

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซลของประชาชน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติ และปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อแก๊ซโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ประชากรในการศึกษา คือ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ถูกต้องตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และเป็นผู้ขับรถยนต์ที่จดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จากข้อมูลทางสถิติในปี พ.ศ. 2547 มีจำนวน 115,057 คัน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบมีวัตถุประสงค์ (Purposive Sampling) จำนวน 400 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดย ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และทดสอบสมมุติฐานใช้สถิติทดสอบไคสแควร์ (Chi Square) ในบทนี้ เป็นการสรุปผลศึกษา อภิปรายผล และให้ข้อเสนอแนะ ตามลำดับดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

##### 5.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 55.25 เป็นชาย ร้อยละ 46.25 มีอายุในช่วง 26-35 ปี ระดับการศึกษาสูงสุด ร้อยละ 51.00 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 27.25 พนักงานบริษัท ร้อยละ 21.75 และประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.25 นอกนั้นอีกไม่เกินร้อยละ 10.00 เป็นนักเรียน / นักศึกษา หรือ พ่อบ้าน/แม่บ้าน หรือมีอาชีพรับจ้างอิสระ เป็นเกษตรกร หรือประกอบอาชีพอื่น ส่วนใหญ่ ร้อยละ 30.50 มีรายได้ต่อเดือน 5,000-10,000 บาท และร้อยละ 23.75 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-15,000 บาท ค่าใช้จ่ายต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,000-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 52.50 มีระยะเวลาที่ขับขี่รถยนต์ไม่เกิน 5 ปี ร้อยละ 37.75 ช่วงเวลา 6-10 ปี ร้อยละ 36.25 และมากกว่า 10 ปี อีกร้อยละ 26.00

นอกจากนี้ส่วนใหญ่ ร้อยละ 53.50 เติมน้ำมันเบนซิน 91 เป็นประจำ ร้อยละ 32.25 เติมน้ำมันเบนซิน 95 และอีกร้อยละ 14.25 เติมแก๊ซโซล โดยใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อสัปดาห์ประมาณ 500-1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 58.50 อีกร้อยละ 24.50 ใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อสัปดาห์ไม่เกิน 500 บาท เมื่อสอบถามเกี่ยวกับสถานีบริการน้ำมันที่ใช้บริการ จากกลุ่มตัวอย่าง 400 ราย ใช้บริการ

ปตท. มากถึงร้อยละ 50.80 นอกนั้น ใช้บริการ JET ร้อยละ 21.80 ESSO ร้อยละ 20.00 บางจากร้อยละ 16.30 SHELL ร้อยละ 8.501 CALTAX ร้อยละ 1.50 และ Q8 ร้อยละ 0.50 ในด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวเชื้อเพลิงแกโซฮอลกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 86.25 เคยรับรู้ข้อมูลข่าวสารมาแล้ว โดยร้อยละ 85.80 ระบุว่าได้รับรู้ข่าวสารจากโทรทัศน์

เมื่อสอบถามถึงการมีเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จักที่กำลังใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่ ร้อยละ 44.50 ระบุว่ามีเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จักที่กำลังใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล และเมื่อสอบถามถึงอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง อันได้แก่ อิทธิพลจากกลุ่มบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 41.80 เคยได้รับข้อมูลหรือการชักชวนจากสมาชิกในครอบครัวหรือญาติให้ใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล และร้อยละ 44.00 เคยได้รับข้อมูลหรือการชักชวนจากเพื่อนร่วมงาน และมีเพียงร้อยละ 17.80 เท่านั้น ที่สถานที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์

### 5.1.2 ทักษะคติเกี่ยวกับเชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

#### 1. องค์ประกอบด้านความรู้ความเข้าใจ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังไม่ทราบข้อเท็จจริง ในเรื่องเชื้อเพลิงแกโซฮอล ออกเทน 95 ที่มีส่วนผสมของพลังงานทดแทน (เอทานอล) มีอัตราการสิ้นเปลืองสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ในระยะทางการขับขี่ที่เท่ากัน 1 – 2 % มีผู้ที่ระบุว่าไม่ทราบถึง ร้อยละ 53.20 และยังไม่ทราบข้อเท็จจริงว่ารถยนต์ที่ไม่ใช่ระบบหัวฉีดหรือรถที่ผลิตก่อน ปี ค.ศ. 1995 สามารถใช้น้ำมันแกโซฮอลได้ โดยนำรถไปปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ โดยมีผู้ที่ระบุว่าไม่ทราบ ร้อยละ 56.00

