

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การค้นคว้าแบบอิสระ เรื่อง “ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อก๊าซธรรมชาติ NGV ได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด ซึ่งสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 200 ตัวอย่าง และกลุ่มที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 200 ตัวอย่าง โดยนำข้อมูลที่ได้มาทำการศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูล และการแปลผลจากข้อมูลออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ ระยะเวลาที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล ประเภทของรถยนต์ส่วนบุคคล ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ อายุของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และการจ่ายน้ำมันของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ตารางที่ 1- 10)

ส่วนที่ 2 ทัศนคติด้านรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV (ตารางที่ 11- 12)

ส่วนที่ 3 ทัศนคติด้านความคิดเห็นต่อส่วนประสมการตลาดของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV (ตารางที่ 13 - 46)

ส่วนที่ 4 ทัศนคติด้านพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV (ตารางที่ 47 – 59)

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

| เพศ  | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|      | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| ชาย  | 151                    | 75.5   | 131                          | 65.5   |
| หญิง | 49                     | 24.5   | 69                           | 34.5   |
| รวม  | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 75.5 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 24.5 ส่วนกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.5 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 34.5

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

| อายุ         | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|--------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|              | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| 18 – 20 ปี   | 5                      | 2.5    | 3                            | 1.5    |
| 21 - 30 ปี   | 58                     | 29.0   | 32                           | 16.0   |
| 31 – 40 ปี   | 72                     | 36.0   | 87                           | 43.5   |
| 41 – 50 ปี   | 48                     | 24.0   | 61                           | 30.5   |
| 51 ปี ขึ้นไป | 17                     | 8.5    | 17                           | 8.5    |
| รวม          | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีอายุ 31-40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.0 ส่วนกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีอายุ 31-40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.5

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ              | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |              | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |              |
|--------------------|------------------------|--------------|------------------------------|--------------|
|                    | จำนวน                  | ร้อยละ       | จำนวน                        | ร้อยละ       |
| รับราชการ          | 37                     | 18.5         | 57                           | 28.5         |
| พนักงานรัฐวิสาหกิจ | 22                     | 11.0         | 11                           | 5.5          |
| พนักงานบริษัทเอกชน | 72                     | 36.0         | 93                           | 46.5         |
| ธุรกิจส่วนตัว      | 46                     | 23.0         | 22                           | 11.0         |
| รับจ้างทั่วไป      | 16                     | 8.0          | 14                           | 7.0          |
| นักเรียน-นักศึกษา  | 7                      | 3.5          | 3                            | 1.5          |
| ไม่ได้ประกอบอาชีพ  | 0                      | 0.0          | 0                            | 0.0          |
| อื่นๆ              | 0                      | 0.0          | 0                            | 0.0          |
| <b>รวม</b>         | <b>200</b>             | <b>100.0</b> | <b>200</b>                   | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 36.0 ส่วนกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.5

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา          | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ใช้ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|------------------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|                        | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า  | 7                      | 3.5    | 1                            | 0.5    |
| มัธยมศึกษาตอนต้น       | 14                     | 7.0    | 2                            | 1.0    |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. | 23                     | 11.5   | 16                           | 8.0    |
| อนุปริญญา/ปวส.         | 31                     | 15.5   | 9                            | 4.5    |
| ปริญญาตรี              | 106                    | 53.0   | 131                          | 65.5   |
| สูงกว่าปริญญาตรี       | 19                     | 9.5    | 41                           | 20.5   |
| รวม                    | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 53.0 ส่วนกลุ่มผู้ใช้ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 65.5

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |              | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |              |
|----------------------|------------------------|--------------|------------------------------|--------------|
|                      | จำนวน                  | ร้อยละ       | จำนวน                        | ร้อยละ       |
| ไม่เกิน 10,000 บาท   | 16                     | 8.0          | 11                           | 5.5          |
| 10,001-15,000 บาท    | 34                     | 17.0         | 39                           | 19.5         |
| 15,001-20,000 บาท    | 15                     | 7.5          | 25                           | 12.5         |
| 20,001-25,000 บาท    | 23                     | 11.5         | 23                           | 11.5         |
| 25,001-30,000 บาท    | 43                     | 21.5         | 28                           | 14.0         |
| 30,001-35,000 บาท    | 19                     | 9.5          | 24                           | 12.0         |
| 35,001-40,000 บาท    | 19                     | 9.5          | 13                           | 6.5          |
| 40,001 บาท ขึ้นไป    | 31                     | 15.5         | 37                           | 18.5         |
| <b>รวม</b>           | <b>200</b>             | <b>100.0</b> | <b>200</b>                   | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ 25,001-30,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 21.5 และกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ 10,001-15,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 19.5

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|-----------------------------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|                                   | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| ไม่เกิน 5 ปี                      | 53                     | 26.5   | 49                           | 24.5   |
| 6 - 10 ปี                         | 61                     | 30.5   | 53                           | 26.5   |
| 11 - 15 ปี                        | 33                     | 16.5   | 32                           | 16.0   |
| มากกว่า 15 ปี                     | 53                     | 26.5   | 66                           | 33.0   |
| รวม                               | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6-10 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.5 และกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.0

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|------------------------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|                              | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| รถยนต์ญี่ปุ่น                | 171                    | 85.5   | 164                          | 82.0   |
| รถยนต์ยุโรป                  | 22                     | 11.0   | 33                           | 16.5   |
| รถยนต์อเมริกา                | 5                      | 2.5    | 2                            | 1.0    |
| อื่นๆ                        | 2                      | 1.0    | 1                            | 0.5    |
| รวม                          | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 85.5 และกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 82.0

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์ | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|--------------------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|                          | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| ไม่เกิน 1,500 ซีซี       | 42                     | 21.0   | 48                           | 24.0   |
| 1,501 – 1,800 ซีซี       | 80                     | 40.0   | 74                           | 37.0   |
| 1,801 – 2,100 ซีซี       | 46                     | 23.0   | 33                           | 16.5   |
| สูงกว่า 2,100 ซีซี       | 32                     | 16.0   | 45                           | 22.5   |
| รวม                      | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีขนาดเครื่องยนต์ 1,501-1,800 ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.0 และกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีขนาดของเครื่องยนต์ 1,501-1,800 ซีซี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.0

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| อายุของรถยนต์               | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|-----------------------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|                             | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| ไม่เกิน 3 ปี                | 39                     | 19.5   | 57                           | 28.5   |
| มากกว่า 3 ปี – ไม่เกิน 6 ปี | 57                     | 28.5   | 65                           | 32.5   |
| มากกว่า 6 ปี – ไม่เกิน 9 ปี | 34                     | 17.0   | 33                           | 16.5   |
| มากกว่า 9 ปี                | 70                     | 35.0   | 45                           | 22.5   |
| รวม                         | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีอายุของรถยนต์มากกว่า 9 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.0 และกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีอายุของรถยนต์มากกว่า 3 ปี - ไม่เกิน 6 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.5

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระบบการจ่ายน้ำมันของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ระบบการจ่ายน้ำมันของรถยนต์ | ผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        | ผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV |        |
|----------------------------|------------------------|--------|------------------------------|--------|
|                            | จำนวน                  | ร้อยละ | จำนวน                        | ร้อยละ |
| หัวฉีด                     | 155                    | 77.5   | 183                          | 91.5   |
| คาร์บูเรเตอร์              | 43                     | 21.5   | 17                           | 8.5    |
| อื่นๆ                      | 2                      | 1.0    | 0                            | 0.0    |
| รวม                        | 200                    | 100.0  | 200                          | 100.0  |

