

บทที่ 5
ผลการศึกษา

5.1 ข้อมูลของกลุ่มผู้ที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก
ตาราง 5.1 เพศของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	238	59.50
หญิง	162	40.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างของผู้ที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก จำนวน 400 รายเป็นเพศชายจำนวน 238 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.50 และเป็นเพศหญิงจำนวน 162 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.50

ตาราง 5.2 อายุของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

อายุ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	40	10.00
21 – 30 ปี	168	42.00
31 – 40 ปี	150	37.50
41 – 50 ปี	28	7.00
51 – 60 ปี	14	3.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตารางที่ 5.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก จำนวน 400 ราย มีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.00 อายุระหว่าง 21-40 ปี มีจำนวน 318 ราย คิดเป็นร้อยละ 79.50 ซึ่งอยู่ในวัยทำงานเป็นส่วนใหญ่ และมีอายุ 41-60 ปี จำนวน 42

ราย คิดเป็นร้อยละ 10.50 ฉะนั้นกลุ่มผู้ใช้บริการปั้มน้ำมันส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน มีอายุระหว่าง 21 - 40 ปี

ตาราง 5.3 อาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

อาชีพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
นักศึกษา	62	15.50
พนักงานบริษัท/ห้างร้าน	120	30.00
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	30	17.50
รับราชการ	100	25.00
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	88	22.00
รวม	400	100.00 :

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.3 อาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ราย คือ มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท/ห้างร้าน รับราชการ และประกอบธุรกิจส่วนตัวมีจำนวนถึง 338 ราย คิดเป็นร้อยละ 84.50 นอกจากนั้นเป็นนักศึกษา จำนวน 62 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.50

ตาราง 5.4 การศึกษาของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

การศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	140	35.00
ปริญญาตรี	228	57.00
ปริญญาโท	32	8.00
ปริญญาเอก	-	-
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.4 กลุ่มตัวอย่างของผู้ที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจากทั้งหมดจำนวน 400 ราย มีระดับการศึกษาตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไป จำนวน 260 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.00 และระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 140 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.00

ตาราง 5.5 สถานภาพสมรสของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

สถานภาพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
โสด	248	62.00
แต่งงาน	152	38.00
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.5 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 ราย ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพโสด จำนวน 248 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.00 และสมรสแล้ว จำนวน 152 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.00

ตาราง 5.6 สถานที่พักของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

สถานที่พัก	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ในอำเภอเมืองเชียงใหม่	342	85.50
อำเภออื่นๆ	39	9.75
จังหวัดใกล้เคียง	19	4.75
อื่น ๆ	-	-
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.6 สถานที่พักของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก จำนวน 400 ราย ส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมืองจำนวน 342 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.50 และอยู่นอกอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.50 เท่านั้น

ตาราง 5.7 สถานที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

สถานที่ทำงาน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ในอำเภอเมืองเชียงใหม่	358	89.50
อำเภออื่น ๆ	42	10.50
จังหวัดใกล้เคียง	-	-
อื่น ๆ	-	-
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.7 จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย มีสถานที่ทำงานอยู่ในเขตอำเภอเมืองเป็นส่วนใหญ่ จำนวน 358 รายคิดเป็นร้อยละ 89.50 และมีที่ทำงานอยู่นอกอำเภอจำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.50

ตาราง 5.8 รายได้ของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

รายได้	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	106	26.50
5,001 – 10,000 บาท	34	8.50
10,001 – 15,000 บาท	140	35.00
15,001 – 20,000 บาท	110	27.50
20,001 บาทขึ้นไป	10	2.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.8 รายได้ของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ราย รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.50 รายได้ตั้งแต่ 5,000-15,000 บาทมีจำนวน 174 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.50 และตั้งแต่ระดับ 15,001 บาทขึ้นไป มีจำนวน 120 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.00 เท่านั้น

ตาราง 5.9 ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	184	46.00
รถบรรทุกส่วนบุคคล	86	21.50
รถจักรยานยนต์	130	32.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.9 พาหนะของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ราย เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจำนวน 184 ราย คิดเป็น ร้อยละ 46.00 รองลงมาเป็น รถจักรยานยนต์ จำนวน 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.50 ส่วน รถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 86 รายคิดเป็น ร้อยละ 21.50