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 53.30 มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง อีกร้อยละ 39.00 มีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก และที่เหลือร้อยละ 4.50 มีความรู้ความเข้าใจในระดับน้อย แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.3

#### 2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก

กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ โดยในภาพรวมคิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.80 เมื่อพิจารณารายละเอียดกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างมากทุกประเด็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประชาสัมพันธ์โดยผ่านสื่อโทรทัศน์ช่วยให้มีความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.16 เป็นคะแนนเฉลี่ยสูงสุด

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 5 กลุ่ม ตามระดับความคิดเห็นต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 46.25

เห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ร้อยละ 26.75 เห็นด้วยมากที่สุด ร้อยละ 21.50 เห็นด้วยปานกลาง อีกร้อยละ 4.00 และ 1.50 เห็นด้วยน้อย และน้อยที่สุดตามลำดับ

### 3. พฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์

ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มจะปฏิบัติพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ โดยคิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.12 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ใน 3 ประเด็น ได้แก่ 1) การใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเพราะต้องการลดรายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.56 2) การตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) ด้วยตนเอง จากข้อมูลข่าวสารที่ได้รับ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.50 และ 3) การแนะนำและชักชวนให้บุคคลอื่นที่ทำงานรู้จักใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.47 และไม่ปฏิบัติในเรื่องการเปลี่ยนมาใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เพราะได้รับการแนะนำจากญาติ หรือเพื่อนของท่าน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.52 นอกนั้นมีแนวโน้มจะปฏิบัติ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ในภาพรวม พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 54.75 มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ร้อยละ 31.50 มีการเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์แล้วในปัจจุบัน และอีกร้อยละ 3.75 ยังจะไม่ใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์

กล่าวโดยสรุป ประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลในเชิงบวก ตรงตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ จากการประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานต่าง รวมถึงการสื่อสารกันระหว่างบุคคลกลุ่มต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ทำให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับเชื้อเพลิงแก๊สโซล ส่งผลต่อความรู้สึกที่พึงพอใจ ไม่ว่าจะเป็นเหตุผลด้านราคาที่สูงกว่า หรือเหตุผลด้านคุณสมบัติของเชื้อแก๊สโซลที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 สามารถใช้ได้ดีโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาต่อเครื่องยนต์ ทำให้ประชาชนมีแนวโน้มที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเพิ่มขึ้นในอนาคต

#### 5.1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

##### 1. ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจ

การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้พลังงานทดแทนเชื้อเพลิงยานยนต์ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้พลังงานทดแทนเชื้อเพลิง

ยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการใช้พลังงานทดแทน การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยครอบครัวหรือญาติ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงาน และที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้พลังงานทดแทน นอกจากนี้พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้พลังงานทดแทนเชื้อเพลิงยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 คือ ค่าใช้จ่ายต่อเดือน

## 2. ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึก

การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยครอบครัวหรือญาติ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงาน และสถานที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้พลังงานทดแทน ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 คือ รายได้ต่อเดือน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเชื้อเพลิงแก๊สโซล ส่วนปัจจัยที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ค่าใช้จ่ายต่อเดือน

## 3. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม

การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ อาชีพ รายได้ต่อเดือน การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยครอบครัวหรือญาติ และการให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงาน ในขณะที่ระดับการศึกษา ค่าใช้จ่ายต่อเดือน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการใช้พลังงานทดแทน ที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้พลังงานทดแทน เป็นปัจจัยที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาเกี่ยวกับองค์ประกอบด้านความรู้ความเข้าใจในการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง แสดงว่าประชาชนผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลส่วนหนึ่งมีความรู้และเห็นความสำคัญของปัญหาที่เกิดจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ได้ขยับตัวพุ่งสูงขึ้น ทำให้การดำเนินธุรกิจของผู้ผลิตในประเทศมีต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับความเดือดร้อนจากภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้นจากการปรับขึ้นของราคาสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ โดยเฉพาะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากวิกฤตการณ์ด้านพลังงานดังกล่าวรัฐบาลได้