จากตารางที่ 10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีระบบการจ่ายน้ำมันของรถยนต์ แบบหัวฉีด คิดเป็นร้อยละ 77.5 และกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่ มีระบบการจ่ายน้ำมันของรถยนต์ แบบหัวฉีด คิดเป็นร้อยละ 91.5



ส่วนที่ 2 ทศนคติด้านความรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการวัดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV

| ความรู้เข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV   | คำตอบ<br>ที่<br>ถูกต้อง | ผู้ตอบถูก  |             | แปลผล<br>ระดับความรู้<br>ความเข้าใจ | อันดับ<br>ที่ |
|--|-------------------------|------------|-------------|-------------------------------------|---------------|
|  |                         | จำนวน (คน) | ร้อยละ      |                                     |               |
| 1. NGV เป็นก๊าซธรรมชาติที่ใช้สำหรับยานยนต์เพื่อใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน หรือ ดีเซล | ถูก                     | 196        | 98.0        | มากที่สุด                           | 2             |
| 2. NGV มีสถานะเป็นของเหลว ต้องทำให้เป็นก๊าซก่อนนำไปใช้งาน                      | ผิด                     | 30         | 15.0        | น้อยที่สุด                          | 9             |
| 3. NGV มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินและดีเซล                                       | ถูก                     | 198        | 99.0        | มากที่สุด                           | 1             |
| 4. NGV สามารถผลิตได้เองในประเทศไทย   | ถูก                     | 185        | 92.5        | มากที่สุด                           | 3             |
| 5. สถานีบริการที่จำหน่ายก๊าซ NGV มีอยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานครเท่านั้น            | ผิด                     | 173        | 86.5        | มากที่สุด                           | 4             |
| 6. รถยนต์ทุกรุ่นสามารถใช้กับก๊าซ NGV ได้                                       | ถูก                     | 110        | 55.0        | น้อย                                | 8             |
| 7. เครื่องยนต์เบนซินแบ่งการทำงานเป็น 2 ระบบ คือ ระบบหัวฉีดและคาร์บูเรเตอร์     | ถูก                     | 148        | 74.0        | มาก                                 | 6             |
| 8. ก๊าซ NGV เหมาะกับรถยนต์รุ่นเก่าที่เป็นเครื่องยนต์คาร์บูเรเตอร์เท่านั้น      | ผิด                     | 142        | 71.0        | มาก                                 | 7             |
| 9. NGV มีคุณลักษณะ ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น เผาไหม้ปราศจากเขม่าและกำมะถัน            | ถูก                     | 170        | 85.0        | มากที่สุด                           | 5             |
| <b>เฉลี่ยรวม</b>   |                         |            | <b>75.1</b> | <b>มาก</b>                          |               |

หมายเหตุ คะแนน 0.0-49.9 มีความเข้าใจน้อยที่สุด 50.0-59.9 ความเข้าใจน้อย 60.0-69.9 ความเข้าใจปานกลาง 70.0-79.9 ความเข้าใจมาก 80.0-100.0 ความเข้าใจมากที่สุด

จากตารางที่ 11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV โดยภาพรวมระดับมาก เฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 75.1

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับมากที่สุด ในเรื่อง NGV มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินและดีเซล(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 99.0 รองลงมา ได้แก่ เรื่อง NGV เป็นก๊าซธรรมชาติที่ใช้สำหรับยานยนต์เพื่อใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน หรือ ดีเซล(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 98.0 เรื่อง NGV สามารถผลิตได้เองในประเทศไทย(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 92.5 เรื่องสถานีบริการที่จำหน่ายก๊าซ NGV มีอยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานครเท่านั้น(ผิด) คิดเป็นร้อยละ 86.5 และเรื่อง NGV มีคุณลักษณะ ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น เผาไหม้ปราศจากเขม่าและกำมะถัน(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 85.0

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับมาก เรื่องเครื่องยนต์เบนซินแบ่งการทำงานเป็น 2 ระบบ คือ ระบบหัวฉีดและคาร์บูเรเตอร์(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 74.0 และเรื่องก๊าซ NGV เหมาะกับรถยนต์รุ่นเก่าที่เป็นเครื่องยนต์คาร์บูเรเตอร์เท่านั้น(ผิด) คิดเป็นร้อยละ 71.0

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับน้อย เรื่องรถยนต์ทุกรุ่นสามารถใช้กับก๊าซ NGV ได้(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 55.0

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับน้อยที่สุด เรื่อง NGV มีสถานะเป็นของเหลว ต้องทำให้เป็นก๊าซก่อนนำไปใช้งาน(ผิด) คิดเป็นร้อยละ 15.0

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการวัดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV

| ความรู้เข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV   | คำตอบ<br>ที่<br>ถูกต้อง | ผู้ตอบถูก  |        | แปลผล<br>ระดับความรู้<br>ความเข้าใจ | อันดับ<br>ที่ |
|--|-------------------------|------------|--------|-------------------------------------|---------------|
|  |                         | จำนวน (คน) | ร้อยละ |                                     |               |
| 1. NGV เป็นก๊าซธรรมชาติที่ใช้สำหรับยานยนต์เพื่อใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน หรือ ดีเซล | ถูก                     | 168        | 84.0   | มากที่สุด                           | 3             |
| 2. NGV มีสถานะเป็นของเหลว ต้องทำให้เป็นก๊าซก่อนนำไปใช้งาน                      | ผิด                     | 38         | 19.0   | น้อยที่สุด                          | 9             |
| 3. NGV มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินและดีเซล                                       | ถูก                     | 195        | 97.5   | มากที่สุด                           | 1             |
| 4. NGV สามารถผลิตได้เองในประเทศไทย   | ถูก                     | 182        | 91.0   | มากที่สุด                           | 2             |
| 5. สถานีบริการที่จำหน่ายก๊าซ NGV มีอยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานครเท่านั้น            | ผิด                     | 118        | 59.0   | น้อย                                | 5             |
| 6. รถยนต์ทุกรุ่นสามารถใช้กับก๊าซ NGV ได้                                       | ถูก                     | 52         | 26.0   | น้อยที่สุด                          | 8             |
| 7. เครื่องยนต์เบนซินแบ่งการทำงานเป็น 2 ระบบ คือ ระบบหัวฉีดและคาร์บูเรเตอร์     | ถูก                     | 142        | 71.0   | มาก                                 | 4             |
| 8. ก๊าซ NGV เหมาะกับรถยนต์รุ่นเก่าที่เป็นเครื่องยนต์คาร์บูเรเตอร์เท่านั้น      | ผิด                     | 107        | 53.5   | น้อย                                | 6             |
| 9. NGV มีคุณลักษณะ ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น เหนียวไม่มีปราศจากเขม่าและกำมะถัน        | ถูก                     | 93         | 46.5   | น้อยที่สุด                          | 7             |
| เฉลี่ยรวม  |                         |            | 60.8   | ปานกลาง                             |               |

หมายเหตุ คะแนน 0.0-49.9 มีความเข้าใจน้อยที่สุด 50.0-59.9 ความเข้าใจน้อย 60.0-69.9 ความเข้าใจปานกลาง 70.0-79.9 ความเข้าใจมาก 80.0-100.0 ความเข้าใจมากที่สุด

จากตารางที่ 12 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV โดยภาพรวมระดับปานกลางเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 60.8

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับมากที่สุด ในเรื่อง NGV มีราคา(ถูก)กว่าน้ำมันเบนซินและดีเซล(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 97.5 รองลงมา เรื่อง NGV

สามารถผลิตได้เองในประเทศไทย(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 91.0 และเรื่อง NGV เป็นก๊าซธรรมชาติที่ใช้สำหรับยานยนต์เพื่อใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน หรือ ดีเซล(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 84.0