ตาราง 5.10 รายได้ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

รายได้	ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง						รวม
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		รถบรรทุกส่วนบุคคล		รถจักรยานยนต์		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3 (2.83)	1.65	28 (26.42)	32.55	75 (70.75)	57.69	106 (100.00)
5,001-10,000 บาท	10 (29.41)	5.45	10 (29.41)	11.64	14 (41.18)	10.76	34 (100.00)
10,001-15,000 บาท	75 (53.57)	40.76	28 (20.00)	32.55	37 (26.43)	28.46	140 (100.00)
15,001-20,000 บาท	88 (80.00)	47.82	18 (16.36)	20.94	4 (3.64)	3.09	110 (100.00)
มากกว่า 20,001 บาท	8 (80.00)	4.32	2 (20.00)	2.32	0 (0.00)	0.00	10 (100.00)
รวม	184 (100.00)	100	86 (100.00)	100	130 (100.00)	100	400 (100.00)

จากตาราง 5.10 แสดงให้เห็นว่าระดับรายได้ส่วนใหญ่ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะอยู่ ณ ระดับรายได้ 10,001-20,000 บาท เป็นจำนวน 163 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 88.58 รองลงมาจะมีรายได้อยู่ในระดับ 5,001-10,000 บาท เป็นจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.45 และถัดมาจะมีรายได้ในระดับมากกว่า 20,001 บาท เป็นจำนวน 8 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.32 และที่ระดับรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.65

ส่วนระดับรายได้ส่วนใหญ่ของรถบรรทุกส่วนบุคคล อยู่ ณ ระดับรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.55 และ ณ ระดับรายได้ 10,001-15,000 บาท จำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.55 รองลงมาอยู่ ณ ระดับรายได้ 15,001-20,000 บาท จำนวน 18 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ

ละ 20.94 ถัดมาอยู่ ณ ระดับรายได้ 5,001-10,000 บาท มีจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.64 และ ณ ระดับรายได้ 20,001 บาทขึ้นไป มีจำนวน 2 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.32

สำหรับระดับรายได้ส่วนใหญ่ของรถจักรยานยนต์ อยู่ ณ ระดับรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท เป็นจำนวน 75 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.69 รองลงมาอยู่ ณ ระดับรายได้ 10,001-15,000 บาท เป็นจำนวน 37 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.46 ถัดมาอยู่ ณ ระดับรายได้ 5,001-10,000 บาท เป็นจำนวน 14 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.76 และ ณ ระดับรายได้ 15,001-20,000 บาท เป็นจำนวน 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.09

เมื่อเปรียบเทียบ ณ ระดับรายได้ต่างๆ จะพบว่า ณ ระดับรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท ส่วนใหญ่จะเป็น รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 75 ราย จากจำนวนทั้งหมด 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 70.75 รองลงมาเป็น รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.42 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.83 ณ ระดับรายได้ 5,001 – 10,000 บาท ส่วนใหญ่เป็น รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 14 ราย จากจำนวนทั้งหมด 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.18 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน มีจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.41 ณ ระดับรายได้ 10,001 – 15,000 บาท ส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 75 ราย จากจำนวนทั้งหมด 140 รายคิดเป็นร้อยละ 53.57 รองลงมาเป็น รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 37 ราย จากจำนวนทั้งหมด 140 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.43 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 140 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.00 ณ ระดับรายได้ 15,001 – 20,000 บาท ส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 88 ราย จากจำนวนทั้งหมด 110 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.00 รองลงมาเป็น รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 18 ราย จากจำนวนทั้งหมด 110 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.36 และรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 110 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.64 ณ ระดับรายได้ 20,001 บาทขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 8 ราย จากจำนวนทั้งหมด 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.00 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 2 ราย จากจำนวนทั้งหมด 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.00

5.2 พฤติกรรมการใช้น้ำมัน

ตาราง 5.11 ช่วงเวลาที่เติมน้ำมันของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

ช่วงเวลา	ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง						รวม
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		รถบรรทุกส่วนบุคคล		รถจักรยานยนต์		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
07.00 – 11.00 น.	72 (45.57)	39.13	28 (17.72)	32.56	58 (36.71)	44.62	158 (100.00)
11.01 – 15.00 น.	0 (0.00)	0.00	3 (13.64)	3.49	19 (86.36)	14.62	22 (100.00)
15.01 – 19.00 น.	66 (60.00)	35.87	9 (8.18)	10.47	35 (31.82)	26.92	110 (100.00)
19.01 – 23.00 น.	39 (42.39)	21.20	38 (41.30)	44.18	15 (16.31)	11.54	92 (100.00)
23.01 – 03.00 น.	7 (38.89)	3.80	8 (44.44)	9.30	3 (16.67)	2.30	18 (100.00)
รวม	184 (100.00)	100	86 (100.00)	100	130 (100.00)	100	400 (100.00)

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 5.11 พบว่าช่วงเวลาที่เติมน้ำมันของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลา 07.00 – 11.00 น. มีจำนวน 72 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.13 รองลงมา จะอยู่ในช่วงเวลา 15.01 – 19.00 น. มีจำนวน 66 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.87 ถัดมาจะอยู่ในช่วงเวลา 19.01 – 23.00 น. มีจำนวน 39 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.20 และช่วงเวลา 23.01 – 03.00 น. มีจำนวน 7 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.80

สำหรับช่วงเวลาที่เติมน้ำมันของรถบรรทุกส่วนบุคคล พบว่าส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลา 19.01 – 23.00 น. มีจำนวน 38 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.18 รองลงมาจะอยู่ในช่วงเวลา 07.00 – 11.00 น. มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.56 ถัดมาจะอยู่ในช่วงเวลา 15.01 – 19.00 น. มีจำนวน 9 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.47 ถัดมาจะอยู่ในช่วงเวลา 23.01 – 03.00 น. มีจำนวน 8 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.30 และช่วงเวลา 11.01 – 15.00 น. มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.49

ส่วนช่วงเวลาที่เติมน้ำมันของรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลา 07.00 – 11.00 น. มีจำนวน 58 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.62 รองลงมาจะอยู่ในช่วงเวลา 15.01 – 19.00 น. มีจำนวน 35 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.92 ถัดมาอยู่ในช่วงเวลา 11.01 – 15.00 น. มีจำนวน 19 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.62 ถัดมาอยู่ในช่วงเวลา 19.01 – 23.00 น. มีจำนวน 15 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.54 และในช่วงเวลา 23.01 – 03.00 น. มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.30

สำหรับการศึกษาชนิดของยานพาหนะที่เติมน้ำมันในแต่ละช่วงเวลา พบว่า ช่วงเวลา 07.00 – 11.00 น. ชนิดของยานพาหนะที่เติมน้ำมันส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 72 ราย จากจำนวนทั้งหมด 158 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.57 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 58 ราย จากจำนวนทั้งหมด 158 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.71 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 158 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.72 ช่วงเวลา 11.01 – 15.00 น. ชนิดของยานพาหนะที่เติมน้ำมันส่วนใหญ่เป็น รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 19 ราย จากจำนวนทั้งหมด 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.36 รองลงมาเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.64 ในช่วงเวลา 15.01 – 19.00 น. ชนิดของยานพาหนะที่เติมน้ำมันส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 66 ราย จากจำนวนทั้งหมด 110 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.00 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 35 ราย จากจำนวนทั้งหมด 110 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.82 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 9 ราย จากจำนวนทั้งหมด 110 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.18 ในช่วงเวลา 19.01 – 23.00 น. ชนิดของยานพาหนะที่เติมน้ำมันส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 39 ราย จากจำนวนทั้งหมด 92 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.39 รองลงมาเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 38 ราย จากจำนวนทั้งหมด 92 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.30 และรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 15 ราย จากจำนวนทั้งหมด 92 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.31 สำหรับช่วงเวลา 23.01 –

03.00 น. ชนิดของยานพาหนะที่เติมน้ำมันส่วนใหญ่เป็น รถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 8 ราย จากจำนวนทั้งหมด 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.44 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 7 ราย จากจำนวนทั้งหมด 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.89 และ รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.67

ตาราง 5.12งบประมาณในการเติมน้ำมันต่อครั้งของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

จำนวนเงิน (ต่อครั้ง)	ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง						รวม
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		รถบรรทุกส่วนบุคคล		รถจักรยานยนต์		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ต่ำกว่า 200 บาท	4 (2.59)	2.17	20 (12.99)	23.25	130 (84.42)	100.00	154 (100.00)
201 – 400 บาท	115 (73.72)	62.50	41 (26.28)	47.68	0 (0.00)	0	156 (100.00)
401 – 600 บาท	58 (80.56)	31.53	14 (19.44)	16.28	0 (0.00)	0	72 (100.00)
มากกว่า 600 บาท	7 (38.89)	3.80	11 (61.11)	12.79	0 (0.00)	0	18 (100.00)
รวม	184 (100.00)	100	86 (100.00)	100	130 (100.00)	100	400 (100.00)

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง 4.12 พบว่า จำนวนเงินที่เติมน้ำมันต่อครั้งของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ส่วนใหญ่จะเติมน้ำมันประมาณ 201 – 400 บาท มีจำนวน 115 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.50 รองลงมา จะเติมน้ำมันประมาณ 401 – 600 บาท มีจำนวน 58 ราย จาก

จำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.53 ถัดมาจะเติมน้ำมันมากกว่า 600 บาท มีจำนวน 7 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.80 และจะเติมน้ำมันน้อยกว่า 600 บาท มีจำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.17

สำหรับจำนวนเงินที่เติมน้ำมันต่อครั้งของรถบรรทุกส่วนบุคคลส่วนใหญ่ จะเติมน้ำมันประมาณ 201 – 400 บาท มีจำนวน 41 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.68 รองลงมาจะเติมน้ำมันน้อยกว่า 200 บาท มีจำนวน 80 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.25 ถัดมาจะเติมน้ำมัน 401 – 600 บาท มีจำนวน 14 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.28 และจะเติมน้ำมันมากกว่า 600 บาท มีจำนวน 11 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.79

ส่วนจำนวนเงินที่เติมน้ำมันต่อครั้งของรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่จะเติมน้ำมันต่ำกว่า 200 บาท มีจำนวน 130 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 100

สำหรับการศึกษานิตของยานพาหนะตามจำนวนเงินที่เติมน้ำมันต่อครั้ง พบว่าพาหนะที่เติมน้ำมันต่อครั้งต่ำกว่า 200 บาท ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 130 ราย จากจำนวนทั้งหมด 154 ราย คิดเป็นร้อยละ 84.42 รองลงมา เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 20 ราย จากจำนวนทั้งหมด 154 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.99 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.59 สำหรับพาหนะที่เติมน้ำมันต่อครั้งประมาณ 201 – 400 บาท ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 115 ราย จากจำนวนทั้งหมด 156 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.72 รองลงมาเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 41 ราย จากจำนวนทั้งหมด 156 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.28 สำหรับพาหนะที่เติมน้ำมันต่อครั้งประมาณ 401 – 600 บาท ส่วนใหญ่เป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 58 ราย จากจำนวนทั้งหมด 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 80.56 รองลงมาเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 14 ราย จากจำนวนทั้งหมด 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.44 สำหรับพาหนะที่เติมน้ำมันต่อครั้งมากกว่า 600 บาท ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 11 ราย จากจำนวนทั้งหมด 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.11 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 7 ราย จากจำนวนทั้งหมด 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.89

ตาราง 5.13 วันที่นิยมเติมน้ำมันเป็นประจำของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

วัน	ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง						รวม
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		รถบรรทุกส่วนบุคคล		รถจักรยานยนต์		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
จันทร์	92 (56.09)	50.00	34 (20.74)	39.53	38 (23.17)	29.23	164 (100.00)
อังคาร	19 (34.56)	10.33	13 (23.64)	15.12	23 (41.80)	17.69	55 (100.00)
พุธ	5 (23.81)	2.72	5 (23.81)	5.81	11 (52.38)	8.46	21 (100.00)
พฤหัสบดี	2 (25.00)	1.09	3 (37.50)	3.48	3 (37.50)	2.31	8 (100.00)
ศุกร์	28 (45.90)	15.22	17 (27.86)	19.77	16 (26.24)	12.31	61 (100.00)
เสาร์	4 (21.05)	2.17	4 (21.05)	4.65	11 (57.90)	8.46	19 (100.00)
อาทิตย์	34 (47.22)	18.47	10 (13.89)	11.63	28 (38.89)	21.54	72 (100.00)
รวม	184 (100.00)	100	86 (100.00)	100	130 (100.00)	100	400 (100.00)

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตาราง ที่ 4.13 พบว่าวันที่นิยมเติมน้ำมันของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ส่วนใหญ่เป็นวันจันทร์ มีจำนวน 92 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมาเป็นวัน

อาทิตย์ มีจำนวน 34 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.47 ถัดมาเป็นวันศุกร์ มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.22 ถัดมาเป็นวันอังคาร มีจำนวน 19 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.33 ถัดมาเป็นวันพุธ มีจำนวน 5 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.72 ถัดมาเป็นวันเสาร์ มีจำนวน 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.17 และวันพฤหัสบดี มีจำนวน 2 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.09

สำหรับวันที่นิยมเติมน้ำมันของรถบรรทุกส่วนบุคคล ส่วนใหญ่เป็น วันจันทร์ มีจำนวน 34 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.53 รองลงมาเป็นวันศุกร์ มีจำนวน 17 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.77 ถัดมาเป็นวันอังคาร มีจำนวน 13 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.12 ถัดมาเป็นวันอาทิตย์ มีจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.63 ถัดมาเป็นวันพุธ มีจำนวน 5 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.81 ถัดมาเป็นวันเสาร์ มีจำนวน 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.65 และวันพฤหัสบดี มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.48

ส่วนวันที่นิยมเติมน้ำมันของรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็น วันจันทร์ มีจำนวน 38 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.23 รองลงมาเป็นวันอาทิตย์ มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.54 ถัดมาเป็นวันอังคาร มีจำนวน 23 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.69 ถัดมาเป็นวันศุกร์ มีจำนวน 16 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.31 ส่วนวันพุธและวันเสาร์ มีจำนวนเท่ากันคือ 11 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.46 และวันพฤหัสบดี มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.31

สำหรับการศึกษานิตของยานพาหนะตามวันที่นิยมเติมน้ำมัน พบว่า วันจันทร์ ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 92 ราย จากจำนวนทั้งหมด 164 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.09 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 38 ราย จากจำนวนทั้งหมด 164 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.17 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 34 ราย จากจำนวนทั้งหมด 164 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.74 วันอังคาร ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 23 ราย จากจำนวนทั้งหมด 55 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.80 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 19 ราย จากจำนวนทั้งหมด 55 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.56 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 13 ราย จากจำนวนทั้งหมด 55 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.64 วันพุธ ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 11 ราย จากจำนวนทั้งหมด 21 ราย คิดเป็นร้อยละ

52.38 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 5 ราย จากจำนวนทั้งหมด 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.81 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 5 ราย จากจำนวนทั้งหมด 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.81 วันพฤหัสบดี ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.80 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 3 ราย จากจำนวนทั้งหมด 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.80 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 2 ราย จากจำนวนทั้งหมด 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.00 วันศุกร์ ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.90 รองลงมาเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 17 ราย จากจำนวนทั้งหมด 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.86 และรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 16 ราย จากจำนวนทั้งหมด 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.24 วันเสาร์ ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 11 ราย จากจำนวนทั้งหมด 19 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.89 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน คือ 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 19 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.05 วันอาทิตย์ ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เติมน้ำมัน เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 34 ราย จากจำนวนทั้งหมด 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.22 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 28 ราย จากจำนวนทั้งหมด 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.89 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.89

ตาราง 5.14 ความถี่ของการเติมน้ำมันของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

จำนวนครั้ง (ต่อเดือน)	ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง						รวม
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		รถบรรทุกส่วนบุคคล		รถจักรยานยนต์		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
1 – 3 ครั้ง	86 (50.29)	46.73	31 (18.13)	36.05	54 (31.58)	41.54	171 (100.00)
4 – 6 ครั้ง	75 (45.46)	40.77	30 (18.18)	34.88	60 (36.36)	46.15	165 (100.00)
7 – 9 ครั้ง	19 (38.00)	10.32	21 (42.00)	24.42	10 (20.00)	7.70	50 (100.00)
10 ครั้งขึ้นไป	4 (28.57)	2.18	4 (28.57)	4.65	6 (42.86)	4.61	14 (100.00)
รวม	184 (100.00)	100	86 (100.00)	100	130 (100.00)	100	400 (100.00)

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากตารางที่ 5.14 พบว่า ความถี่ในการเติมน้ำมันต่อเดือนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลส่วนใหญ่ จะเติมน้ำมันประมาณ 1 – 3 ครั้ง มีจำนวน 86 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.73 รองลงมา จะเติมน้ำมันประมาณ 4 – 6 ครั้ง มีจำนวน 75 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.77 ถัดมา จะเติมน้ำมันประมาณ 7 – 9 ครั้ง มีจำนวน 19 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.32 และ จะเติมน้ำมันตั้งแต่ 10 ครั้งขึ้นไป มีจำนวน 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.18

สำหรับความถี่ในการเติมน้ำมันต่อเดือนของรถบรรทุกส่วนบุคคล ส่วนใหญ่ จะเติมน้ำมันประมาณ 1 – 3 ครั้ง มีจำนวน 31 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.05 รองลงมา จะเติมน้ำมันประมาณ 4 – 6 ครั้ง มีจำนวน 30 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.88 ถัดมา จะเติมน้ำมันประมาณ 7 – 9 ครั้ง มีจำนวน 21 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.42 และ จะเติมน้ำมันตั้งแต่ 10 ครั้งขึ้นไป มีจำนวน 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 86 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.65

ส่วนความถี่ในการเติมน้ำมันต่อเดือนของรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่จะเติมน้ำมันประมาณ 4 – 6 ครั้ง มีจำนวน 60 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.15 รองลงมา จะเติมน้ำมันประมาณ 1 – 3 ครั้ง มีจำนวน 54 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.54 ถัดมา จะเติมน้ำมันประมาณ 7 – 9 ครั้ง มีจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.70 และ จะเติมน้ำมันตั้งแต่ 10 ครั้งขึ้นไป มีจำนวน 6 ราย จากจำนวนทั้งหมด 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.61

ชนิดของยานพาหนะตามความถี่ในการเติมน้ำมันต่อเดือน พบว่า ยานพาหนะที่เติมน้ำมันประมาณ 1 – 3 ครั้ง ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 86 ราย จากจำนวนทั้งหมด 171 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.29 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 54 ราย จากจำนวนทั้งหมด 171 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.58 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 31 ราย จากจำนวนทั้งหมด 171 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.13 ยานพาหนะที่เติมน้ำมันประมาณ 4 – 6 ครั้ง ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 75 ราย จากจำนวนทั้งหมด 165 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.46 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 60 ราย จากจำนวนทั้งหมด 165 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.36 และรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 30 ราย จากจำนวนทั้งหมด 165 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.18 ยานพาหนะที่เติมน้ำมันประมาณ 7 – 9 ครั้ง ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล มีจำนวน 21 ราย จากจำนวนทั้งหมด 150 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.00 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีจำนวน 19 ราย จากจำนวนทั้งหมด 150 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.00 และรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 10 ราย จากจำนวนทั้งหมด 150 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.00 ยานพาหนะที่เติมน้ำมันตั้งแต่ 10 ครั้งขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ มีจำนวน 6 ราย จากจำนวนทั้งหมด 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.86 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน คือ 4 ราย จากจำนวนทั้งหมด 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.57

5.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการน้ำมันบางจาก

ตาราง 5.15 ผลของการตัดสินใจในการใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบริษัทอื่นคงที่)

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	294	73.50
ไม่มีผล	106	26.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 294 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.50 เห็นว่า ราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง(ขณะที่ราคาน้ำมันบริษัทอื่นคงที่) มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากและอีก 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.50 เห็นว่าราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบริษัทอื่นคงที่) ไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.16 ผลของการตัดสินใจในการใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันอื่นๆ เปลี่ยนแปลง(ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่)

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	310	77.50
ไม่มีผล	90	22.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่า จำนวน 310 ราย คิดเป็นร้อยละ 77.50 เห็นว่า ราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่) มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก และอีก 90 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.50 เห็นว่าเมื่อราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่) ไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.17 ระยะทางของสถานีบริการกับที่พักหรือที่ทำงานมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	343	85.75
ไม่มีผล	57	14.25
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้บริการปั้มน้ำมันบางจาก ระยะทางของสถานีบริการกับที่พักหรือที่ทำงานมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเป็นจำนวน 343 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.75 และไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เป็นจำนวน 57 รายคิดเป็นร้อยละ 14.25

ตาราง 5.18 คุณภาพของน้ำมันมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	312	78.00
ไม่มีผล	88	22.00
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวน 312 รายคิดเป็นร้อยละ 78.00 เห็นว่าคุณภาพของน้ำมันมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก และจำนวน 88 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.00 คิดว่าคุณภาพของน้ำมันไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.19 ความสะดวกและสะอาดของสถานีบริการมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	354	88.50
ไม่มีผล	46	11.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่ามีจำนวน 354 รายหรือคิดเป็นร้อยละ 88.50 เห็นว่าความสะดวกและสะอาดของสถานบริการมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก ส่วนอีก 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.50 พบว่าความสะดวกและสะอาดของสถานบริการ ไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.20 การบริการที่รวดเร็วของพนักงานหน้าลานมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	344	86.00
ไม่มีผล	56	14.00
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย จำนวน 344 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.00 เห็นว่าการบริการที่รวดเร็วของพนักงานหน้าลานมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก อีกจำนวน 56 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.00 คิดว่าการบริการที่รวดเร็วของพนักงานหน้าลานไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.21 มารยาทและความสุภาพของพนักงานหน้าลานมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	383	95.75
ไม่มีผล	17	4.25
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 383 ราย คิดเป็นร้อยละ 95.75 มีความเห็นว่า มารยาทและความสุภาพของพนักงานหน้าลานมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก และอีก 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.25 ที่คิดว่ามารยาทและความสุภาพของพนักงานหน้าลานไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.22 วิธีการชำระเงินโดยใช้บัตรเครดิตมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	258	64.50
ไม่มีผล	142	35.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 258 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 64.50 เห็นว่าวิธีการชำระเงินโดยใช้บัตรเครดิตมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก ส่วนอีก 142 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.50 การชำระเงินโดยบัตรเครดิตไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.23 การมีร้านสะดวกซื้อภายในสถานีบริการมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	289	72.25
ไม่มีผล	111	27.75
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 289 ราย คิดเป็นร้อยละ 72.25 เห็นว่า การมีร้านสะดวกซื้อภายในสถานีบริการมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก ส่วนอีก 111 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.75 เห็นว่าการมีร้านสะดวกซื้อภายในสถานีบริการไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.24 บริษัทน้ำมันบางจากเป็นบริษัทของคนไทยมีผลต่อการตัดสินใจหรือไม่

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	286	71.50
ไม่มีผล	114	28.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 286 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.50 เห็นการที่บริษัทน้ำมันบางจากเป็นบริษัทของคนไทยนั้นมีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากส่วนอีก 114 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.50 เห็นว่าการที่บริษัทน้ำมันบางจากเป็นบริษัทของคนไทยไม่มีผลต่อการใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.25 การโฆษณาที่มีผลต่อการตัดสินใจ

ผลต่อการตัดสินใจ	จำนวน	ร้อยละ
มีผล	294	73.50
ไม่มีผล	106	26.50
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 294 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.50 เห็นว่าการโฆษณามีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก ส่วนอีก 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.50 เห็นว่าการโฆษณาไม่มีผลต่อการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก

ตาราง 5.26 ชนิดของสื่อที่มีอิทธิพลต่อการส่งเสริมการขาย

สื่อที่ได้รับ	จำนวน	ร้อยละ
แผ่นพับ	-	-
ป้ายประกาศ	-	-
โฆษณาวิทยุ	-	-
โฆษณาโทรทัศน์	369	92.25
หนังสือพิมพ์	31	7.75
สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (internet)	-	-
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 369 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.25 ได้
รับรู้จ๊กปั้มน้ำมันบางจาก จากสื่อโฆษณาโทรทัศน์ ส่วนอีก 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.75 ได้รับรู้จ๊ก
ปั้มน้ำมันบางจาก จากหนังสือพิมพ์

ตาราง 5.27 การโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่อการส่งเสริมการขายเพิ่มขึ้น

การโฆษณาประชาสัมพันธ์	จำนวน	ร้อยละ
ควรมี	309	77.25
ไม่จำเป็น	91	22.75
รวม	400	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมปี พ.ศ.2544

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย พบว่าจำนวน 309 ราย คิดเป็นร้อยละ 77.25 เห็น
ว่าการโฆษณาประชาสัมพันธ์มีความจำเป็นต่อการส่งเสริมการขายเพิ่มขึ้น ส่วนอีก 91 ราย คิด
เป็นร้อยละ 22.75 เห็นว่าการประชาสัมพันธ์โดยการโฆษณาไม่มีอิทธิพลต่อการส่งเสริมการขาย

5.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการใช้น้ำมันบางจาก

1.การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากที่มีต่อ
ระดับรายได้ต่างๆ โดยกำหนดให้ ราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันอื่น ๆ คงที่)
สมมติฐาน

H_0 : ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาของน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคา
น้ำมันบริษัทอื่นคงที่) ขึ้นอยู่กับรายได้

H_1 : ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาของน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคา
น้ำมันบริษัทอื่นคงที่) ไม่ขึ้นอยู่กับรายได้

ตาราง 5.28 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบริษัทอื่นคงที่)

รายได้	ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันยี่ห้ออื่นคงที่)		
	ผลของการตัดสินใจ		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	66 (22.45)	40 (37.74)	106 (26.50)
5,001-10,000 บาท	22 (7.49)	12 (11.32)	34 (8.50)
10,001-15,000 บาท	109 (37.07)	31 (29.26)	140 (35.00)
15,001-20,000 บาท	89 (30.27)	21 (19.81)	110 (27.50)
มากกว่า 20,001 บาท	8 (2.72)	2 (1.87)	10 (2.50)
รวม	294 (100.00)	106 (100.00)	400 (100.00)