ดำเนินการแก้ปัญหาโดยการจัดหาแหล่งเชื้อเพลิง และพลังงานจากทรัพยากรภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้าน้ำมัน อันได้แก่ การใช้ก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามันมาทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า และอีกทางหนึ่งคือการผลิตเชื้อเพลิงจากผลผลิตทางการเกษตร โดยนำเอาผลผลิตทางการเกษตรที่มีปัญหาราคาคต่ำมาแปรรูปเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรง เช่น การผลิตเอทานอล (Ethanol) จากมันสำปะหลัง อ้อย และธัญพืชต่าง ๆ โดยมีตัวอย่างประเทศที่ได้ประสบผลสำเร็จและมีการนำไปใช้งาน ทั้งในสหรัฐอเมริกาและในกลุ่มประเทศประชาคมยุโรป ในขณะเดียวกัน รัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจ และร่วมกันใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม แต่ยังมีประชาชนผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลบางส่วนที่ยังมองไม่เห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าวซึ่งอาจเกิดจากปัจจัยหลาย ๆ ปัจจัยดังนี้

1. ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของประชาชนผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ นั้น ย่อมแสดงถึงขีดความสามารถในการรับรู้ได้เร็วหรือช้าแตกต่างกัน ความแตกต่างในเรื่องของระดับการศึกษาย่อมก่อให้เกิดการรับรู้และความเข้าใจในปัญหาที่เกิดขึ้นในเรื่องเดียวกัน และนำไปตีความหรือความเข้าใจความหมายที่แตกต่างกันไป ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับพลังงานทดแทน (เอทานอล) แตกต่างกันได้

2. ความรู้และประสบการณ์ที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ประชาชนผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่แต่ละคนย่อมมีประสบการณ์หรือการเรียนรู้ในเรื่องต่าง ๆ ที่แตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อม และฐานะความเป็นอยู่ของครอบครัวหรือสภาพแวดล้อม หรือแม้กระทั่งการประกอบอาชีพที่แตกต่างกัน ย่อมส่งผลให้ได้รับประสบการณ์และความรู้ในแต่ละเรื่องที่ได้รับต่างกัน ไม่ว่าจะได้รับจากบทเรียนที่เกิดขึ้นกับชีวิตจริงหรือจากตัวอย่างที่ได้พบเห็นก็ตาม ดังนั้นเมื่อความรู้เดิมไม่เท่ากันแล้ว ย่อมทำให้การรับรู้ในเรื่องใหม่ ๆ ย่อมแตกต่างกันและไม่เท่ากันด้วย

3. มีโอกาสได้รับสื่อที่แตกต่างกัน กล่าวคือ แม้หน่วยงานของภาครัฐและเอกชนได้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสมอย่างกว้างขวางและต่อเนื่องก็ตาม แต่เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างต่างก็มีภาระกิจและหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบในชีวิตประจำวันที่แตกต่างกัน โอกาสที่จะได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ จะไม่เท่ากัน ดังนั้นจึงทำให้ประชาชนกลุ่มตัวอย่างได้รับรู้ข้อมูลที่เผยแพร่มาอย่างน้อยแตกต่างกันได้

ผู้ศึกษาเห็นว่าปัจจัยทั้ง 3 ประเด็นดังกล่าวอาจเป็นปัจจัยที่มีความเป็นไปได้ที่ทำให้ประชาชนกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ อภิญา คุณยะโคตร (2544) เรื่อง พฤติกรรมการยอมรับโครงการรณรงค์ “ไทยช่วยไทยร่วมใจประหยัดพลังงาน ” ของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีส่วนทำให้พฤติกรรมการปฏิบัติแตกต่างกัน เช่นเดียวกับการศึกษาของ ชง จงสกุลศิริ (2545) พบว่าผู้ขับรถยนต์ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินทางโดยรถยนต์ และประชาชนมีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละวิธีไม่เท่ากัน ทั้งนี้เนื่องจากมีปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ในภาพรวมคิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.80 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการประชาสัมพันธ์การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแนะนำเชื้อเพลิงแกโซฮอล ผ่านสื่อโทรทัศน์ช่วยให้ความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น และอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้ประชาชนมีทัศนคติด้านท่าทีความรู้สึกรู้สึกเห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ คืออิทธิพลจากกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ในสังคม เช่น ความสัมพันธ์ใกล้ชิดในหมู่เพื่อนสนิท เพื่อนร่วมงานหรือในครอบครัว และวงศาคณาญาติจะมีอิทธิพลต่อผู้รับสาร ข่าวสารต่าง ๆ ที่ได้รับจากสื่อมวลชนมักจะถูกรับรู้หรือตีความโดยมีอิทธิพลของกลุ่มบุคคลในกลุ่มเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเสมอ (DeFleur, M.L., 1966 อ้างใน รวีวรรณ สีนะหาร, 2542)

ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มจะปฏิบัติพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยด้าน อาชีพ รายได้ต่อเดือน ค่าใช้จ่ายต่อเดือนแล้ว การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการใช้พลังงานทดแทน การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยครอบครัวหรือญาติ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงานช่วยให้มีความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อการแสดงพฤติกรรม ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของอาร์เธอร์ ดับเบิลยู โคมบ์ และคณะ (Arthur W. Combs, 1976) ที่ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้และพฤติกรรมของมนุษย์ว่า การมีพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่งของบุคคลนั้น การรับรู้จะเป็นส่วนสำคัญที่ถูกลำเอียง การรับรู้จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลและหน้าที่ที่บุคคลนั้น ๆ ต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลอื่นในสังคม อีกทั้งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในสังคมนั้นอีกด้วย อีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ประชาชนมีแนวโน้มที่จะใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ อาจเป็นเพราะประชาชนอยู่ในช่วงภาวะเศรษฐกิจถดถอยและเป็นช่วงที่ค่าครองชีพสูง ทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบต่อการดำรงชีวิตประจำวันอิทธิพลดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพื่อเป็นช่องทางหนึ่ง

ในการลดค่าใช้จ่ายลง อีกประการหนึ่งอาจเกิดจากประชาชนมีความรู้ความเข้าใจ และเห็นคุณค่าในการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ว่าจะเกิดประโยชน์ต่อตนเองและประเทศ ซึ่งการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าว จะส่งผลต่อการพัฒนาพลังงานทดแทนของประเทศให้มีความต่อเนื่อง และมีความก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ ที่ได้พัฒนาด้านนี้ไปมากแล้ว

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอจากการศึกษา

การประชาสัมพันธ์ควรมุ่งเน้นกลุ่มผู้มีอาชีพ แม่บ้าน พ่อบ้าน และนักศึกษาเป็นพิเศษ เนื่องจากกลุ่มอาชีพดังกล่าวยังมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเชื้อเพลิงแก๊ซโซลในระดับน้อย และควรให้ความสำคัญต่อการให้ข้อมูลที่จะก่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเพื่อเป็นพื้นฐานที่จะก่อให้เกิดทัศนคติที่ดีโดยอาศัยอิทธิพลจากกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เช่น กลุ่มบุคคลภายในครอบครัว เพื่อนร่วมงาน เป็นต้น ทั้งนี้การที่ปัจเจกบุคคลจะเชื่อข่าวสารจากโฆษณาใดหรือไม่ นั้น มักจะได้รับอิทธิพลจากการปรึกษาหารือ ใต้อาสาสมัครเพื่อนฝูงหรือผู้ใกล้ชิดที่เกี่ยวข้องด้วยเสมอ

#### 5.3.2 ข้อเสนอในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรขยายการศึกษาไปสู่กลุ่มผู้ใช้ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เช่น กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ เป็นต้น
2. ควรขยายการศึกษาไปสู่พลังงานทดแทนชนิดอื่น ๆ เช่น กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้ น้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง