บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยใช้แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของทัศนคติและการจัดการความเสี่ยงภัย

วิธีการศึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการใช้แบบสอบถามผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ทั้งหมด 580 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี จำนวน 195 คน และก๊าซแอลพีจี จำนวน 385 คน นำมาวิเคราะห์โดยการใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ร้อยละ (Percentage) ความถี่ (Frequency) และ ค่าเฉลี่ย (Mean)

การศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง ทัศนคติที่มีต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ปัญหาและข้อเสนอแนะในการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี

สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 66.2 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.5 มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 60.7 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 58.3 ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 32.9 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.9 โดยผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 78.3 เกี่ยวข้องกับรถยนต์ในฐานะเป็นเจ้าของรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 65.6 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.7 สถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 66.7 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 65.1 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 38.5 และอาชีพธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 32.3 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.5 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37.4 ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 76.4

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 66.5 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.3 สถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 57.7 มีการศึกษาระดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 54.8 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 30.1 และอาชีพธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.9 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.1 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.8 ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 79.2

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ยี่ห้อโตโยต้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.8 และยี่ห้อฮอนด้า คิดเป็นร้อยละ 20.0 ประเภทของรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 82.1 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์บรรทุก คิดเป็นร้อยละ 15.7 การใช้รถยนต์ส่วนใหญ่ ใช้เป็นรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 90.0 รถยนต์ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งาน 7 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมามีอายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.7 ใช้เครื่องยนต์เบนซิน คิดเป็นร้อยละ 91.6 เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 7.2 เครื่องยนต์ส่วนใหญ่มีขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 73.1 รองลงมาได้แก่ ขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 10.7 รถยนต์เกือบทั้งหมดใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงนอกเหนือจากใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงได้ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 97.4 และส่วนใหญ่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซที่มีปริมาตรสูงสุด 50 – 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 66.2 รองลงมาได้แก่ ถังขนาดต่ำกว่า 50 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 31.2

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิงส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ยี่ห้อโตโยต้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.3 และยี่ห้อฮอนด้า คิดเป็นร้อยละ 24.1 ประเภทของรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 86.1 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์บรรทุก คิดเป็นร้อยละ 10.3 การใช้รถยนต์ส่วนใหญ่ ใช้เป็นรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 86.7 รถยนต์ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งาน 3 - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.1 รองลงมามีอายุการใช้งาน 7 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.8 ใช้เครื่องยนต์เบนซิน คิดเป็นร้อยละ 86.1 เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 10.3 เครื่องยนต์ส่วนใหญ่มีขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 72.3 สามารถใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงนอกเหนือจากการใช้ก๊าซได้ คิดเป็นร้อยละ 93.8 และไม่สามารถใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงได้ คิดเป็นร้อยละ 6.2 และส่วนใหญ่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซที่มีปริมาตรสูงสุด 50 – 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 89.2 รองลงมาได้แก่ ถังขนาดต่ำกว่า 50 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 6.7 และถังที่มีปริมาตรมากกว่า 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 4.1

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ยี่ห้อโตโยต้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.0 และยี่ห้อฮอนด้า คิดเป็นร้อยละ 17.9 ประเภทของรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 80.0 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์บรรทุก คิดเป็นร้อยละ 18.4 การใช้รถยนต์ส่วนใหญ่ ใช้เป็นรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 91.7 รถยนต์ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งาน 7 - 10 ปี คิด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เป็นร้อยละ 43.6 รองลงมามีอายุเกินกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.0 ใช้เครื่องยนต์เบนซิน คิดเป็นร้อยละ 94.3 เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 5.7 เครื่องยนต์ส่วนใหญ่มีขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 73.5 รถยนต์เกือบทั้งหมดสามารถใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงนอกเหนือจากการใช้ก๊าซได้ คิดเป็นร้อยละ 99.2 และส่วนใหญ่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซที่มีปริมาตรสูงสุด 50 – 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 54.6 รองลงมาได้แก่ ถังขนาดต่ำกว่า 50 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 43.6

ส่วนที่ 3 ทัศนคติต่อการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

3.1 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัย ซึ่งแบ่งเป็น 5 ขั้นตอนหรือ 5 ด้าน โดยภาพรวมในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยการตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 84.1 และมีระดับความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนต่าง ๆ ในระดับ “มากที่สุด” ในทุกขั้นตอน เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ 1) การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 89.1) 2) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 85.0) 3) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 83.1) 4) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 82.9) และ 5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 81.0) ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุด

เมื่อจำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง พบว่า ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยการตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 81.6 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด” เรียงตามลำดับ ดังนี้ การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 90.8) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 84.1) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 80.0) มีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มาก” เรียงตามลำดับ ดังนี้ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 78.5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 74.9)

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยการตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 85.4 สูงกว่าระดับความรู้ความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีโดยรวม และมีระดับความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนต่าง ๆ ในระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอน เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ 1) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 88.3) 2) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 85.4) 3) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 85.2) 4) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 84.7) และ 5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 84.2)

3.2 ความคิดเห็นต่อการการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อการจัดการความเสี่ยงภัย โดยมีความเห็นด้วยโดยรวมในระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 4.06 และมีความคิดเห็นและค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นในขั้นตอนต่าง ๆ ของการจัดการความเสี่ยงภัย ดังนี้ มีความเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอน การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.22) และการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.22) มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” ในขั้นตอน การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.18) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.13) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.93) ซึ่งเป็นขั้นตอนที่มีความเห็นด้วยน้อยที่สุด

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความคิดเห็นต่อการจัดการความเสี่ยงภัย โดยเห็นด้วยโดยรวมในระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 3.89 โดยมีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” ในขั้นตอนการจัดการความเสี่ยงภัยจากทุกขั้นตอน และมีค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ 1) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.15) 2) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.12) 3) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.11) 4) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.08) และ 5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.62)

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความคิดเห็นต่อการจัดการความเสี่ยงภัย โดยรวมในระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 4.15 ซึ่งเป็นระดับที่สูงกว่าระดับความคิดเห็นของผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง โดยมีความเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.29) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.25) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.22) และมีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” ในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้ การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.14) 5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 4.09)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.3 พฤติกรรมการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษา พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมและจำแนกตามผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ได้จัดการกับความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยได้ดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย โดยภาพรวมส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์มีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.6 รองลงมาได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 74.0 ด้านรายได้และด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 47.9 และ 46.7 ตามลำดับ และวิเคราะห์ว่าปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด คือ การติดตั้งถังและอุปกรณ์ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 66.9 รองลงมาได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 64.1 การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 56.4 และน้อยที่สุด คือ ก๊าซที่ใช้อยู่ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 30.5