χ^2 คำนวณ = 15.674 ,df = 4 χ^2 ตาราง = 9.487

จากตาราง การทดสอบปริมาณการตัดสินใจเลือกใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบริษัทอื่นคงที่) จำแนกตามรายได้ พิจารณาค่า Chi-Square พบว่า ค่า χ^2 คำนวณเท่ากับ 15.674 และค่า χ^2 ตาราง (0.05,4) เท่ากับ 9.487 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 แสดงว่า การตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบางจากเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบริษัทอื่นคงที่) ขึ้นอยู่กับระดับรายได้ของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากที่มีต่อระดับรายได้ต่างๆ โดยกำหนดให้ ราคาของน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่)

สมมติฐาน

H_0 : ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง(ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่) ขึ้นอยู่กับรายได้

H_1 : ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง(ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่) ไม่ขึ้นอยู่กับรายได้

ตาราง 5.29 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจาก เมื่อราคาของน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่)

รายได้	ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่)		
	ผลของการตัดสินใจ		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	72 (23.23)	34 (37.78)	106 (26.50)
5,001-10,000 บาท	25 (8.06)	9 (10.00)	34 (8.50)
10,001-15,000 บาท	111 (35.81)	29 (32.22)	140 (35.00)
15,001-20,000 บาท	94 (30.32)	16 (17.78)	110 (27.50)
มากกว่า 20,001 บาท	8 (2.58)	2 (2.22)	10 (2.50)
รวม	310 (100.00)	90 (100.00)	400 (100.00)

$$\chi^2 \text{ คำนวณ} = 15.032, df = 4 \quad \chi^2 \text{ ตาราง} = 9.487$$

จากตาราง การทดสอบปริมาณการตัดสินใจเลือกใช้น้ำมันบางจากเมื่อราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่) จำแนกตามรายได้ พิจารณาค่า Chi-Square พบว่า ค่า χ^2 คำนวณเท่ากับ 15.032 และค่า χ^2 ตาราง (0.05,4) เท่ากับ 9.487 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 นั่นคือ ผู้บริโภคจะตัดสินใจเลือกใช้น้ำมันบางจาก เมื่อราคาน้ำมันบริษัทอื่นเปลี่ยนแปลง (ขณะที่ราคาน้ำมันบางจากคงที่) ขึ้นอยู่กับระดับรายได้ของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากที่มีต่อระดับรายได้ต่างๆ กับการชำระเงินโดยใช้บัตรเครดิต

สมมติฐาน

H_0 : ปริมาณการชำระเงินโดยใช้บัตรเครดิตในการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากขึ้นอยู่กับรายได้

H_1 : ปริมาณการชำระเงินโดยใช้บัตรเครดิตในการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากไม่ขึ้นอยู่กับรายได้

ตาราง 5.30 การชำระเงินในการใช้น้ำมันบางจากโดยบัตรเครดิตมีความสัมพันธ์กับรายได้

รายได้	ปริมาณการตัดสินใจใช้น้ำมันบางจากเมื่อชำระเงินโดยบัตรเครดิต		
	ผลของการตัดสินใจ		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	38 (14.73)	68 (47.89)	106 (26.50)
5,001-10,000 บาท	15 (5.81)	19 (13.38)	34 (8.50)
10,001-15,000 บาท	100 (38.76)	40 (28.17)	140 (35.00)
15,001-20,000 บาท	96 (37.21)	14 (9.86)	110 (27.50)
มากกว่า 20,001 บาท	9 (3.49)	1 (0.70)	10 (2.50)
รวม	258 (100.00)	142 (100.00)	400 (100.00)

χ^2 คำนวณ = 16.098 ,df = 4 χ^2 ตาราง = 9.487

จากตาราง การชำระเงินโดยใช้บัตรเครดิต จำแนกตามรายได้ พิจารณาค่า Chi-Square พบว่า ค่า χ^2 คำนวณเท่ากับ 16.098 และค่า χ^2 ตาราง (0.05,4) เท่ากับ 9.487 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 นั่นคือ การชำระเงินในการใช้น้ำมันบางจากโดยบัตรเครดิตขึ้นอยู่กับระดับรายได้ของผู้บริโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Chiang Mai University