

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าเรื่อง พฤติกรรมการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ในครั้งนี้มุ่งศึกษาพฤติกรรม และความเต็มใจที่จะจ่ายค่าตัดแปลงรถยนต์เพื่อใช้ระบบก๊าซ NGV ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้ติดตั้งระบบก๊าซ NGV ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ติดตั้ง NGV ระบบชุดก๊าซ และกลุ่มผู้ติดตั้ง NGV ระบบฉีดก๊าซ โดยที่การวัดมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายจะใช้วิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมิน หรือ CVM ที่มีลักษณะคำถามปิด (Close-Ended) โดยมีกรอบแนวคิด ระเบียบวิธีการศึกษา ประชากร เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา การเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

3.1 กรอบแนวคิด

จากแนวคิด ทฤษฎี รวมถึงการศึกษาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าตัดแปลงรถยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV รวมไปถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย ทำให้ตั้งสมมุติฐานว่า มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าตัดแปลงรถยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ น่าจะมีอิทธิพลจากตัวแปรรายได้ ระดับการศึกษา ขนาดเครื่องยนต์ ระยะทางในการเดินทางโดยใช้รถยนต์ ระดับความรู้ความเข้าใจในเรื่องเกี่ยวกับก๊าซ NGV และความเชื่อมั่นต่อโครงสร้างพื้นฐาน จึงได้กำหนดแบบจำลองที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายกับตัวแปรต่างๆ ดังนี้

$$WTP = f(INC, EDU, ENG_S, DIST, KNOW, BELIEVE, DIFF)$$

โดย

WTP = มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสำหรับค่าติดตั้งระบบก๊าซ NGV

INC = รายได้ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

EDU = ระดับการศึกษาของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

ENG_S = ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ส่วนบุคคล

DIST = ระยะทางในการเดินทางโดยใช้รถยนต์ต่อวัน

KNOW = ความรู้ความเข้าใจในเรื่องเกี่ยวกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV

- BELIEVE = ความเชื่อมั่นที่มีต่อระบบ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV ในอนาคต
- DIFF = ความคิดเห็นเรื่องความแตกต่างของสมรรถนะของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV กับรถยนต์ที่เติมน้ำมันเบนซินทั่วไป

3.2 สมมุติฐานในการศึกษา

จากรูปแบบความสัมพันธ์ข้างต้น ได้มีการตั้งสมมุติฐาน ดังนี้

สมมุติฐานที่ 1 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ (WTP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับรายได้ของผู้ใช้รถยนต์ (INC) กล่าวคือ ถ้าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีรายได้มาก หมายความว่ามียกประมาณเพิ่มขึ้น จึงน่าจะมีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อตัดแปลงเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ในทางกลับกันถ้ามีรายได้น้อยจะทำให้งบประมาณลดลงตามไปด้วย

สมมุติฐานที่ 2 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ (WTP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับระดับการศึกษา (EDU) กล่าวคือ ถ้าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูงอาจได้รับข้อมูลข่าวสารในแง่ของคุณประโยชน์ของการใช้ก๊าซ NGV มากกว่าจึงน่าจะมีความเต็มใจที่จะจ่ายมากกว่า

สมมุติฐานที่ 3 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ (WTP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ส่วนบุคคล (ENG_S) กล่าวคือ หากผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ที่มีความจุ (ซีซี) สูง ซึ่งจะมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสูงตามไปด้วย ดังนั้นจึงให้ความสำคัญกับการใช้ก๊าซ NGV ในรถยนต์ซึ่งประหยัดค่าเชื้อเพลิงได้มากกว่า

สมมุติฐานที่ 4 ความน่าจะเป็นที่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะเต็มใจจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับระยะทางในการเดินทางโดยรถยนต์ต่อวัน (DIST) ซึ่งผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้รถยนต์ในการเดินทางในระยะไกล ย่อมมีค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันสูง จึงมีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายสูงเช่นกัน

สมมุติฐานที่ 5 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ (WTP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV (KNOW) กล่าวคือ ถ้าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV เป็นอย่างดี จะทราบถึงคุณประโยชน์ของการใช้พลังงานทดแทน ดังนั้น น่าจะมีความเต็มใจที่จะจ่ายในการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสูงเช่นกัน

สมมุติฐานที่ 6 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ (WTP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับระดับความเชื่อมั่นที่มีต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV ในอนาคต (BELIEVE) เนื่องจากความเชื่อมั่นจะเกิดต่อทัศนคติที่ดีต่อการใช้ก๊าซ NGV และส่งผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV

สมมุติฐานที่ 7 มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์ (WTP) คาดว่าจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความคิดเห็นเรื่องความแตกต่างของสมรรถนะของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV กับรถยนต์ที่เติมน้ำมันเบนซินทั่วไป (DIFF) กล่าวคือ ถ้าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลคิดว่ามีความแตกต่างระหว่างสมรรถนะของรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงแตกต่างกันอาจจะเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อการใช้ก๊าซ NGV และส่งผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV

3.3 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึง ผู้ใช้หรือผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ประเภทนั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน (Sedan) ที่ใช้ก๊าซ NGV ที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่สะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 779 คัน

การศึกษาพฤติกรรมและความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใช้ก๊าซ NGV นั้น เป็นผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลด้วยตนเองโดยไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้จะเลือกใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง (Random Sampling) จากผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ใช้ก๊าซ NGV ในจังหวัดเชียงใหม่ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ตัวอย่าง โดยแบ่งกลุ่มผู้ใช้รถยนต์จำแนกตามรุ่นเครื่องยนต์เป็น 2 ประเภทได้แก่

- 1) เครื่องยนต์คาร์บูเรเตอร์ เป็นรุ่นเครื่องยนต์ที่จดทะเบียนก่อนปี 1992 จนถึงปี 2001 เครื่องยนต์ส่วนใหญ่ใช้คาร์บูเรเตอร์ และหัวฉีด ที่สามารถใช้อุปกรณ์ติดตั้งแบบดูดก๊าซ (Mixer)
- 2) เครื่องยนต์ระบบหัวฉีด เป็นรุ่นเครื่องยนต์ที่จดทะเบียนหลังปี 2001-ปัจจุบัน เครื่องยนต์ใช้หัวฉีด สามารถใช้อุปกรณ์ติดตั้งแบบหัวฉีด (Injection)

การศึกษานี้เลือกสุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีการคัดเลือกตัวอย่างแบบกำหนดสัดส่วน (Quota Sampling) ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินแบบคาร์บูเรเตอร์ จำนวน 200 ตัวอย่าง และกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเครื่องยนต์เบนซินระบบหัวฉีด จำนวน 200 ตัวอย่าง รวมตัวอย่างใช้ในการศึกษาทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง โดยเก็บแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างจากสถานีเชื้อเพลิงก๊าซ NGV ใน จ.เชียงใหม่ ใช้วิธีเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

3.4 วิธีการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาพฤติกรรมการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในจังหวัดเชียงใหม่ แบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น พฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินในจังหวัดเชียงใหม่ และ การหาค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าติดตั้งเครื่องยนต์ และปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความเต็มใจที่จะจ่าย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.4.1 การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินในจังหวัดเชียงใหม่

ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ที่ติดตั้งเครื่องยนต์เพื่อติดตั้งระบบก๊าซ NGV เกี่ยวกับ

- 1) พฤติกรรมในการใช้รถยนต์ที่ติดตั้งระบบก๊าซ NGV
- 2) พฤติกรรมในการรับข่าวสาร เกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV
- 3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้ก๊าซ NGV เป็น เชื้อเพลิง เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งจะรวบรวมจากแบบสอบถามสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง การวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) นำเสนอในรูปแบบตาราง การแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ

การวัดความรู้ความเข้าใจ จะมีลักษณะของคำถามมีคำตอบให้เลือก 2 ตัวเลือก คือ ถูก ผิด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนคำตอบที่ตอบถูกต้อง ได้ 1 คะแนน ตอบผิด ได้ 0 คะแนน โดยกำหนดว่าถ้าผู้ใช้รถยนต์ได้คะแนนตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไปของคำถามทั้งหมด แสดงว่าผู้ใช้รถยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV

การวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับความเชื่อมั่นที่มีต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV ในอนาคต ลักษณะของคำถามมีคำตอบให้เลือก 2 ระดับ คือ เชื่อมั่น และไม่เชื่อมั่น โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน คำตอบ เชื่อมั่น มีค่าเท่ากับ 1 ไม่เชื่อมั่น มีค่าเท่ากับ 0

การวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับสมรรถนะของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV กับรถยนต์ที่เติมน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะของคำถามมีคำตอบให้เลือก 2 ระดับ คือ แตกต่าง และไม่แตกต่าง โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน คำตอบ แตกต่าง มีค่าเท่ากับ 1 ไม่แตกต่าง มีค่าเท่ากับ 0

3.4.2 การศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายและปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความเต็มใจที่จะจ่ายค่าติดตั้งเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในจังหวัดเชียงใหม่

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการสร้างสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Linear Regression) ที่แสดงถึงปัจจัยที่กำหนดความเต็มใจที่จะจ่ายในการใช้ก๊าซ NGV ประกอบด้วยปัจจัยรายได้และปัจจัยแสดงลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจ และใช้ตัวแปรหุ่น (Dummy Variable) ตามแบบจำลองในการศึกษา ดังนี้

$$WTP = \beta_0 + \beta_1 INC + \beta_2 EDU + \beta_3 ENG_S + \beta_4 DIST + \beta_5 KNOW + \beta_6 BELIEVE + \beta_7 DIFF + \varepsilon_i$$

โดยที่

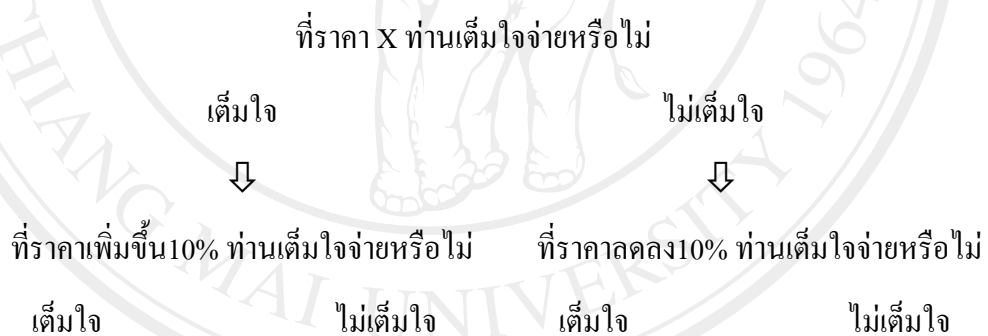
WTP	คือ	มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสำหรับค่าติดตั้งระบบก๊าซ NGV (บาท)
INC	คือ	รายได้ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (บาทต่อเดือน)
EDU	คือ	ระดับการศึกษาของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล = 1 เมื่อมีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป = 0 เมื่อมีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี
ENG_S	คือ	ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ส่วนบุคคล = 1 เมื่อเครื่องยนต์มีขนาดสูงกว่า 1,800 ซีซีขึ้นไป = 0 เมื่อเครื่องยนต์มีขนาดต่ำกว่า 1,800 ซีซี
DIST	คือ	ระยะทางในการเดินทางโดยใช้รถยนต์ต่อวัน (กิโลเมตรต่อวัน)
KNOW	คือ	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV = 1 เมื่อผู้ใช้รถยนต์มีความรู้ความเข้าใจ = 0 เมื่อผู้ใช้รถยนต์ไม่มีความรู้ความเข้าใจ
BELIEVE	คือ	ความเชื่อมั่นที่มีต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV ในอนาคต = 1 เมื่อมีความเชื่อมั่น = 0 เมื่อไม่มีความเชื่อมั่น
DIFF	คือ	ความคิดเห็นเรื่องความแตกต่างของสมรรถนะของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV กับรถยนต์ที่เติมน้ำมันเบนซินทั่วไป = 1 เมื่อเห็นว่ามีความแตกต่าง = 0 เมื่อเห็นว่าไม่มีความแตกต่าง

3.4.3 การวัดมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าดัดแปลงเครื่องยนต์

การหาค่าความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับการตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้กับพลังงานทดแทนก๊าซ NGV (WTP) ของผู้ใช้รถยนต์ มีลักษณะการตั้งคำถามปลายปิด (Closed-ended question) ถึงจำนวนเงินที่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV โดยใช้ราคาค่าติดตั้ง ณ ปัจจุบัน เป็นราคาเสนอเริ่มต้นของคำถาม ดังนี้

“สมมุติว่าท่านยังไม่ได้ตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV และอยู่ในสถานะที่น้ำมันยังคงมีราคาสูง (ประมาณ 35-40 บาทต่อลิตร) ภายใต้ระดับรายได้ของท่าน ท่านจะเต็มใจที่จะจ่ายในการตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อใช้ก๊าซ NGV เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินในราคา _____ บาทต่อคัน หรือไม่?”