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์มีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.9 รองลงมาได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 62.6 ด้านรายได้และด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 45.6 และ 45.1 ตามลำดับ และวิเคราะห์ว่าปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด คือ การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 67.7 รองลงมาได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 57.9 การติดตั้งถังและอุปกรณ์ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 54.4 และก๊าซที่ใช้อยู่ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 20.0

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์มีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.6 รองลงมาได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 73.0 ด้านรายได้และด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 49.1 และ 47.5 ตามลำดับ และวิเคราะห์ว่าปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด คือ การติดตั้งถังและอุปกรณ์ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 73.2 รองลงมาได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 67.3 การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 50.6 และน้อยที่สุด คือ ก๊าซที่ใช้อยู่ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 35.8

การหาวิธีวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ในภาพรวมได้ใช้วิธีการต่าง ๆ ดังนี้ ด้านวิธีการป้องกันเพื่อลดโอกาสในการเกิดความเสียหายด้วยการเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ส่วนใหญ่ติดตั้งมาจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 70.3 ติดตั้งมาจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 20.9 และติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 8.8 ในการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซส่วนใหญ่เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 80.9 เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เป็นร้อยละ 18.8 และส่วนใหญ่ได้ตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซแล้ว คิดเป็นร้อยละ 96.9 ในด้านการบำรุงรักษาส่วนใหญ่บำรุงรักษารวมทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 59.1 บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 32.9 และบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 7.9 เมื่อพบชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชำรุดส่วนใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบว่าชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 98.6 ด้านการควบคุมหรือหลีกเลี่ยงภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำรถ ส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถ คิดเป็นร้อยละ 71.0 มีเพียงร้อยละ 29.0 ที่ได้ติดตั้ง การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 51.0 และแสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้อย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 49.0

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ได้ใช้วิธีการต่าง ๆ ดังนี้ ด้านวิธีการป้องกันเพื่อลดโอกาสในการเกิดความเสียหายด้วยการเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ส่วนใหญ่ติดตั้งมาจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 68.7 และติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 26.2 และติดตั้งมาจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไปเป็นส่วนน้อย คิดเป็นร้อยละ 5.1 ในการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซส่วนใหญ่เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 94.9 และเกือบทั้งหมดได้ตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซแล้ว ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 99.0 ในด้านการบำรุงรักษาส่วนใหญ่บำรุงรักษารวมทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 74.9 บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 24.6 เมื่อพบชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ชำรุด เกือบทั้งหมดเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบว่าชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 99.5 ด้านการควบคุมหรือหลีกเลี่ยงภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำรถ มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถ คิดเป็นร้อยละ 50.8 และติดตั้ง คิดเป็นร้อยละ 49.2 การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้อย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 71.3 และไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 28.7

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ได้ใช้วิธีการต่าง ๆ ดังนี้ ด้านวิธีการป้องกันเพื่อลดโอกาสในการเกิดความเสียหายด้วยการเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ส่วนใหญ่ติดตั้งมาจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 71.2 และติดตั้งมาจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 28.8 ไม่มีผู้ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ ในการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซส่วนใหญ่เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 73.8 เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 26.0 และส่วนใหญ่ได้ตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซแล้ว คิดเป็นร้อยละ 95.8 ไม่ได้ทดสอบและทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรองรวมกันคิดเป็นร้อยละ 4.2 ในด้านการบำรุงรักษาส่วนใหญ่บำรุงรักษารวมทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 51.2 บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 37.1 และบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 11.7 ส่วนใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบว่าชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 98.2 ด้านการควบคุมหรือหลีกเลี่ยงภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำรถ ส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถ คิดเป็นร้อยละ 81.3 มีเพียงร้อยละ 18.7 ที่ได้ติดตั้ง การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 62.3 และแสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้อย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 37.7

การวางแผนทางการเงินเพื่อความเสี่ยงภัย โดยภาพรวมส่วนใหญ่วางแผนด้วยการรับความเสี่ยงภัยไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 39.8 รองลงมาได้แก่ รับความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดไว้ด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 38.5 และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 21.7 โดยผู้ที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 91.6 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 46.0 และ 50,000 – 100,000 บาท ร้อยละ 45.6)

ผู้ที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยด้วยการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 40.1 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 11.7 โดยผู้ซื้อประกันภัยคาดว่าจะได้ประโยชน์ในด้าน มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 81.2 รองลงมาได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.2 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 42.0 ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี เป็นเงิน 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมา ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.6 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปีนั้นเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 95.0

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วางแผนด้วยการโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 45.1 รองลงมาได้แก่ รับความเสี่ยงภัยไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 37.4 และรับความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดไว้ด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 17.5 โดยผู้ที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 89.7 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 47.7 และ 50,000 – 100,000 บาท ร้อยละ 42.0)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยด้วยการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 55.9 รองลงมาได้แก่ ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 29.2 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 13.0 โดยผู้ซื้อประกันภัยคาดว่าจะได้ประโยชน์ในด้าน มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 87.0 รองลงมาได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.1 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 27.3 ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี เป็นเงิน 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.6 รองลงมา ได้แก่ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 29.2 และต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.7 ซึ่งส่วนใหญ่มีความเห็นว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าว มีความเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 93.8

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่วางแผนด้วยการรับความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดไว้ด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 49.1 รองลงมาได้แก่ รับความเสี่ยงภัยไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 41.0 และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.9 โดยผู้ที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.2 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 45.5 และ 50,000 – 100,000 บาท ร้อยละ 46.7)

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยด้วยการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 27.1 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 10.7 โดยผู้ซื้อประกันภัยคาดว่าจะได้ประโยชน์ในด้าน มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 76.5 รองลงมาได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.2 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 54.1 ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี เป็นเงิน 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.4 รองลงมา ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.8 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปีนั้นเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 95.9

การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย โดยภาพรวมส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.5 รองลงมาได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 61.7 ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายที่จะต้องใช้สำหรับการจัดการกับความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 43.3 ปัจจัยด้านจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 31.4 ทั้งสองปัจจัย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.4 รองลงมาได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 48.7 ปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 39.5 ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ36.4 และ 35.9 ตามลำดับ

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70.1 รองลงมาได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 68.3 ปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 45.2 ส่วนปัจจัยด้านจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 29.1 และ 28.8 ตามลำดับ

การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ โดยภาพรวมส่วนใหญ่ประเมินว่าการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 77.2 โดยผู้ที่เห็นว่าไม่เหมาะสมและควรปรับปรุง มีความเห็นว่าควรปรับปรุงหลายด้านในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คือ 1.วางแผนทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงภัยทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น (ร้อยละ 55.3) 2.บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ (ร้อยละ 54.5) 3.ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก (ร้อยละ 53.8) 4.ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น (ร้อยละ 53.0)

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ประเมินว่าการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 86.7 โดยผู้ที่เห็นว่าไม่เหมาะสมและควรปรับปรุง มีความเห็นว่าควรปรับปรุงด้านต่าง ๆ ดังนี้ 1.บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ (ร้อยละ 65.4) 2.ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น (ร้อยละ 53.8) 3.ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก (ร้อยละ 23.1) และ 4. วางแผนทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงภัยทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น (ร้อยละ 19.2)

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ประเมินว่าการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซแอลพีจีในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 72.5 โดยผู้ที่เห็นว่าไม่เหมาะสมและควรปรับปรุง มีความเห็นว่าควรปรับปรุงในด้านต่าง ๆ ดังนี้ 1.วางแผนทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงภัยทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น (ร้อยละ 64.2) 2.ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก (ร้อยละ 61.3) 3.ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น (ร้อยละ 52.8) 4.บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ (ร้อยละ 51.9)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่วนที่ 4 ทัศนคติต่อการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

4.1 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงและชายมีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยใกล้เคียงกัน โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด” คิดเป็นร้อยละ 84.7 และ 83.6 ตามลำดับ และมีความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

เพศชาย มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอนเรียงตามลำดับ ดังนี้ การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 89.6) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 83.3) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 82.3) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 82.0) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 80.7)

เพศหญิง มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอนเรียงตามลำดับ ดังนี้ การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 88.3) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 88.3) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 85.2) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 84.2) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 82.2)

4.2 ความคิดเห็นต่อการการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งเพศหญิงและเพศชายมีความคิดเห็นต่อการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ย 4.06 เท่ากันโดยมีความคิดเห็นและมีค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

เพศชาย ขั้นตอนที่มีความคิดเห็นโดยเห็นด้วยระดับ “มากที่สุด” ได้แก่ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.23) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.21) มีความเห็นด้วยระดับ “มาก” ได้แก่ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.17) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.14) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.93)

เพศหญิง ขั้นตอนที่มีความคิดเห็นโดยเห็นด้วยระดับ “มากที่สุด” ได้แก่ การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.24) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.21) มีความเห็นด้วยระดับ “มาก” ได้แก่ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

(ค่าเฉลี่ย 4.20) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.12) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.95)

4.3 พฤติกรรมการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

จากการศึกษา พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งเพศชายและหญิงทั้งหมด ได้มีจัดการความเสี่ยงภัยในปัจจุบัน โดยได้ดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย การวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย เพศชายส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์มีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.0 รองลงมาได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 71.6 ด้านรายได้และด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 51.3 และ 45.8 ตามลำดับ เพศหญิงวิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 78.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 77.6 ด้านรายได้และด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 41.3 และ 48.5 ตามลำดับ ด้านการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด เพศชายและหญิงส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่า การติดตั้งถังและอุปกรณ์ก๊าซไม่สมบูรณ์เป็นปัจจัยส่งเสริมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 67.2 และ 66.3 ตามลำดับ รองลงมาในทิศทางเดียวกันทั้งเพศชายและหญิง คือ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 64.3 และ 63.8 ตามลำดับ การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 54.7 และ 59.7 ตามลำดับ และก๊าซที่ใช้อยู่ในรถยนต์ มีจำนวนค่อนข้างน้อย คิดเป็นร้อยละ 28.6 และ 34.2 ตามลำดับ

การหาวิธีวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ในด้านวิธีการป้องกันเพื่อลดโอกาสในการเกิดความเสียหายซึ่งมีหลายวิธี คือ ในด้านการเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ เพศหญิงติดตั้งมาจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 74.5 และ 68.2 ตามลำดับ เพศหญิงติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 11.7 และ 7.3 และเพศชายติดตั้งมาจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไปมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 24.5 และ 13.8 ตามลำดับ ในการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ เพศหญิงเลือกใช้ของใหม่และมีมาตรฐานมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 85.7 และ 78.4 ตามลำดับ เพศชายเลือกใช้ของแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐานมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 21.1 และ 14.3 ตามลำดับ ทั้งเพศชายและหญิงส่วนใหญ่ได้ตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซแล้ว คิดเป็นร้อยละ 96.9 และ 97.4 ตามลำดับ ด้านการบำรุงรักษา เพศหญิงบำรุงรักษารวมทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 64.3 และ 56.5 ตามลำดับ เพศชายและเพศหญิงบำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไปจำนวนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และ 31.6 ตามลำดับ เพศชายบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเองมากกว่าเพศ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

หญิง คิดเป็นร้อยละ 9.9 และ 4.1 ตามลำดับ ทั้งเพศชายและหญิงส่วนใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบว่าชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 98.2 และ 99.5 ตามลำดับ

ด้านการควบคุมหรือหลีกเลี่ยงภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำรถเพื่อให้มีความพร้อมในการใช้งานในเหตุฉุกเฉิน ทั้งเพศชายและหญิงส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถ คิดเป็นร้อยละ 72.1 และ 68.9 ตามลำดับ ได้ติดตั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.9 และ 31.1 ตามลำดับ ด้านการแสดงแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง มีจำนวนใกล้เคียงกันและคล้ายคลึงกันทั้งเพศชายและหญิง คือ เพศชายไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 51.0 และแสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้อย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 48.4 ส่วนเพศหญิงได้แสดงและไม่ได้แสดง จำนวนเท่ากัน

การวางแผนทางการเงินเพื่อความเสี่ยงภัย เพศชายวางแผนด้วยการรับความเสี่ยงภัยไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย และรับความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดไว้ด้วยตนเอง จำนวนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 38.8 และ 38.5 ตามลำดับ การโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 22.7 เพศหญิงวางแผนด้วยการรับความเสี่ยงภัยไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย และรับความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดไว้ด้วยตนเอง จำนวนใกล้เคียงกันเช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 41.8 และ 38.3 ตามลำดับ การโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 19.9 โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน เพศชายส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 91.3 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 48.2 และ 50,000 – 100,000 บาท ร้อยละ 43.1) และเพศหญิงส่วนใหญ่ก็มีความสามารถทางการเงินไม่เกิน 100,000 บาท เช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 92.3 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 42.1 และ 50,000 – 100,000 บาท ร้อยละ 50.3)

ผู้ที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยด้วยการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ เพศชายส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมาได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 39.8 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 14.0 เพศหญิงส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 50.4 รองลงมาได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 40.5 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 7.4 โดยคาดว่าจะได้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้ เพศชายคาดหวังการมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 82.2 รองลงมาได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 61.9 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 39.4 โดยมีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี เป็นเงิน 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37.3 รองลงมา ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.8 และ 10,001 – 15,000

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บาท คิดเป็นร้อยละ 20.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 94.1 ขณะที่เพศหญิงให้ความสำคัญกับการใช้รถมากกว่า แต่ยังคาดหวังประโยชน์จากการประกันภัยคล้ายคลึงกับเพศชาย คือ การมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 79.3 รองลงมาได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.8 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 47.1 โดยมีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี เป็นเงิน 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมา ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.4 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 96.7

การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย เพศชายและหญิงส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยค่อนข้างคล้ายคลึงกัน โดยใช้ปัจจัย โอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 62.2 และ 71.9 ตามลำดับ และปัจจัยด้านระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 60.4 และ 64.3 ตามลำดับ ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 44.0 และ 41.8 ตามลำดับ ปัจจัยด้านจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 32.6 และ 29.1 ตามลำดับ และปัจจัยด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 34.4 และ 25.5 ตามลำดับ

การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งเพศชายและหญิงส่วนใหญ่ประเมินว่าการจัดการความเสี่ยงภัยในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้ว คิดเป็นร้อยละ 77.1 และ 77.6 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 22.9 และ 22.4 ตามลำดับ ซึ่งความต้องการปรับปรุงของเพศชายและหญิงมีความเห็นต่างกันเล็กน้อยในด้านต่าง ๆ คือ 1. ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น เพศชาย (ร้อยละ 56.8) เพศหญิง (ร้อยละ 45.5) 2.บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ เพศชาย (ร้อยละ 56.8) เพศหญิง (ร้อยละ 50.0) 3.วางแผนทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงภัยทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น เพศชาย (ร้อยละ 50.0) เพศหญิง (ร้อยละ 65.9) 3.ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก เพศชาย (ร้อยละ48.9) เพศหญิง (ร้อยละ 63.6)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่วนที่ 5 ทัศนคติต่อการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

5.1 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

จากการศึกษาพบว่า มีความแตกต่างระหว่างเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” (ร้อยละ 85.5) ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มาก” (ร้อยละ 79.7) ส่วนเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทั้งเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี (ร้อยละ 85.3 และ 83.6 ตามลำดับ) โดยมีความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอน การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 89.1) และมีความรู้ความเข้าใจระดับ “มาก” ในขั้นตอน การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 79.7) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 79.7) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 75.8) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 73.5) ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอน เรียงตามลำดับ ดังนี้ การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 89.6) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 85.5) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 85.2) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 84.4) และการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 83.6)

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอนยกเว้นขั้นตอน การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มาก” (ร้อยละ 77.6) ส่วนขั้นตอนอื่น ๆ มีความรู้ความเข้าใจ ดังนี้ การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 92.5) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 92.5) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 83.6) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 80.6) ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอน เรียงตามลำดับ ดังนี้ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 87.6) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ร้อยละ 86.1) การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 86.1) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ร้อยละ 84.5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ร้อยละ 84.1)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2 ความคิดเห็นต่อการการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

จากการศึกษาพบว่า เพศชาย มีความคิดเห็นต่อการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมมีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีค่าเฉลี่ย 4.15 และ 3.88 ตามลำดับ ส่วนเพศหญิง มีความคิดเห็นต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยรวมโดยมีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีค่าเฉลี่ย 4.15 และ 3.90 ตามลำดับ และมีค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความคิดเห็นโดยเห็นด้วยในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ 1) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 4.14 และระดับ “มากที่สุด” ค่าเฉลี่ย 4.28 ตามลำดับ) 2) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 4.13 และ 4.24 ตามลำดับ) 3) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 4.12 และ 4.20 ตามลำดับ) 4) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 4.11 และ 4.15 ตามลำดับ) และ 5) การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ระดับ “มาก” ค่าเฉลี่ย 3.60 และ 4.09 ตามลำดับ)

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความคิดเห็นโดยเห็นด้วยในระดับ “มาก” ทุกขั้นตอน ดังนี้ การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.18) การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.15) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.10) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 3.97) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.67) ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความคิดเห็นโดยเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.33) การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ (ค่าเฉลี่ย 4.27) การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.25) มีความเห็นด้วยระดับ “มาก” ในขั้นตอน การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (ค่าเฉลี่ย 4.11) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 4.09)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.3 พฤติกรรมการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

จากการศึกษา พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีทั้งหมด ได้มีจัดการความเสี่ยงภัยในปัจจุบัน โดยได้ดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ วิเคราะห์ว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงมีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 73.4 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 60.9 และด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 46.9 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 70.7 ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 55.5 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงมีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 80.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 65.7 และด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 50.7 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.7 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 77.5 ด้านความรับผิดตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 51.9

ด้านการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ วิเคราะห์ว่าการใช้งานผิดพลาดเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 65.6 รองลงมา ได้แก่ ถังและอุปกณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 57.0 และการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 53.1 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 74.2 รองลงมา ได้แก่ ถังและอุปกณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 68.0 และการใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 49.2 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่าการใช้งานผิดพลาดเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 71.6 รองลงมา ได้แก่ ถังและอุปกณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 59.7 และการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 56.7 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 71.3 รองลงมา ได้แก่ ถังและอุปกณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 65.9 และการใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 53.5

การหาวิธีวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ในด้านวิธีการป้องกันเพื่อลดโอกาสในการเกิดความเสียหายซึ่งมีหลายวิธี คือ ในด้านการเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 70.3 รองลงมาคือติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 21.9 และติดตั้งจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 7.8 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 67.2 รองลงมา คือ ติดตั้งจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 32.8 ไม่มีผู้ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 65.7 รองลงมา คือ ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 34.3 ไม่มีผู้ติดตั้งมาจากผู้รับติดตั้งทั่วไป ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 79.1 รองลงมา คือ ติดตั้งจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 20.9 และไม่มีผู้ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ

ในการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 93.0 รองลงมาได้แก่ การเลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 6.2 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 71.1 รองลงมา ได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 28.5 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 98.5 และเลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 79.1 และเลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 20.9

การตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ ได้ทดสอบและได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 99.2 และ 95.3 ตามลำดับ ไม่ได้ทดสอบหรือทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 0.8 และ 4.7 ตามลำดับ ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ ได้ตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ โดยทดสอบและได้รับการรับรองแล้วเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 98.5 และ 96.9 ตามลำดับ ทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรองหรือไม่ได้ทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 1.5 และ 3.1 ตามลำดับ

ด้านการบำรุงรักษา พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 76.5 และ 46.5 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 22.7 และ 39.1 ตามลำดับ บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 0.8 และ 14.4 ตามลำดับ ส่วน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 71.6 และ 60.6 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 28.4 และ 33.3 ตามลำดับ และเพศหญิงผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 6.2 และส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดเปลี่ยนชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่พบว่าชำรุดทันที มีเพียงเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีที่ไม่เปลี่ยนทันที คิดเป็นร้อยละ 2.3

ด้านการควบคุมหรือหลีกเลี่ยงภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำรถเพื่อให้มีความพร้อมในการใช้งานในเหตุฉุกเฉิน พบว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 52.3 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 84.4 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 56.7 และ 75.2 ตามลำดับ

ด้านการแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ได้แสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 73.4 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีแตกต่างออกไป คือ ส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงไว้หรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 64.1 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ได้แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 67.2 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงไว้หรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 58.9

การวางแผนทางการเงินเพื่อความเสี่ยงภัย พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วางแผนโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 48.5 รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 36.7 และรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 14.8 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความแตกต่างกับเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมาก คือ ส่วนใหญ่วางแผนรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 50.4 รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 39.8 และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.8 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วางแผนโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ และ รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.8 เท่ากัน และรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 22.4 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่วางแผนรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 43.4 และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 10.1 โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกวิธีการจัดการทางการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เงินสำหรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 87.9 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 53.0 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 34.9) ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.2 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 46.8 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 45.4) ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.8 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 39.1 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 53.7) และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.2 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 43.1 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 49.1)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยด้วยการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 53.2 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 30.3 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 15.6 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 56.7 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 28.3 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 12.6 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 61.5 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 26.9 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 7.7 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 68.1 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 24.6 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 7.3 โดยส่วนใหญ่คาดว่าจะได้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในทิศทางเดียวกัน คือ ต้องการมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และลดความกังวลเวลาขับรถ แต่เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ต้องการบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุมากกว่าต้องการมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย โดยมีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปีที่ส่วนใหญ่เห็นว่าเหมาะสมแล้ว มีความคล้ายคลึงกันตามประเภทของก๊าซ ดังนี้ เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมา ได้แก่ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.3 และต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.9 เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายต่อปี เป็นเงิน 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.2 รองลงมาตามลำดับได้แก่ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.9 และต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.3 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายต่อปี 5,000 –

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.3 รองลงมา ได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.4 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.2 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายต่อปี 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.5 รองลงมา ได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.6 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 11.6

การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ส่วนใหญ่แล้วมีความคล้ายคลึงกันทั้งหมด คือ ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดกับความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในปัจจุบันมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยง

การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ พบว่า เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมเหมาะสมดีอยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 84.4 และ 73.4 ตามลำดับ ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่เห็นว่าเหมาะสมดีอยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 91.0 และ 70.5 ตามลำดับ ซึ่งส่วนที่เห็นว่าไม่เหมาะสมและควรปรังปรุงนั้น มีความต้องการปรับปรุงที่คล้ายคลึงกันตามประเภทของก๊าซ คือ เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ต้องการปรับปรุงในด้านการบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.0 และปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น คิดเป็นร้อยละ 60.0 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ต้องการปรับปรุงในด้านการบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ มากที่สุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมา คือ ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และ วางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 33.3 เท่ากัน ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ต้องการปรับปรุงในด้านวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 60.3 รองลงมา คือ ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และ ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 55.9 เท่ากัน และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ต้องการปรับปรุงในด้านวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น และซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 71.1 เท่ากัน รองลงมา คือ ปรับปรุงระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 47.4 เท่ากัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่วนที่ 6 ปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาและอุปสรรคในการจัดการความเสี่ยงภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ดังนี้

การหาวิธีต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการความเสี่ยงภัย ได้แก่ สถานที่ตรวจทดสอบมีไม่เพียงพอต้องใช้เวลารอคอยมาก คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมาได้แก่ ไม่ทราบวิธีการที่เหมาะสมสำหรับจัดการความเสี่ยงภัยที่รถยนต์ตนเองมีอยู่ คิดเป็นร้อยละ 33.6 ผู้ให้บริการบำรุงรักษา ไม่มีความรู้ความชำนาญเพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 28.1 สถานที่ติดตั้งอุปกรณ์ที่มีมาตรฐานมีไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 24.5 ถังและอุปกรณ์ของใหม่และได้มาตรฐานมีราคาแพง คิดเป็นร้อยละ 22.6 ชิ้นส่วน อุปกรณ์ชำรุดบ่อย ๆ ไม่สะดวกในการเปลี่ยนทันทีทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.7 บุคคลภายนอกไม่สนใจแม้จะแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงอย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และไม่มีประสบการณ์ในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง คิดเป็นร้อยละ 12.1

การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย ได้แก่ ไม่มีเงินสำหรับรับภาระความเสี่ยงภัยได้ด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 11.9 และไม่สามารถซื้อประกันภัยรถยนต์ได้เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 10.9

การปฏิบัติตามแผนที่กำหนด ได้แก่ ไม่ทราบแนวทางประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 28.4

ผู้ตอบบแบบสอบถามได้เสนอข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในคำถามปลายเปิด ดังนี้

1) สถานีบริการก๊าซสถานที่จำหน่ายอุปกรณ์สำหรับรถใช้ก๊าซ ควรปรับปรุงการให้บริการของพนักงานและอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับก๊าซ (7 คน)

2) ควรเพิ่มสถานีบริการก๊าซ (2 คน) และเพิ่มปริมาณก๊าซคงคลังซึ่งส่วนใหญ่มีปริมาณก๊าซคงคลังเพื่อจำหน่ายในสถานีบริการอยู่ในระดับต่ำ อาจส่งผลให้การวางแผนการใช้ก๊าซผิดพลาดและอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

3) ปรับลดค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์มาตฐานซึ่งสูงเกินไป และอาจเป็นปัจจัยจูงใจให้ผู้สนใจติดตั้งอุปกรณ์จากแหล่งที่ไม่มีมาตรฐาน

4) ต้องการให้มีสถานตรวจทดสอบการติดตั้งระบบ อุปกรณ์ มากขึ้น

5) ควรออกแบบประกันภัยสำหรับรถใช้ก๊าซโดยเฉพาะ (2 คน)

6) สถานที่รับติดตั้งอุปกรณ์สำหรับใช้ก๊าซควรแนะนำและคิดรวมค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยในค่าติดตั้งอุปกรณ์ และผู้รับติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซควรรับผิดชอบเมื่อมีอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากการติดตั้ง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี โดยใช้แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติและทฤษฎีการจัดการความเสี่ยงภัย มีประเด็นที่สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มีสถานภาพสมรส สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

สอดคล้องกับผลการศึกษาของขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543) ที่ศึกษาพฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจ พบว่า ผู้ทำประกันภัยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 20 – 40 ปี มีอาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัท จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และสอดคล้องกับผลการศึกษาของฐิติรัตน์ ลิ้มวัฒนาพิบูลย์ (2549) ที่ศึกษาเรื่อง การศึกษาสภาพการติดตั้งอุปกรณ์ระบบและปัญหาการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas : LPG) ในรถแท็กซี่ส่วนบุคคล พบว่า พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุ 35 ปี ไม่เกิน 45 ปี

ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า ประเภทรถยนต์นั่ง ใช้เป็นรถส่วนบุคคล มีอายุการใช้งาน 7 ถึง 10 ปี ส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน ขนาดของเครื่องยนต์ส่วนใหญ่มีขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี เกือบทั้งหมดใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงนอกเหนือจากการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงได้ โดยส่วนใหญ่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซที่มีปริมาตรสูงสุด 50 – 100 ลิตร

สอดคล้องกับผลการศึกษาของขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543) ที่ศึกษาพฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจ พบว่า เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ประเภทรถยนต์นั่ง ยี่ห้อโตโยต้า เครื่องยนต์ขนาด 1,301 – 1,600 ซีซี และสอดคล้องกับผลการศึกษาของธนพนธ์ อมรฤกษ์ดี (2549) ที่ศึกษาเรื่อง การศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากติดตั้งอุปกรณ์ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed Natural Gas : CNG) ในรถยนต์เบนซินส่วนบุคคล พบว่า รถยนต์ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานมาแล้ว 5 ปี ขึ้นไป ใช้บรรจุก๊าซขนาด 70 ลิตร และผลการศึกษาของฐิติรัตน์ ลิ้มวัฒนาพิบูลย์ (2549) ที่ศึกษาเรื่อง การศึกษาสภาพการติดตั้งอุปกรณ์ระบบและปัญหาการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas : LPG) ในรถแท็กซี่ส่วนบุคคล พบว่า รถยนต์ส่วนใหญ่ใช้ถังบรรจุก๊าซขนาด 45 – 58 ลิตร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ทัศนคติต่อการจัดการความเสี่ยงภัย

องค์ประกอบด้านความรู้ความเข้าใจ จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจ เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมในระดับ “มากที่สุด” และมีความรู้และความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ในทุกขั้นตอนของการจัดการความเสี่ยงภัย เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ 1) ขั้นตอนการหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย 2) ขั้นตอนการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ 3) ขั้นตอนการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย 4) ขั้นตอนการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และ 5) ขั้นตอนการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

สำหรับผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด”ทั้งผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงโดยผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีมีระดับความรู้ความเข้าใจโดยรวมมากกว่าผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเล็กน้อย ซึ่งผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีระดับความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้ มีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอนการหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ และการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มาก” ในขั้นตอน การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด”ในทุกขั้นตอน โดยเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

สำหรับเพศชายและเพศหญิง มีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด” โดยมีระดับความรู้ความเข้าใจที่ใกล้เคียงกันและค่อนข้างเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ มีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอนเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย (เพศชายลำดับที่ 3 เพศหญิงลำดับที่ 4) การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (เพศชายลำดับที่ 4 เพศหญิงลำดับที่ 3) และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

สำหรับเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด”

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าในระดับ “มาก” เป็นผลมาจากเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความรู้ความเข้าใจระดับ “มาก” ในทุกขั้นตอน ยกเว้นขั้นตอนการหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ที่มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอน

สำหรับเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจใกล้เคียงกัน โดยมีความรู้ความเข้าใจระดับ “มากที่สุด” ทุกขั้นตอน ยกเว้นเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจขั้นตอนการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ในระดับ “มาก”

องค์ประกอบด้านความคิดเห็น จากการศึกษา พบว่า ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวม โดยมีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” และมีความเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอน การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย และการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” ในขั้นตอน การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิงมีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” ทุกด้าน เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ มีความเห็นด้วยระดับ “มาก” ในระดับที่สูงกว่าระดับความคิดเห็นของผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง โดยมีความคิดเห็นในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ มีความเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ และการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

สำหรับเพศหญิงและเพศชายมีความคิดเห็นด้วยในระดับ “มาก” เท่ากัน โดยเพศชายมีความเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย และการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และการระบุและ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

วิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย เพศหญิงมีความเห็นด้วยในระดับ “มากที่สุด” ในขั้นตอนต่าง ๆ เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความเห็นด้วยต่อการจัดการความเสี่ยงภัยในระดับ “มาก” โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี และเพศหญิงก็มีทิศทางเดียวกันกับเพศชาย คือ มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” แต่เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี

เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความเห็นด้วยในขั้นตอนการจัดการความเสี่ยงภัยทุกขั้นตอนในระดับ “มาก” ยกเว้นเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยในขั้นตอนการจัดการทางเงินสำหรับความเสี่ยงภัย ในระดับ “มากที่สุด” ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีความเห็นด้วยทุกขั้นตอนในระดับ “มาก” ยกเว้นเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยในขั้นตอนการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย ขั้นตอนการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ และขั้นตอนการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ในระดับ “มากที่สุด”

องค์ประกอบด้านพฤติกรรม จากการศึกษา พบว่า มีพฤติกรรมในการจัดการกับความเสี่ยงภัยครอบคลุมทุกด้าน ดังนี้

การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ส่วนใหญ่ได้วิเคราะห์ว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีความเสี่ยงในด้านทรัพย์สินมากที่สุด รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ด้านบุคคล และได้วิเคราะห์การติดตั้งถังและอุปกรณ์ก๊าซไม่สมบูรณ์ และถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่องเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี และเพศหญิง รวมถึงเพศชายและเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี วิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงในด้านบุคคลที่สุด รองลงมา คือ ด้านบุคคล ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีและเพศชาย วิเคราะห์ในทิศทางเดียวกันกับภาพรวม และผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี รวมถึงเพศชายและเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ได้วิเคราะห์ว่าการใช้งานผิดพลาดและถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่องเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี รวมถึงเพศชายและเพศหญิง วิเคราะห์ในทิศทางเดียวกับภาพรวม

การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย พบว่า ส่วนใหญ่ได้ใช้วิธีการในการจัดการความเสี่ยงภัย ประกอบด้วยการหาวิธีป้องกันเพื่อลดโอกาสในการเกิดความ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เสียหายด้วยการเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ และสืบเนื่องมาจากการที่ส่วนใหญ่ได้วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ก๊าซไม่สมบูรณ์เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้น ส่วนใหญ่จึงเลือกแหล่งติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของธนพนธ์ อมรฤกษ์ดี (2549) ที่ศึกษาเรื่อง การศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากติดตั้งอุปกรณ์ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed Natural Gas : CNG) ในรถยนต์เบนซินส่วนบุคคล พบว่า มีปัญหาส่วนใหญ่ด้านการให้บริการการของผู้ติดตั้ง ทั้งในด้านการให้คำแนะนำ การแก้ปัญหา ซึ่งอาจมีผลมาจากผู้ติดตั้งไม่มีความรู้และประสบกรณ์เพียงพอ และสอดคล้องกับผลการศึกษาของฐิติรัตน์ ลิ้มวัฒนาพิบูลย์ (2549) ที่ศึกษาเรื่อง การศึกษาสภาพการติดตั้งอุปกรณ์ระบบและปัญหาการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas : LPG) ในรถแท็กซี่ส่วนบุคคล พบว่า ควรจะติดตั้งโดยผู้ชำนาญ และมีใบรับรองการติดตั้งจากวิศวกรเท่านั้น เพื่อให้อุปกรณ์ใช้ก๊าซมีความปลอดภัย แต่มีบางส่วนติดตั้งมาจากอู่ผู้รับติดตั้งทั่วไป และมีบางส่วนของผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีได้ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ และส่วนใหญ่เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่เป็นของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น มีบางส่วนเลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน และมีจำนวนเพียงเล็กน้อยที่เลือกใช้ของเก่าเพื่อความประหยัด ภายหลังการติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพื่อใช้ก๊าซ จะต้องนำรถไปตรวจทดสอบตามประกาศของกรมการขนส่งทางบก (กรมการขนส่งทางบก, 2553 : ออนไลน์) และเป็นการขจัดความบกพร่องของการติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งส่วนใหญ่นำรถยนต์ไปตรวจทดสอบและผ่านการรับรองแล้ว โดยเฉพาะผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ได้ผ่านการรับรองการตรวจทดสอบแล้วเกือบทั้งหมด ขณะที่ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีมีจำนวนเล็กน้อย (ร้อยละ 4.2) ที่ไม่ได้รับการตรวจทดสอบหรือไม่ผ่านการรับรอง ในด้านการบำรุงรักษาเพื่อลดโอกาสเกิดข้อบกพร่องของระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ส่วนใหญ่เลือกใช้วิธีการบำรุงรักษารวมทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ บางส่วนบำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป และมีส่วนน้อยที่บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง เมื่อพบชิ้นส่วนและอุปกรณ์ชำรุดเกือบทั้งหมดจะเปลี่ยนชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ชำรุดทันที สำหรับด้านการควบคุมความเสียหายด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงเพื่อให้พร้อมใช้ดับเพลิงหรือประกายไฟที่อาจนำไปสู่ความเสียหายระดับสูงขึ้น ส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ของตนเอง มีเพียงร้อยละ 29.0 เท่านั้นที่ได้ติดตั้ง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการขาดประสบการณ์การใช้อุปกรณ์ดับเพลิงซึ่งปรากฏผลการศึกษาในหัวข้อ ปัญหาการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี และในการแสดงแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกได้ใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้น เป็นการลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ และแม้หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็อาจจะหลีกเลี่ยงหรือลดความ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เสียหายได้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย (กรมการขนส่งทางบก, 2553 : ออนไลน์) ได้แสดงเครื่องหมายดังกล่าวให้บุคคลภายนอกเห็นได้อย่างชัดเจน เพียงร้อยละ 49.0

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ทั้งเพศชายและเพศหญิง ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถมากกว่ากลุ่มอื่น ๆ และแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงค่อนข้างมาก ส่วนด้านอื่น ๆ มีวิธีการส่วนใหญ่ในทิศทางเดียวกันกับภาพรวม

การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน บุคคล ทั้งของตนเองและบุคคลภายนอก ซึ่งส่งผลกระทบทางการเงินสำหรับใช้บรรเทาความเสียหาย จึงมีความจำเป็นต้องวางแผนทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย (คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย, 2549) ส่วนใหญ่เลือกวางแผนทางการเงินด้วยการวิธีผสมผสาน คือ รับความเสี่ยงภัยไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงภัยบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย (ร้อยละ 39.8) และวางแผนด้วยการรับความเสี่ยงภัยทางการเงินทั้งหมดไว้ด้วยตนเองในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 38.5) มีผู้วางแผนด้วยการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปทั้งหมดด้วยการซื้อประกันภัย จำนวนค่อนข้างน้อย (ร้อยละ 21.7) ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543) ที่ศึกษาพฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจ พบว่า ผู้ทำประกันภัยให้ความสำคัญลำดับแรกว่า ความเสี่ยงภัยจากรถยนต์ควรให้ประกันภัยเป็นผู้ดูแล และเมื่อพิจารณาถึงความสามารถทางการเงินสำหรับรับความเสี่ยงภัยทางการเงินไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินอยู่ในวงเงินไม่เกิน 100,000 บาท (ร้อยละ 91.6) ส่วนผู้เลือกวางแผนทางการเงินด้วยการโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัย ส่วนใหญ่ ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 (ร้อยละ 46.5) โดยมีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ที่เหมาะสม 5,001 – 10,000 บาท โดยส่วนใหญ่ของผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์คาดหวังประโยชน์จากการประกันภัยในด้านการมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัยมากที่สุด (ร้อยละ 81.2) รองลงมา ได้แก่ การได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 62.2) และลดความกังวลเวลาขับรถ (ร้อยละ 42.0) สอดคล้องกับผลการศึกษาของสมคิด สุภาพ (2547) ที่ศึกษาเรื่อง ยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ความคุ้มค่า ไม่ต้องกังวลเวลาขับรถ ไม่ต้องรับภาระ เป็นเงื่อนไขสำคัญในการทำประกันภัย

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี รวมถึงเพศชายและเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วางแผนด้วยการโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ โดยส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 มีค่าใช้จ่ายต่อปี 10,001 – 15,000 บาท ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่วางแผนทางการเงินเพื่อการเสี่ยงภัยด้วยการรับความเสี่ยงทั้งหมดไว้ด้วยตนเอง ส่วนด้านอื่น ๆ มีทิศทางเดียวกันกับภาพรวม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ซึ่งควรพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยที่มีอยู่และค่าใช้จ่าย โดยอาจเลือกหลายวิธีผสมผสานกันเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด (คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย, 2549) ส่วนใหญ่ได้ใช้ปัจจัย โอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ในการเลือกวิธีการจัดการกับความเสี่ยงภัย รองลงมา ได้แก่ ปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยด้านจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนน้อยที่สุด ซึ่งเป็นผลมาจากส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงภัยด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนไม่เกิน 100,000 บาท ทั้งนี้ ในด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ของกลุ่มที่จำแนกทุกกลุ่มไม่มีความแตกต่างจากภาพรวม

การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ เมื่อได้วิเคราะห์และวางแผน ตลอดจนได้เลือกวิธีการที่เหมาะสมแล้ว การลงมือปฏิบัติจะทำให้การจัดการความเสี่ยงภัยมีความสมบูรณ์ครบทุกขั้นตอน และควรประเมินผลเพื่อปรับปรุงให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่าย (คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย, 2549) ซึ่งส่วนใหญ่ได้ประเมินว่าการจัดการกับความเสี่ยงภัยในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้ว แต่ยังมีบางส่วนที่เห็นว่าไม่เหมาะสมและควรปรับปรุง มีความต้องการปรับปรุงในด้านต่าง ๆ เท่า ๆ กัน คือ ปรับปรุงระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น ปรับปรุงการบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ ปรับปรุงการวางแผนทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงภัยทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น และปรับปรุงด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก

มีความแตกต่างในพฤติกรรมการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ ของกลุ่มที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ในส่วนที่มีความเห็นว่าควรปรับรุงวิธีการจัดการความเสี่ยงภัย มีความต้องการปรับปรุงด้านการหาวิธีการป้องกันมากกว่าด้านการจัดการทางการเงินเพื่อความเสี่ยงภัย ส่วนกลุ่มที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความต้องการปรับปรุงด้านการจัดการทางการเงินเพื่อความเสี่ยงภัยมากกว่าการหาวิธีป้องกัน

ทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความสอดคล้องกับทฤษฎีการจัดการความเสี่ยงภัย(คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย, 2549) กล่าวคือ มีความรู้ความเข้าใจในระดับ “มากที่สุด” มีความเห็นด้วยในระดับ “มาก” และได้มีพฤติกรรมจัดการกับความเสี่ยงภัยครบ 5 ขั้นตอน ซึ่งประกอบด้วย การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย และการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ข้อค้นพบ

การศึกษาทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีข้อค้นพบ ดังนี้

1. ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีร้อยละ 26.2 ติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซมาจากโรงงานประกอบรถซึ่งมีความเชื่อถือได้ในด้านมาตรฐาน และมีการตรวจทดสอบก่อนจดทะเบียนตามกฎหมาย ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีไม่มีผู้ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ

2. มีผู้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถเพียงร้อยละ 29.0 และมีบางส่วนที่ไม่มีประสบการณ์ในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง

3. มีผู้แสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเพียงร้อยละ 50.0 แต่มีความรู้ความเข้าใจและเห็นด้วยเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินการดังกล่าวและมีกฎหมายบังคับไว้

4. มีผู้รับความเสี่ยงภัยทางการเงินไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน ร้อยละ 38.5 โดยส่วนใหญ่มีความสามารถทางการเงินสำหรับรับความเสี่ยงภัยทางการเงินไม่เกิน 100,000 บาท

5. ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีร้อยละ 50.9 โอนความเสี่ยงภัยทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ บางส่วนจึงมีความต้องการปรับปรุงวิธีการจัดการทางการเงินด้วยการซื้อประกันภัยให้ครอบคลุมมากขึ้น

6. ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 เป็นส่วนใหญ่ โดยมีค่าใช้จ่ายต่อปี 5,001 – 10,000 บาท

7. ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 เป็นส่วนใหญ่ โดยมีค่าใช้จ่ายต่อปี 10,001 – 15,000 บาท

8. ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีและเพศหญิง มีความต้องการปรับปรุงวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยในด้านการวางแผนทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย ด้วยการวางแผนทางการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น และการซื้อประกันภัยให้มีความคุ้มครองครอบคลุมทั้งตนเองและบุคคลภายนอก

9. ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและเพศชาย มีความต้องการปรับปรุงวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยด้วยการปรับปรุงระบบและอุปกรณ์ ตลอดจนการบำรุงรักษาให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ต่อการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะโดยแยกเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ

1.1. กรมการขนส่งทางบกควรกำหนดมาตรการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ก๊าซก่อนเสียภาษีประจำปีทุกปี และไม่อนุญาตให้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซที่ไม่ได้แสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเสียภาษีประจำปี

2. ข้อเสนอแนะสำหรับบริษัทผู้รับประกันภัย

2.1. เสนอแนะให้บริษัทประกันภัย ออกแบบกรมธรรม์ที่เหมาะสมกับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซทั้งประเภทซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยเฉพาะ โดยกำหนดเงื่อนไขให้มีความคุ้มครองขั้นต่ำกรณีไฟไหม้ หรือเกิดการระเบิด และอาจมีเงื่อนไขพิเศษคุ้มครองบุคคลภายในรถ ที่ได้รับอันตรายจากการรั่วไหลของก๊าซในรถยนต์ โดยเปิดโอกาสให้รถยนต์ทุกคันที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงสามารถซื้อประกันภัยดังกล่าวได้ และมีจำนวนเบี้ยประกันภัยต่อปี 5,000 – 10,000 บาท

3. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ใช้รถยนต์

3.1. ผู้ใช้รถยนต์ควรบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์โดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ซึ่งควรกระทำไปพร้อมกับการบำรุงรักษาส่วนอื่นของรถ เช่น เครื่องยนต์ ระบบไฟฟ้าในรถ เป็นต้น

3.2. ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ควรติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำรถเพื่อให้มีพร้อมใช้งานเมื่อเกิดอุบัติเหตุและมีประกายไฟ เป็นการควบคุมหรือลดความเสียหายได้

3.3. ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ควรแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง โดยแสดงไว้ในตำแหน่งที่บุคคลอื่นเห็นชัดเจนและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

3.4. ผู้ใช้รถยนต์ควรซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทใดประเภทหนึ่งที่มีวงเงินคุ้มครองทั้งทรัพย์สิน บุคคลและความรับผิดตามกฎหมาย เนื่องจากส่วนใหญ่มีความสามารถรับภาระทางการเงินเพื่อความเสี่ยงภัยไม่เกิน 100,000 บาท ซึ่งอาจไม่เพียงพอเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ทั้งนี้ จะได้รับประโยชน์ด้านอื่น ๆ เช่น การได้รับบริการเมื่ออุบัติเหตุ ช่วยลดความกังวลในการใช้รถ เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.5. ผู้ใช้รถยนต์ควรประเมินผลการจัดการความเสี่ยงภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัย โดยใช้ปัจจัยต่าง ๆ ให้ครอบคลุมทุกด้าน เช่น โอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น

จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหาย ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยงภัย ตลอดจนถึงประสบการณ์หรือข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุหรือความปลอดภัย

4. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้จำหน่าย ผู้ติดตั้งระบบอุปกรณ์เกี่ยวกับก๊าซและผลิตภัณฑ์เสริมต่าง ๆ

4.1. ผู้ติดตั้งระบบและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ควรติดเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนให้กับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบเสร็จเรียบร้อยแล้ว

4.2. ผู้ตรวจทดสอบการติดตั้งระบบและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ควรตรวจสอบการเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงหรือติดเครื่องหมายดังกล่าวให้แก่รถยนต์ที่ไม่ได้แสดงไว้

4.3. สถานีบริการก๊าซและผู้ประกอบการบำรุงรักษารถยนต์ ควรแนะนำเจ้าของรถยนต์ที่ไม่ได้แสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงได้แสดงเครื่องหมายดังกล่าวให้ถูกต้อง

4.4. สถานที่ติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซ สถานที่ตรวจทดสอบ และสถานีบริการก๊าซและตัวแทนจำหน่ายอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถ จัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซตัดสินใจติดตั้งติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์

4.5. ผู้ติดตั้งระบบและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ ควรแนะนำให้เจ้าของรถยนต์ซื้อประกันภัยรถยนต์เพื่อการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved