหากพิจารณาเปรียบเทียบกันระหว่างจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

และมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญพบว่า กลุ่มตัวอย่างในมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญมีส่วนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในรอบ 6 เดือนก่อนการสำรวจ สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเพียงเล็กน้อย

4.1.3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

4.1.3.1 การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกอย่างง่าย

การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกอย่างง่ายเพื่อทดสอบสมมติฐานเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ในระดับ 2 ตัวแปร คือตัวแปรตาม 1 ตัว กับตัวแปรอิสระ 1 ตัว ว่ามีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 หรือไม่ และมีทิศทางเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้หรือไม่ โดยการวิเคราะห์นี้ยังไม่ได้ควบคุมอิทธิพลของตัวแปรอิสระอื่นๆ ซึ่งพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับสมมติฐานของการศึกษา ได้แก่ ขนาดของครัวเรือน ระดับความทันสมัย การประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมัน การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชน การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคล การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจ การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์และทัศนคติเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานของการศึกษา ได้แก่ อายุ ส่วนปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้แก่ เพศ สถานภาพสมรส ประเภทของสถาบันอุดมศึกษาของบุคลากร ประเภทสายงานของบุคลากร การศึกษา รายได้ส่วนบุคคล ระยะเวลาการใช้รถยนต์ อายุการใช้งานรถยนต์คันปัจจุบันและความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

4.1.3.2 การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเชิงพหุ

การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเชิงพหุเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ในระดับหลายตัวแปร เพื่อศึกษาว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ตัวแปรอิสระทั้งกลุ่มสามารถอธิบายการแปรผันของตัวแปรตามได้เท่าใด และเมื่อควบคุมอิทธิพลของตัวแปรตัวอื่นแล้วตัวแปรอิสระตัวใดบ้างที่สามารถอธิบายการแปรผันของตัวแปรตามได้ ซึ่งเป็นการเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการการวิเคราะห์พร้อมกันทุกตัวแปร ผลจากการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเชิงพหุพบว่าตัวแปรต้นทั้งหมดสามารถร่วมกันอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ร้อยละ 29.9 (ค่า $R^2 = 0.299$) และมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับสมมติฐานของการศึกษา คือ ขนาดของครัวเรือน การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคล การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์และการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ส่วนตัวแปรที่ไม่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ คือ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ประเภทของสถาบันอุดมศึกษาของบุคลากร ประเภทสายงานของบุคลากร การศึกษา ระดับความทันสมัย รายได้ส่วนบุคคล การประสบปัญหา

ค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมัน อายุการใช้งานรถยนต์คันปัจจุบันการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชน การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจ ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์และทัศนคติเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

4.1.3.3 การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเชิงพหุแบบขั้นตอน

การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเชิงพหุแบบขั้นตอน เป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระในระดับหลายตัวแปร เพื่อศึกษาว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ตัวแปรอิสระตัวใดที่สามารถอธิบายการแปรผันของตัวแปรตามได้ดีที่สุด ตัวแปรใดสามารถเพิ่มอำนาจการอธิบายการแปรผันของตัวแปรตามในลำดับถัดไปและตัวแปรเหล่านี้สามารถร่วมกันอธิบายการแปรผันของตัวแปรตามได้มากน้อยเพียงใด ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรอิสระที่อธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีทั้งหมด 5 ตัวแปร ได้แก่ ขนาดของครัวเรือน การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคล การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์และความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยทั้ง 5 ตัวแปรสามารถอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ร้อยละ 26.3 (ค่า $R^2 = 0.263$) โดยการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นตัวแปรที่สามารถอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ดีที่สุด เพราะเป็นตัวแปรแรกที่เข้าสู่สมการการวิเคราะห์ ซึ่งสามารถอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ร้อยละ 14.6 (ค่า $R^2 = 0.146$) และจากนั้นตัวแปรการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคล ขนาดของครัวเรือน และความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ได้เข้าสู่สมการความถดถอยโลจิสติกทีละตัวแปร พบว่าตัวแปรดังกล่าวสามารถอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4, 4.1, 2.1 และ 1.1 (ค่า $R^2 = 0.190, 0.231, 0.252$ และ 0.263 ตามลำดับ) ทั้งนี้สามารถสรุปทิศทางความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยดังกล่าวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ดังนี้

1. ผู้ที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนขนาดใหญ่กว่ามีโอกาสน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนขนาดเล็กกว่า
2. ผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลมากกว่ามีโอกาสน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลน้อยกว่า
3. ผู้ที่มีระดับการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงกว่ามีโอกาสน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่า
4. ผู้ที่มีระดับการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงกว่ามีโอกาสน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่า

5. ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยกว่ามีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่า

ตารางที่ 22 สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษา
ในกรุงเทพมหานคร

ตัวแปร	ความถดถอย โลจิสติกอย่างง่าย	ความถดถอย โลจิสติกเชิงพหุ	ความถดถอย โลจิสติกเชิงพหุแบบขั้นตอน
เพศ	√	x	
อายุ	x *	x	
สถานภาพสมรส	x	√	
ขนาดของครัวเรือน	√ *	√ *	√ 4
ประเภทของสถาบันอุดมศึกษาของ บุคลากร	x	x	
ประเภทสายงานของบุคลากร	x	x	
การศึกษา	x	x	
ระดับความทันสมัย	√ *	√	
รายได้ส่วนบุคคล	x	x	
การประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมัน	√ *	√	
ระยะเวลาการใช้รถยนต์	√		ไม่ได้ทำการวิเคราะห์
อายุการใช้งานรถยนต์คันปัจจุบัน	√	√	
การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสื่อมวลชน	√ *	√	
การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสื่อบุคคล	√ *	√ *	√ 3
การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จากสื่อเฉพาะกิจ	√ *	√	
การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์	√ *	√ *	√ 1
การรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์	√ *	√ *	√ 2
ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์	√	x	x 5
ทัศนคติเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์	√ *	√	

หมายเหตุ: √ หมายถึง เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ x หมายถึง ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

* หมายถึง มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1, 2, 3, 4, 5 หมายถึง การอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นอันดับที่ 1-5 ตามลำดับ

4.2 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้อาจนำไปประยุกต์ใช้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่มีส่วนในการรับผิดชอบและผู้ที่เกี่ยวข้องศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อาจนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้ โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

4.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1) เหตุผลสำคัญที่กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ไม่ยอมรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์คือความไม่มั่นใจในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์และการประหยัด ด้วยเหตุนี้รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเสริมสร้างความมั่นใจให้ผู้บริโภค โดยการสนับสนุนการวิจัยเพื่อหาข้อเท็จจริงทั้งข้อดีและข้อเสียของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แล้วประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้บริโภครายอื่นได้ทราบอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้ใช้รถหมดความเคลงใจในคุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์

2) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ปัจจัยหนึ่ง คือการรับรู้เกี่ยวกับการเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยกลุ่มตัวอย่างยังคิดว่าปริมาณน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีไม่เพียงพอกับความต้องการ รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องสร้างความมั่นใจให้ประชาชนเห็นว่าสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์และกำลังการผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะมีเพียงพอ และวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล ได้แก่ พืชจำพวกแป้งและน้ำตาลจะไม่ขาดแคลน โดยมีนโยบายส่งเสริมการปลูกพืชที่เป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอลของเกษตรกร รวมทั้งต้องมีนโยบายรองรับปัญหาดินเสื่อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการปลูกพืชดังกล่าวด้วย

3) การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือรัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการนำเสนอประเด็นที่เกี่ยวกับคุณสมบัติที่ดีของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และความไม่ยุ่งยากหรือซับซ้อนในการใช้ อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างยังมองว่าแม้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะถูกกว่าน้ำมันเบนซินแต่กลับไม่ทำให้ประหยัดเงินค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน ดังนั้นเมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกลดลง รัฐบาลควรกำหนดราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้มีส่วนต่างจากน้ำมันเบนซินมากขึ้น เพื่อให้ประชาชนเห็นความแตกต่างในราคาของน้ำมันทั้งสองประเภทและหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ทดแทน หรืออาจมีนโยบายลดภาษีสำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการน้ำมันจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น

4) การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ รัฐบาลควรเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับคุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างถูกต้องให้กับกลุ่มช่างซ่อมรถ ผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์หรือบริษัทขายรถยนต์ และเจ้าของสถานีจำหน่ายน้ำมัน (รวมถึงเด็กปั๊ม) เพื่อให้คนกลุ่มนี้เป็นสื่อกลางในการนำความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไปสู่ผู้บริโภค เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้มักจะได้รับการยอมรับจากลูกค้า

และมีความน่าเชื่อถือในการให้คำแนะนำกับลูกค้าที่มาใช้บริการ จึงน่าจะเป็นสื่อบุคคลที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งในการส่งเสริมให้เกิดการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และรัฐบาลควรณรงค์ให้มีการบอกต่อในกลุ่มคนที่ชอบรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แล้วไปสู่คนที่ยังไม่ได้ใช้ เพื่อเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการกระตุ้นให้เกิดการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากที่สุด

4.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยที่จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาเฉพาะกลุ่มบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร ไม่อาจนำไปสรุปได้ว่าตัวอย่างเป็นตัวแทนของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร หรือในหน่วยงานอื่นๆ ได้ จึงควรมีการศึกษาเรื่องเดียวกันกับกลุ่มตัวอย่างกลุ่มอื่นๆ เพื่อที่จะสามารถนำผลมาเปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- 2) การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง จึงมีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบข้อคำถามในบางส่วนซึ่งอาจเกิดจากความไม่เข้าใจในข้อคำถาม การใช้แบบสอบถามที่มีพนักงานสัมภาษณ์จึงอาจเป็นวิธีที่ดีกว่า เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ละเอียดและครบถ้วนมากกว่าการให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง
- 3) ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับพลังงานทดแทนหรือนวัตกรรมด้านพลังงาน ผู้วิจัยเห็นว่าสามารถนำทฤษฎีการแพร่กระจายนวัตกรรมของ Everett M. Rogers มาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาได้ โดยจะเห็นได้จากงานวิจัยนี้มีตัวแปรอิสระที่ได้จากทฤษฎีซึ่งมีอิทธิพลต่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และจากการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกเชิงพหุก็พบว่าค่า R^2 เท่ากับร้อยละ 29.9 ซึ่งถือได้ว่าเป็นค่าที่สูงพอสมควร ทฤษฎีนี้จึงอาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจจะนำมาใช้ในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับพลังงานทดแทนหรือนวัตกรรมทางด้านพลังงาน