ถ้าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ตอบว่า เต็มใจก็จะถามคำถามเดิมอีก 1 ครั้งแต่ราคาเสนอถัดไปจะเพิ่มจำนวนขึ้นอีกร้อยละ 10 ของราคาเสนอ ถ้าผู้ใช้รถยนต์ตอบราคาเริ่มต้นว่า ไม่เต็มใจ ก็จะถามคำถามเดิมอีก 1 ครั้ง แต่ราคาเสนอถัดไปจะลดจำนวนเงินลงอีกร้อยละ 10 ของราคาเสนอเริ่มต้น โดยแบบแผนการถามจะมีลักษณะดังนี้



กรณีผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเครื่องยนต์คาร์บูเรเตอร์ ราคาค่าติดตั้ง NGV แบบดูดก๊าซราคาเริ่มต้นที่ 45,000 บาทซึ่งเป็นราคาตลาด ณ ปัจจุบัน หากตอบเต็มใจจะเสนอระดับราคาถัดไปคือ 49,500 บาท ถ้าผู้ใช้รถยนต์ตอบราคาเริ่มต้นว่า ไม่เต็มใจ จะเสนอราคาลดลงเท่ากับ 40,500 บาท

กรณีผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเครื่องยนต์ระบบหัวฉีด ราคาค่าติดตั้ง NGV แบบฉีดก๊าซราคาเริ่มต้นที่ราคาตลาด คือ 63,000 บาทซึ่งเป็นราคาตลาด ณ ปัจจุบัน หากตอบเต็มใจจะเสนอระดับราคาถัดไปคือ 69,300 บาท ถ้าผู้ใช้รถยนต์ตอบราคาเริ่มต้นว่า ไม่เต็มใจ จะเสนอราคาลดลงเท่ากับ 56,700 บาท

มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) จะคิดจากคำตอบที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือก ดังนี้

คำตอบที่ผู้ตอบแบบสอบถาม เลือก	กรณีผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เครื่องยนต์แบบคาร์บูเรเตอร์	กรณีผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เครื่องยนต์ระบบหัวฉีด
เต็มใจ - เต็มใจ	49,500 บาท	69,300 บาท
เต็มใจ - ไม่เต็มใจ	45,000 บาท	63,000 บาท
ไม่เต็มใจ - เต็มใจ	40,500 บาท	56,700 บาท
ไม่เต็มใจ - ไม่เต็มใจ	36,450 บาท	54,630 บาท

โดยมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายกรณีผู้ตอบแบบสอบถามตอบปฏิเสธราคาที่เสนอทั้งสองระดับราคา มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายจะกำหนดให้ลดลงจากระดับราคาที่เสนอต่ำสุดอีกร้อยละ 10 ของระดับราคาที่เสนอต่ำสุดครั้งที่ 2

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaire) การออกแบบสอบถามในการศึกษานี้ เนื้อหาในแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 รายละเอียดข้อมูลทั่วไปและข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถยนต์ ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ และอายุของรถยนต์ ระยะทางที่ใช้เดินทางโดยเฉลี่ยต่อวัน

ส่วนที่ 2 รายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับการติดตั้งระบบก๊าซ NGV ความเต็มใจที่จะจ่ายซึ่งเป็นคำถามปลายปิด (Closed-ended question) และสาเหตุสำคัญที่ทำให้เต็มใจที่จะจ่ายและไม่เต็มใจที่จะจ่าย

ส่วนที่ 3 รายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ระบบก๊าซ NGV ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ประกอบด้วย สถานีบริการติดตั้ง สิ่งที่น่ากังวลในการเลือกศูนย์บริการติดตั้งระบบก๊าซ วิธีการชำระเงินค่าติดตั้งระบบ มูลค่าในการเติมก๊าซ ความถี่ในการเติมก๊าซ ช่วงเวลาในการเติมก๊าซ สิ่งที่น่ากังวลในการเลือกสถานีบริการเติมก๊าซ คำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ ประสบการณ์ และความคิดเห็น