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับมาก เรื่องเครื่องยนต์เบนซินแบ่งการทำงานเป็น 2 ระบบ คือ ระบบหัวฉีดและคาร์บูเรเตอร์(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 71.0

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับน้อยเรื่องสถานีบริการที่จำหน่ายก๊าซ NGV มีอยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานครเท่านั้น(ผิด) คิดเป็นร้อยละ 59.0 และเรื่องก๊าซ NGV เหมาะกับรถยนต์รุ่นเก่าที่เป็นเครื่องยนต์คาร์บูเรเตอร์เท่านั้น(ผิด) คิดเป็นร้อยละ 53.5

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติ NGV ระดับน้อยที่สุด เรื่อง NGV มีคุณลักษณะ ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น เหนียวไหม้ปราศจากเขม่าและกำมะถัน(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมา คือ เรื่องรถยนต์ทุกรุ่นสามารถใช้กับก๊าซ NGV ได้(ถูก) คิดเป็นร้อยละ 26.0 และเรื่อง NGV มีสถานะเป็นของเหลว ต้องทำให้เป็นก๊าซก่อนนำไปใช้งาน(ผิด) คิดเป็นร้อยละ 19.0

### ส่วนที่ 3 ทศนคติด้านความคิดเห็นต่อส่วนประสมการตลาดของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

#### 3.1 ทศนคติด้านความคิดเห็นต่อส่วนประสมการตลาดของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ระดับความคิดเห็น         |              |              |              |                       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปดผล)          | ลำดับ |
|---|--------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|-------------------------------|-------|
|   | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย  | ไม่แน่ใจ     | เห็นด้วย     | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |                               |       |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน ได้อย่างสมบูรณ์                          | 1<br>(0.5)               | 6<br>(3.0)   | 35<br>(17.5) | 61<br>(30.8) | 97<br>(48.5)          | 4.24<br>เห็นด้วย              | 4     |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                 | 13<br>(6.5)              | 32<br>(16.0) | 60<br>(30.0) | 46<br>(23.0) | 49<br>(24.5)          | 3.43<br>ไม่แน่ใจ              | 5     |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 0<br>(0.0)               | 0<br>(0.0)   | 12<br>(6.0)  | 42<br>(21.0) | 146<br>(73.0)         | 4.67<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | 1     |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 2<br>(1.0)               | 0<br>(0.0)   | 13<br>(6.5)  | 32<br>(16.0) | 153<br>(76.5)         | 4.67<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | 2     |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 1<br>(0.5)               | 0<br>(0.0)   | 15<br>(7.5)  | 37<br>(18.5) | 147<br>(73.5)         | 4.65<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | 3     |
| ค่าเฉลี่ยรวม  |                          |              |              |              |                       | 4.33<br>เห็นด้วย              |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.33 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับระดับเห็นด้วยอย่างยิ่งได้แก่ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.67 รองลงมา คือ การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.67 การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.65

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.24

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.43

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาด ด้านราคา ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านราคา                           | ระดับความคิดเห็น     |              |              |              |                   | ค่าเฉลี่ย (แปลผล)         | ลำดับ |
|--|----------------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|---------------------------|-------|
|  | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย  | ไม่แน่ใจ     | เห็นด้วย     | เห็นด้วยอย่างยิ่ง |                           |       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 0<br>(0.0)           | 0<br>(0.0)   | 10<br>(5.0)  | 25<br>(12.5) | 165<br>(82.5)     | 4.78<br>เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 1     |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 1<br>(0.5)           | 4<br>(2.0)   | 13<br>(6.5)  | 20<br>(10.0) | 162<br>(81.0)     | 4.69<br>เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 2     |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 24<br>(12.0)         | 28<br>(14.0) | 54<br>(27.0) | 39<br>(19.5) | 55<br>(27.5)      | 3.37<br>ไม่แน่ใจ          | 3     |
| ค่าเฉลี่ยรวม                             |                      |              |              |              |                   | 4.28<br>เห็นด้วย          |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านราคาโดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.28 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่อง ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.78 และก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.69

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่อง ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.37

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละและค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาด ด้านการจัดจำหน่าย ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ระดับความคิดเห็น         |             |              |              |                       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลผล)                 | ลำดับ |
|---|--------------------------|-------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------------------------------|-------|
|   | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ     | เห็นด้วย     | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |                                      |       |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 2<br>(1.0)               | 13<br>(6.5) | 7<br>(3.5)   | 29<br>(14.5) | 149<br>(74.5)         | 4.55<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 3     |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเดิม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 2<br>(1.0)               | 12<br>(6.0) | 23<br>(11.5) | 46<br>(23.0) | 117<br>(58.5)         | 4.32<br>เห็นด้วย                     | 4     |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 0<br>(0.0)               | 0<br>(0.0)  | 5<br>(2.5)   | 19<br>(9.5)  | 176<br>(88.0)         | 4.86<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 1     |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 3<br>(1.5)               | 1<br>(0.5)  | 8<br>(4.0)   | 25<br>(12.5) | 163<br>(81.5)         | 4.72<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 2     |
| <b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>   |                          |             |              |              |                       | <b>4.61</b><br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.61 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.86 รองลงมา คือ สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.72 และสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.55

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วยได้แก่ จำนวนสถานีในการให้บริการเดิมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.32



ตารางที่ 16 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความสำคัญของปัจจัยด้านส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด  | ระดับความคิดเห็น             |                 |              |              |                           | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลผล)                 | ลำดับ |
|---|------------------------------|-----------------|--------------|--------------|---------------------------|--------------------------------------|-------|
|   | ไม่เห็น<br>ด้วย<br>อย่างยิ่ง | ไม่เห็น<br>ด้วย | ไม่แน่ใจ     | เห็น<br>ด้วย | เห็น<br>ด้วย<br>อย่างยิ่ง |                                      |       |
| 1.รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 0<br>(0.0)                   | 1<br>(0.5)      | 10<br>(5.0)  | 24<br>(12.0) | 165<br>(82.5)             | 4.77<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 1     |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 0<br>(0.0)                   | 1<br>(0.5)      | 21<br>(10.5) | 46<br>(23.0) | 132<br>(66.0)             | 4.55<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 4     |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น    | 0<br>(0.0)                   | 1<br>(0.5)      | 19<br>(9.5)  | 31<br>(15.5) | 149<br>(74.5)             | 4.64<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 3     |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเตอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น       | 1<br>(0.5)                   | 2<br>(1.0)      | 26<br>(13.0) | 37<br>(18.5) | 134<br>(67.0)             | 4.51<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 5     |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                    | 5<br>(2.5)                   | 7<br>(3.5)      | 28<br>(14.0) | 39<br>(19.5) | 121<br>(60.5)             | 4.32<br>เห็นด้วย                     | 6     |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์    | 0<br>(0.0)                   | 0<br>(0.0)      | 14<br>(7.0)  | 35<br>(17.5) | 151<br>(75.5)             | 4.69<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง        | 2     |
| <b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>   |                              |                 |              |              |                           | <b>4.58</b><br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.58 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่อง รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.77 รองลงมา คือ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.69 การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.64 การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.55 และเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.51

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.32

ตารางที่ 17 แสดงค่าเฉลี่ยรวมของระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยส่วนประสมการตลาด       | ค่าเฉลี่ย | แปลผล             | ลำดับ |
|------------------------------|-----------|-------------------|-------|
| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์          | 4.33      | เห็นด้วย          | 3     |
| ปัจจัยด้านราคา               | 4.28      | เห็นด้วย          | 4     |
| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย      | 4.61      | เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 1     |
| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด | 4.58      | เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 2     |
| เฉลี่ย(รวม)                  | 4.45      | เห็นด้วย          |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาดโดยรวม ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.45 สำหรับในแต่ละปัจจัยพบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ ปัจจัยด้านการส่งเสริมการจัดจำหน่าย มีค่าเฉลี่ย 4.61 และปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด มีค่าเฉลี่ย 4.58

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ มีค่าเฉลี่ย 4.33 และปัจจัยด้านราคา มีค่าเฉลี่ย 4.28

### 3.2 ทศนคติด้านความคิดเห็นต่อส่วนประสมการตลาดของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ระดับความคิดเห็น         |              |              |              |                       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลผล) | ลำดับ |
|---|--------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|----------------------|-------|
|   | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย  | ไม่แน่ใจ     | เห็นด้วย     | เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง |                      |       |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน ได้อย่างสมบูรณ์                          | 3<br>(1.5)               | 15<br>(7.5)  | 80<br>(40.0) | 74<br>(37.0) | 28<br>(14.0)          | 3.55<br>เห็นด้วย     | 4     |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                 | 9<br>(4.5)               | 21<br>(10.5) | 97<br>(48.5) | 55<br>(27.5) | 18<br>(9.0)           | 3.26<br>ไม่แน่ใจ     | 5     |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | -<br>-                   | 5<br>(2.5)   | 45<br>(22.5) | 82<br>(41.0) | 68<br>(34.0)          | 4.07<br>เห็นด้วย     | 2     |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 1<br>(0.5)               | 4<br>(2.0)   | 31<br>(15.5) | 74<br>(37.0) | 90<br>(45.0)          | 4.24<br>เห็นด้วย     | 1     |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 3<br>(1.5)               | 8<br>(4.0)   | 44<br>(22.0) | 77<br>(38.5) | 68<br>(34.0)          | 4.00<br>เห็นด้วย     | 3     |
| ค่าเฉลี่ยรวม  |                          |              |              |              |                       | 3.82<br>เห็นด้วย     |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.82 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.24 รองลงมา ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.07 การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.00 ก๊าซ NGV และเรื่องสามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน ได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.55

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับปัจจัยย่อยในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.26

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาด ด้านราคา ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านราคา                         | ระดับความคิดเห็น         |                 |              |              |                           | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลผล)          | ลำดับ |
|--|--------------------------|-----------------|--------------|--------------|---------------------------|-------------------------------|-------|
|  | ไม่เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | ไม่เห็น<br>ด้วย | ไม่แน่ใจ     | เห็น<br>ด้วย | เห็น<br>ด้วย<br>อย่างยิ่ง |                               |       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมียาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | -<br>-                   | 1<br>(0.5)      | 12<br>(6.0)  | 47<br>(23.5) | 140<br>(70.0)             | 4.63<br>เห็นด้วย<br>อย่างยิ่ง | 1     |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมียาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 1<br>(0.5)               | 2<br>(1.0)      | 24<br>(12.0) | 45<br>(22.5) | 128<br>(64.0)             | 4.48<br>เห็นด้วย              | 2     |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง      | 10<br>(5.0)              | 9<br>(4.5)      | 72<br>(36.0) | 48<br>(24.0) | 61<br>(30.5)              | 3.71<br>เห็นด้วย              | 3     |
| ค่าเฉลี่ยรวม                           |                          |                 |              |              |                           | 4.27<br>เห็นด้วย              |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านราคาโดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.27 สำหรับปัจจัยย่อยรายชื่อผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.63

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.48

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.71

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาด ด้านการจัดจำหน่าย ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย  | ระดับความคิดเห็น     |             |              |              |                   | ค่าเฉลี่ย (แปลผล)         | ลำดับ |
|--|----------------------|-------------|--------------|--------------|-------------------|---------------------------|-------|
|  | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ     | เห็นด้วย     | เห็นด้วยอย่างยิ่ง |                           |       |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ ต้องได้มาตรฐานรับรอง                | 0<br>(0.0)           | 2<br>(1.0)  | 15<br>(7.5)  | 38<br>(19.0) | 145<br>(72.5)     | 4.63<br>เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 1     |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเดิม ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย | 3<br>(1.5)           | 7<br>(3.5)  | 41<br>(20.5) | 61<br>(30.5) | 88<br>(44.0)      | 4.12<br>เห็นด้วย          | 4     |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด           | 1<br>(0.5)           | -<br>-      | 11<br>(5.5)  | 60<br>(30.0) | 128<br>(64.0)     | 4.57<br>เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 2     |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ                | 1<br>(0.5)           | 4<br>(2.0)  | 13<br>(6.5)  | 79<br>(39.5) | 103<br>(51.5)     | 4.40<br>เห็นด้วย          | 3     |
| <b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>  |                      |             |              |              |                   | <b>4.43</b><br>เห็นด้วย   |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 20 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.43 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่อง สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.63 และเรื่อง ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.57

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.40 และจำนวนสถานีในการให้บริการเดิมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.12

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระดับความสำคัญของปัจจัยด้านส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด   | ระดับความคิดเห็น     |             |              |              |                   | ค่าเฉลี่ย (แปลผล)       | ลำดับ |
|--|----------------------|-------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------------|-------|
|  | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | ไม่เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ     | เห็นด้วย     | เห็นด้วยอย่างยิ่ง |                         |       |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 2<br>(1.0)           | 4<br>(2.0)  | 20<br>(10.0) | 60<br>(30.0) | 114<br>(57.0)     | 4.40<br>เห็นด้วย        | 1     |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 3<br>(1.5)           | 6<br>(3.0)  | 41<br>(20.5) | 62<br>(31.0) | 88<br>(44.0)      | 4.13<br>เห็นด้วย        | 4     |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 2<br>(1.0)           | 5<br>(2.5)  | 25<br>(12.5) | 68<br>(34.0) | 100<br>(50.0)     | 4.30<br>เห็นด้วย        | 3     |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเตอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น        | 2<br>(1.0)           | 13<br>(6.5) | 48<br>(24.0) | 64<br>(32.0) | 73<br>(36.5)      | 3.97<br>เห็นด้วย        | 5     |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                     | 7<br>(3.5)           | 14<br>(7.0) | 61<br>(30.5) | 50<br>(25.0) | 68<br>(34.0)      | 3.79<br>เห็นด้วย        | 6     |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์     | 2<br>(1.0)           | 3<br>(1.5)  | 27<br>(13.5) | 63<br>(31.5) | 105<br>(52.5)     | 4.33<br>เห็นด้วย        | 2     |
| <b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>  |                      |             |              |              |                   | <b>4.15</b><br>เห็นด้วย |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 21 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.15 สำหรับปัจจัยย่อยรายเรื่อง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยทุกเรื่อง ได้แก่ เรื่อง รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้

อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.40 รองลงมา คือ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.33 การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.30 การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.13 การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.97 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.79

**ตารางที่ 22** แสดงค่าเฉลี่ยรวมของระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยส่วนประสมการตลาด       | ค่าเฉลี่ย   | แปลผล           | ลำดับ |
|------------------------------|-------------|-----------------|-------|
| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์          | 3.82        | เห็นด้วย        | 4     |
| ปัจจัยด้านราคา               | 4.27        | เห็นด้วย        | 2     |
| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย      | 4.43        | เห็นด้วย        | 1     |
| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด | 4.15        | เห็นด้วย        | 3     |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>           | <b>4.17</b> | <b>เห็นด้วย</b> |       |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ให้ความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาดโดยรวม ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.17 สำหรับปัจจัยเรื่อง พบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วยทุกปัจจัย เรียงตามลำดับ คือ ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย มีค่าเฉลี่ย 4.43 รองลงมา คือ ปัจจัยปัจจัยด้านราคา มีค่าเฉลี่ย 4.27 ปัจจัยการส่งเสริมการตลาด 4.15 และปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ มีค่าเฉลี่ย 3.82



### 3.3 ทักษะด้านความคิดเห็นต่อส่วนประสมการตลาดของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์

ตารางที่ 23 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล |                             |                             |                             |
|---|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|   | ไม่เกิน 5 ปี                      | 6 – 10 ปี                   | 11 – 15 ปี                  | มากกว่า 15 ปี               |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)             | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน ได้อย่างสมบูรณ์                          | 3.85<br>(เห็นด้วย)                | 4.34<br>(เห็นด้วย)          | 4.45<br>(เห็นด้วย)          | 4.36<br>(เห็นด้วย)          |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                 | 3.45<br>(ไม่เห็นใจ)               | 3.52<br>(เห็นด้วย)          | 3.03<br>(ไม่เห็นใจ)         | 3.55<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.61<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.79<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 4.70<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.56<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.73<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 4.70<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.51<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.73<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.70<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.27</b><br>(เห็นด้วย)         | <b>4.31</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.35</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.40</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่เห็นใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 23 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.27 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.70 รองลงมา คือ การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มี

ค่าเฉลี่ย 4.70 และเรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.66 ให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.85 และให้ความสำคัญระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.45

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.31 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.61 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.56 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.51 ให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.34 และให้ความสำคัญระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.52

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.35 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.79 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.73 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.73 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.45 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.03

ผู้ตอบแบบสอบถามที่กลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.40 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ค่าเฉลี่ย 4.74 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง ค่าเฉลี่ย 4.70 และเรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น ค่าเฉลี่ย 4.68 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ ค่าเฉลี่ย 4.36 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ ค่าเฉลี่ย 3.55

ตารางที่ 24 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านราคา                           | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล |                             |                             |                             |
|--|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | ไม่เกิน 5 ปี                      | 6 - 10 ปี                   | 11 - 15 ปี                  | มากกว่า 15 ปี               |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)             | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 4.77<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.85<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.87<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.62<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.75<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 3.30<br>(ไม่แน่ใจ)                | 3.61<br>(เห็นด้วย)          | 3.12<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.30<br>(ไม่แน่ใจ)          |
| เฉลี่ย(รวม)                              | 4.27<br>(เห็นด้วย)                | 4.30<br>(เห็นด้วย)          | 4.20<br>(เห็นด้วย)          | 4.31<br>(เห็นด้วย)          |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 24 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.27 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.77 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.74 และให้ความสำคัญระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.30

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.30 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.66 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.62 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.61

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.20 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมัน

เบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.85 และเรื่องเรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.64 และให้ความสำคัญระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.12

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปีให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.31 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.87 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.75 และให้ความสำคัญระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.30

**ตารางที่ 25** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการจัดจำหน่ายที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล  |                                    |                             |                                    |
|---|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
|   | ไม่เกิน 5 ปี                       | 6 – 10 ปี                          | 11 – 15 ปี                  | มากกว่า 15 ปี                      |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 4.62<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.52<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.21<br>(เห็นด้วย)          | 4.72<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเดิม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 4.25<br>(เห็นด้วย)                 | 4.44<br>(เห็นด้วย)                 | 4.21<br>(เห็นด้วย)          | 4.32<br>(เห็นด้วย)                 |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 4.89<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.82<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.88<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.85<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 4.72<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.48<br>(เห็นด้วย)          | 4.77<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.62</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.65</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.45</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.67</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.62 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.89 รองลงมา คือ เรื่อง

สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.72 และเรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.62 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.25

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.65 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.82 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.80 และเรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.52 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วยเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.44

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.45 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.88 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.48 รองลงมา คือ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.21 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.21

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.67 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.85 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.77 และเรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.72 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.32

ตารางที่ 26 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด   | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล  |                                    |                                    |                                    |
|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
|  | ไม่เกิน 5 ปี                       | 6 – 10 ปี                          | 11 – 15 ปี                         | มากกว่า 15 ปี                      |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.72<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.73<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.87<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 4.40<br>(เห็นด้วย)                 | 4.59<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.58<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 4.62<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น        | 4.49<br>(เห็นด้วย)                 | 4.49<br>(เห็นด้วย)                 | 4.48<br>(เห็นด้วย)                 | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                     | 4.36<br>(เห็นด้วย)                 | 4.34<br>(เห็นด้วย)                 | 4.24<br>(เห็นด้วย)                 | 4.30<br>(เห็นด้วย)                 |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์     | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.72<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>   | <b>4.55</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.59</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.55</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.61</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 26 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.74 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ

เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.68 และเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.62 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.49 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.40 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.36

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.59 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.72 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.72 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.66 และเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.59 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.49 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.34

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.73 รองลงมา คือเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.64 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.64 และเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้

ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.48 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.24

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปีให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.61 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.87 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.74 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.64 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.58 และเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.30



ตารางที่ 27 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล   |                             |                             |
|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|   | รถยนต์ญี่ปุ่น               | รถยนต์ยุโรป                 | รถยนต์อเมริกา               |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์                           | 4.19<br>(เห็นด้วย)          | 4.45<br>(เห็นด้วย)          | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                 | 3.44<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.45<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.00<br>(ไม่แน่ใจ)          |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 4.65<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.82<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 4.63<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.73<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.31</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.43</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.44</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 27 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.31 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.66 รองลงมาคือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.65 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.63 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.19 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.44

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.43 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.82 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.73 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.68 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.45 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.45

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.44 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.80 เท่ากับ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.80 เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.80 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.80 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.00

ตารางที่ 28 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านราคา                           | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล   |                             |                             |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | รถยนต์ญี่ปุ่น               | รถยนต์ยุโรป                 | รถยนต์อเมริกา               |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 4.76<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.82<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 5.00<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 4.69<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.77<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.40<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 3.48<br>(ไม่แน่ใจ)          | 2.77<br>(ไม่แน่ใจ)          | 2.00<br>(ไม่เห็นด้วย)       |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>                       | <b>4.31</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.12</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>3.80</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.31 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.76 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.69 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.48

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.23 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.82 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.77 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ เรื่องเรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 2.77

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.80 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมัน

เบนซิน มีค่าเฉลี่ย 5.00 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่า น้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.40 และให้ความสำคัญในระดับไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 2.00

**ตารางที่ 29** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการจัดจำหน่าย ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล          |                                    |                                    |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
|   | รถยนต์ญี่ปุ่น                      | รถยนต์ยุโรป                        | รถยนต์อเมริกา                      |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 4.57<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.41<br>(เห็นด้วย)                 | 4.40<br>(เห็นด้วย)                 |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเดิม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 4.30<br>(เห็นด้วย)                 | 4.36<br>(เห็นด้วย)                 | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 4.83<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 5.00<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 5.00<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.95<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 5.00<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.60</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.68</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.80</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 29 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.60 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.83 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.68 และเรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.57 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเดิมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.30

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.68 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 5.00 และเรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.95 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.41 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.36

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.80 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 5.00 เท่ากับ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 5.00 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.80 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.40

ตารางที่ 30 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด  | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล          |                                    |                                    |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
|   | รถยนต์ญี่ปุ่น                      | รถยนต์ยุโรป                        | รถยนต์อเมริกา                      |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย | 4.75<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.86<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 5.00<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น    | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.20<br>(เห็นด้วย)                 |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น  | 4.63<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 4.51<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.45<br>(เห็นด้วย)                 | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                  | 4.31<br>(เห็นด้วย)                 | 4.36<br>(เห็นด้วย)                 | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์  | 4.69<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.57</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.59</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.67</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.57 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.75 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้

ความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.69 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.63 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.55 และเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.51 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.31

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.59 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.86 รองลงมา คือเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.68 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.64 และเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.45 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.36

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.67 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 5.00 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.80 เท่ากับเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.80 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.60 และเท่ากับเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.60 และให้

ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบบลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.20

**ตารางที่ 31** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ |                             |                             |                             |
|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|   | ไม่เกิน 1,500 ซีซี          | 1,501 – 1,800 ซีซี          | 1,801 – 2,100 ซีซี          | สูงกว่า 2,100 ซีซี          |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์                           | 3.81<br>(เห็นด้วย)          | 4.26<br>(เห็นด้วย)          | 4.54<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.28<br>(เห็นด้วย)          |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                  | 3.67<br>(เห็นด้วย)          | 3.66<br>(เห็นด้วย)          | 3.04<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.09<br>(ไม่แน่ใจ)          |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.78<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.63<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 4.57<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.80<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.78<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.72<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.26</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.36</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.38</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.29</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 31 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซีให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.26 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.64 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.60 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศมี



ค่าเฉลี่ย 4.57 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.81 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.67

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.36 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.66 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.60 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.60 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.26 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.66

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.38 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.80 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.78 เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.72 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.54 และให้ความสำคัญในระดับไม่เห็นด้วยเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.04

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.29 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.78 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.66 และเรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.63 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.28 และให้ความสำคัญในระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.09

ตารางที่ 32 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านราคา                           | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ |                             |                             |                             |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | ไม่เกิน 1,500 ซีซี          | 1,501 – 1,800 ซีซี          | 1,801 – 2,100 ซีซี          | สูงกว่า 2,100 ซีซี          |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 4.69<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.75<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.85<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.84<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.70<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.54<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.81<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 3.83<br>(เห็นด้วย)          | 3.53<br>(เห็นด้วย)          | 2.74<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.25<br>(ไม่แน่ใจ)          |
| เฉลี่ย(รวม)                              | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.33<br>(เห็นด้วย)          | 4.04<br>(เห็นด้วย)          | 4.30<br>(เห็นด้วย)          |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.42 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.74 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.69 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.83

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.33 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.75 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.70 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.53

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.04 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่า

น้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.85 ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.54 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 2.74

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.30 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.84 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมียาราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.81 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ เรื่อง เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.25

**ตารางที่ 33** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการจัดจำหน่าย ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์        |                                    |                                    |                                    |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
|   | ไม่เกิน 1,500 ซีซี                 | 1,501 – 1,800 ซีซี                 | 1,801 – 2,100 ซีซี                 | สูงกว่า 2,100 ซีซี                 |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.63<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.25<br>(เห็นด้วย)                 |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเติม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 4.02<br>(เห็นด้วย)                 | 4.34<br>(เห็นด้วย)                 | 4.59<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.28<br>(เห็นด้วย)                 |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 4.83<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.81<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.93<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.88<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 4.69<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.73<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.76<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.69<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.54</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.62</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.73</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.52</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 33 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.54 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่

เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.83 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.69 และเรื่องสถานีที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.60 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.02

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.62 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.81 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.73 และเรื่องสถานีที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.60 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.34

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.73 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.93 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.76 เรื่องสถานีที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.63 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.59

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.52 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.88 และเรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.69 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.28 และเรื่องสถานีที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.25

ตารางที่ 34 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด   | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์        |                                    |                                    |                             |
|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
|  | ไม่เกิน 1,500 ซีซี                 | 1,501 – 1,800 ซีซี                 | 1,801 – 2,100 ซีซี                 | สูงกว่า 2,100 ซีซี          |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)              | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 4.81<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.75<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.78<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.56<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.65<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.41<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 4.62<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.63<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.56<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น        | 4.67<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.46<br>(เห็นด้วย)                 | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.41<br>(เห็นด้วย)          |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                     | 4.38<br>(เห็นด้วย)                 | 4.31<br>(เห็นด้วย)                 | 4.43<br>(เห็นด้วย)                 | 4.09<br>(เห็นด้วย)          |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์   | 4.67<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.74<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)        | 4.66<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>   | <b>4.61</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.56</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.63</b><br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | <b>4.48</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.61 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.81 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทาง

อินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.67 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.67 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.62 และเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.50 และให้ความสำคัญระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.38

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.56 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.75 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.68 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.63 และเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.56 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.46 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.31

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.63 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.74 เท่ากับ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.74 เท่ากับ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.74 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.65 และเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ

NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.50 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.43

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.48 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.78 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.66 และเรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.56 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.41 เท่ากับเรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.41 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.09

### 3.4 ทศนคติด้านความคิดเห็นต่อส่วนประสมการตลาดของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และขนาดเครื่องยนต์ของรถยนต์

ตารางที่ 35 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล |                           |                           |                           |
|---|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|   | ไม่เกิน 5 ปี                      | 6 – 10 ปี                 | 11 – 15 ปี                | มากกว่า 15 ปี             |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)             | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน ได้อย่างสมบูรณ์                          | 3.43<br>(ไม่แน่ใจ)                | 3.57<br>(เห็นด้วย)        | 3.47<br>(ไม่แน่ใจ)        | 3.65<br>(เห็นด้วย)        |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                 | 3.41<br>(ไม่แน่ใจ)                | 3.23<br>(ไม่แน่ใจ)        | 3.25<br>(ไม่แน่ใจ)        | 3.18<br>(ไม่แน่ใจ)        |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 4.10<br>(เห็นด้วย)                | 4.08<br>(เห็นด้วย)        | 3.97<br>(เห็นด้วย)        | 4.08<br>(เห็นด้วย)        |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 4.14<br>(เห็นด้วย)                | 4.43<br>(เห็นด้วย)        | 4.06<br>(เห็นด้วย)        | 4.24<br>(เห็นด้วย)        |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 4.04<br>(เห็นด้วย)                | 4.08<br>(เห็นด้วย)        | 3.97<br>(เห็นด้วย)        | 3.91<br>(เห็นด้วย)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>3.82</b><br>(เห็นด้วย)         | <b>3.88</b><br>(เห็นด้วย) | <b>3.74</b><br>(เห็นด้วย) | <b>3.81</b><br>(เห็นด้วย) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 35 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.82 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.14 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.10 และเรื่องการใช้



ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.04 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.43 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.41

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.88 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.43 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.08 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.08 ให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.57 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.23

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.74 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.06 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.97 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 3.97 ให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.47 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.25

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.81 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.24 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.08 เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 3.91 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.65 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.18

ตารางที่ 36 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านราคา                           | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล |                             |                       |                             |
|--|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|
|  | ไม่เกิน 5 ปี                  | 6 - 10 ปี                   | 11 - 15 ปี            | มากกว่า 15 ปี               |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)         | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า) | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 4.59<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)   | 4.75<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.41<br>(เห็นด้วย)    | 4.67<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 4.33<br>(เห็นด้วย)            | 4.62<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.38<br>(เห็นด้วย)    | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 3.80<br>(เห็นด้วย)            | 3.81<br>(เห็นด้วย)          | 3.63<br>(เห็นด้วย)    | 3.59<br>(เห็นด้วย)          |
| เฉลี่ย(รวม)                              | 4.24<br>(เห็นด้วย)            | 4.40<br>(เห็นด้วย)          | 4.14<br>(เห็นด้วย)    | 4.27<br>(เห็นด้วย)          |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.24 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.59 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.33 และเรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.80

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์ส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.40 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.75 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.62 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.81

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์ส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.14 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มี

ค่าเฉลี่ย 4.41 รองลงมา คือ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.38 และเรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.63

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปีให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.27 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.67 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.59

**ตารางที่ 37** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการจัดจำหน่าย ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ระยะเวลาที่ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล |                             |                             |                             |
|---|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|   | ไม่เกิน 5 ปี                      | 6 – 10 ปี                   | 11 – 15 ปี                  | มากกว่า 15 ปี               |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)             | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 4.53<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.72<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.65<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเดิม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 4.20<br>(เห็นด้วย)                | 4.13<br>(เห็นด้วย)          | 4.22<br>(เห็นด้วย)          | 4.00<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง)       | 4.68<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.53<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 4.41<br>(เห็นด้วย)                | 4.40<br>(เห็นด้วย)          | 4.31<br>(เห็นด้วย)          | 4.42<br>(เห็นด้วย)          |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.42</b><br>(เห็นด้วย)         | <b>4.46</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.44</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.40</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 37 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.42 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.55 และเรื่องสถานที่

ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.53 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.41 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.20

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.46 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.68 และเรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.64 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.40 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.13

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.44 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.72 และเรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.50 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.31 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.22

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.40 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.65 และเรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.53 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.42 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.00

ตารางที่ 38 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามระยะเวลาที่จับรยนต์นึ่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด   | ระยะเวลาที่จับรยนต์นึ่งส่วนบุคคล |                           |                           |                           |
|--|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|  | ไม่เกิน 5 ปี                     | 6 – 10 ปี                 | 11 – 15 ปี                | มากกว่า 15 ปี             |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)            | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 4.35<br>(เห็นด้วย)               | 4.49<br>(เห็นด้วย)        | 4.25<br>(เห็นด้วย)        | 4.44<br>(เห็นด้วย)        |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 4.08<br>(เห็นด้วย)               | 4.11<br>(เห็นด้วย)        | 4.13<br>(เห็นด้วย)        | 4.18<br>(เห็นด้วย)        |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 4.22<br>(เห็นด้วย)               | 4.38<br>(เห็นด้วย)        | 4.25<br>(เห็นด้วย)        | 4.30<br>(เห็นด้วย)        |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น        | 4.04<br>(เห็นด้วย)               | 3.91<br>(เห็นด้วย)        | 3.97<br>(เห็นด้วย)        | 3.95<br>(เห็นด้วย)        |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                     | 3.78<br>(เห็นด้วย)               | 3.77<br>(เห็นด้วย)        | 3.88<br>(เห็นด้วย)        | 3.77<br>(เห็นด้วย)        |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์   | 4.37<br>(เห็นด้วย)               | 4.32<br>(เห็นด้วย)        | 4.34<br>(เห็นด้วย)        | 4.30<br>(เห็นด้วย)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>   | <b>4.14</b><br>(เห็นด้วย)        | <b>4.16</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.14</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.16</b><br>(เห็นด้วย) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 38 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาจับรยนต์นึ่งส่วนบุคคลไม่เกิน 5 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.14 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.37 รองลงมา คือ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV

เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.35 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.22 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.08 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.04 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.78

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 6 - 10 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.16 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.49 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.38 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.32 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.11 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.91 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.77

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 11 - 15 ปี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.14 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.34 รองลงมา คือ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.25 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.25 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.13 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.97 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.88

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ที่มีระยะเวลาขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 15 ปีให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.16 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.44 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.30 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.30 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.18 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.95 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.77

ตารางที่ 39 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล |                           |                             |
|---|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|
|   | รถยนต์ญี่ปุ่น             | รถยนต์ยุโรป               | รถยนต์อเมริกา               |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์                           | 3.51<br>(เห็นด้วย)        | 3.70<br>(เห็นด้วย)        | 4.00<br>(เห็นด้วย)          |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                 | 3.24<br>(ไม่เห็นใจ)       | 3.36<br>(ไม่เห็นใจ)       | 3.50<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 4.07<br>(เห็นด้วย)        | 4.03<br>(เห็นด้วย)        | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 4.22<br>(เห็นด้วย)        | 4.30<br>(เห็นด้วย)        | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 3.96<br>(เห็นด้วย)        | 4.15<br>(เห็นด้วย)        | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>3.80</b><br>(เห็นด้วย) | <b>3.91</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.20</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่เห็นใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 39 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.80 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.22 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.07 เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 3.96 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.51 และให้ความสำคัญในระดับไม่เห็นใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.24



ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.91 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.30 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.15 เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.03 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.70 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.36

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.20 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.50 รองลงมา คือ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 4.00 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมัน ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.50

ตารางที่ 40 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านราคา                           | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล   |                             |                             |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | รถยนต์ญี่ปุ่น               | รถยนต์ยุโรป                 | รถยนต์อเมริกา               |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 4.64<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.61<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 3.69<br>(เห็นด้วย)          | 3.79<br>(เห็นด้วย)          | 3.50<br>(เห็นด้วย)          |
| เฉลี่ย(รวม)                              | 4.27<br>(เห็นด้วย)          | 4.27<br>(เห็นด้วย)          | 4.17<br>(เห็นด้วย)          |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 40 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.27 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.64 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.50 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.69

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.27 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.61 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.42 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.79

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.17 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมัน

เบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.50 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.50 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.50

ตารางที่ 41 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการจัดจำหน่ายที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล   |                             |                             |
|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|   | รถยนต์ญี่ปุ่น               | รถยนต์ยุโรป                 | รถยนต์อเมริกา               |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 4.65<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.55<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเติม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 4.16<br>(เห็นด้วย)          | 3.97<br>(เห็นด้วย)          | 3.50<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 4.40<br>(เห็นด้วย)          | 4.36<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.45</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.33</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.25</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 41 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.45 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.65 และเรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.60 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.40 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.16

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.33 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.55 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.42 รองลงมา คือ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.36 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 3.97

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.25 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับเรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.50 และเท่ากับเรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.50 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 3.50

ตารางที่ 42 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด   | ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล |                             |                             |
|--|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | รถยนต์ญี่ปุ่น             | รถยนต์ยุโรป                 | รถยนต์อเมริกา               |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 4.39<br>(เห็นด้วย)        | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 4.05<br>(เห็นด้วย)        | 4.52<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 4.25<br>(เห็นด้วย)        | 4.48<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น        | 3.87<br>(เห็นด้วย)        | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                     | 3.71<br>(เห็นด้วย)        | 4.18<br>(เห็นด้วย)          | 4.00<br>(เห็นด้วย)          |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์     | 4.30<br>(เห็นด้วย)        | 4.45<br>(เห็นด้วย)          | 4.50<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>   | <b>4.10</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.41</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.42</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 42 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ญี่ปุ่น ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.10 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่อง รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.39 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้

ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.30 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.25 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.05 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.87 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.71

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์ยุโรป ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.41 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.52 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.48 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.45 เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.42 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.42 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.18

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถยนต์อเมริกา ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.42 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.50 เท่ากับ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย

4.50 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.00

**ตารางที่ 43** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์   | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ |                           |                           |                           |
|---|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|   | ไม่เกิน 1,500 ซีซี          | 1,501 – 1,800 ซีซี        | 1,801 – 2,100 ซีซี        | สูงกว่า 2,100 ซีซี        |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     |
| 1. ก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์                           | 3.46<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.54<br>(เห็นด้วย)        | 3.39<br>(ไม่แน่ใจ)        | 3.76<br>(เห็นด้วย)        |
| 2. การเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์                  | 3.29<br>(ไม่แน่ใจ)          | 3.24<br>(ไม่แน่ใจ)        | 2.97<br>(ไม่แน่ใจ)        | 3.47<br>(ไม่แน่ใจ)        |
| 3. ควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น                 | 4.13<br>(เห็นด้วย)          | 4.04<br>(เห็นด้วย)        | 3.85<br>(เห็นด้วย)        | 4.20<br>(เห็นด้วย)        |
| 4. การใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ | 4.29<br>(เห็นด้วย)          | 4.20<br>(เห็นด้วย)        | 4.21<br>(เห็นด้วย)        | 4.27<br>(เห็นด้วย)        |
| 5. การใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง   | 3.92<br>(เห็นด้วย)          | 4.05<br>(เห็นด้วย)        | 3.88<br>(เห็นด้วย)        | 4.07<br>(เห็นด้วย)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>3.82</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>3.82</b><br>(เห็นด้วย) | <b>3.66</b><br>(เห็นด้วย) | <b>3.95</b><br>(เห็นด้วย) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 43 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.82 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.29 รองลงมาคือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.13 และเรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย

3.92 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.46 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.29

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.82 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.20 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.05 เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.04 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.54 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.24

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.66 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.21 รองลงมา คือ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 3.88 และเรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.85 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.39 และเรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 2.97

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.95 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ มีค่าเฉลี่ย 4.27 รองลงมา คือ เรื่องควรมีการเร่งผลิตก๊าซ NGV เพื่อเป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.20 เรื่องการใช้ก๊าซ NGV ช่วยสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง มีค่าเฉลี่ย 4.07 และเรื่องก๊าซ NGV สามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์ มีค่าเฉลี่ย 3.76 และให้ความสำคัญในระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ เรื่องการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV แทนน้ำมันไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์ มีค่าเฉลี่ย 3.47



ตารางที่ 44 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านราคา                           | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ |                             |                             |                             |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|  | ไม่เกิน 1,500 ซีซี          | 1,501 – 1,800 ซีซี          | 1,801 – 2,100 ซีซี          | สูงกว่า 2,100 ซีซี          |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน | 4.67<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.58<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.52<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.76<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. ก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล  | 4.60<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.39<br>(เห็นด้วย)          | 4.24<br>(เห็นด้วย)          | 4.69<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 3. ก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง        | 3.71<br>(เห็นด้วย)          | 3.77<br>(เห็นด้วย)          | 3.64<br>(เห็นด้วย)          | 3.64<br>(เห็นด้วย)          |
| เฉลี่ย(รวม)                              | 4.33<br>(เห็นด้วย)          | 4.25<br>(เห็นด้วย)          | 4.13<br>(เห็นด้วย)          | 4.36<br>(เห็นด้วย)          |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 44 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.33 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.67 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.60 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.71

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.25 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.58 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.39 และเรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.77

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.13

และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.52 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.24 และเรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.64

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านราคาโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.36 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน มีค่าเฉลี่ย 4.76 และเรื่องก๊าซ NGV ควรมียาคต่ำกว่าน้ำมันดีเซล มีค่าเฉลี่ย 4.69 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องก๊าซ NGV ในอนาคตมีแนวโน้มถูกลง มีค่าเฉลี่ย 3.64

**ตารางที่ 45** แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการจัดจำหน่ายที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านการจัดจำหน่าย   | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ |                             |                           |                             |
|---|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|
|   | ไม่เกิน 1,500 ซีซี          | 1,501 – 1,800 ซีซี          | 1,801 – 2,100 ซีซี        | สูงกว่า 2,100 ซีซี          |
|   | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       |
| 1. สถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์<br>ต้องได้มาตรฐานรับรอง                    | 4.65<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.62<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.45<br>(เห็นด้วย)        | 4.76<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 2. จำนวนสถานีในการให้บริการเดิม<br>ก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมี<br>น้อย | 4.02<br>(เห็นด้วย)          | 4.19<br>(เห็นด้วย)          | 3.97<br>(เห็นด้วย)        | 4.22<br>(เห็นด้วย)          |
| 3. ควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ<br>NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด               | 4.67<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.59<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.42<br>(เห็นด้วย)        | 4.53<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) |
| 4. สถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่<br>พอเพียงในการให้บริการ                   | 4.52<br>(เห็นด้วยอย่างยิ่ง) | 4.39<br>(เห็นด้วย)          | 4.27<br>(เห็นด้วย)        | 4.36<br>(เห็นด้วย)          |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>  | <b>4.46</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.45</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.28</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.47</b><br>(เห็นด้วย)   |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 45 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวม

อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.46 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.67 รองลงมา คือ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.65 และเรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.52 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.02

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.45 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.62 และเรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.59 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.39 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.19

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.28 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.45 รองลงมา เรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.42 เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.27 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 3.97

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการจัดจำหน่ายโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.47 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ เรื่องสถานที่ติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์ต้องได้มาตรฐานรับรอง มีค่าเฉลี่ย 4.76 และเรื่องควรมีการเพิ่มสถานีบริการก๊าซ NGV เพิ่มมากขึ้นในทุกจังหวัด มีค่าเฉลี่ย 4.53 และให้ความสำคัญในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องสถานีบริการควรมีจำนวนหัวจ่ายที่พอเพียงในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ย 4.36 และเรื่องจำนวนสถานีในการให้บริการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ในกรุงเทพมหานครมีน้อย มีค่าเฉลี่ย 4.22

ตารางที่ 46 แสดงค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์

| ปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาด   | ขนาดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ |                           |                           |                           |
|--|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|  | ไม่เกิน 1,500 ซีซี          | 1,501 – 1,800 ซีซี        | 1,801 – 2,100 ซีซี        | สูงกว่า 2,100 ซีซี        |
|  | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)       | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     | ค่าเฉลี่ย<br>(แปลค่า)     |
| 1. รัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย | 4.48<br>(เห็นด้วย)          | 4.34<br>(เห็นด้วย)        | 4.30<br>(เห็นด้วย)        | 4.49<br>(เห็นด้วย)        |
| 2. การประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, โบปปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น      | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.00<br>(เห็นด้วย)        | 3.94<br>(เห็นด้วย)        | 4.18<br>(เห็นด้วย)        |
| 3. การประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น     | 4.42<br>(เห็นด้วย)          | 4.22<br>(เห็นด้วย)        | 4.30<br>(เห็นด้วย)        | 4.29<br>(เห็นด้วย)        |
| 4. การประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น        | 4.04<br>(เห็นด้วย)          | 3.93<br>(เห็นด้วย)        | 3.82<br>(เห็นด้วย)        | 4.04<br>(เห็นด้วย)        |
| 5. พนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น                                     | 3.88<br>(เห็นด้วย)          | 3.78<br>(เห็นด้วย)        | 3.70<br>(เห็นด้วย)        | 3.78<br>(เห็นด้วย)        |
| 6. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์   | 4.25<br>(เห็นด้วย)          | 4.32<br>(เห็นด้วย)        | 4.33<br>(เห็นด้วย)        | 4.42<br>(เห็นด้วย)        |
| <b>เฉลี่ย(รวม)</b>   | <b>4.25</b><br>(เห็นด้วย)   | <b>4.10</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.07</b><br>(เห็นด้วย) | <b>4.20</b><br>(เห็นด้วย) |

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ 3.50-4.49 เห็นด้วย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 46 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.25 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้กันอย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.48 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ

จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.42 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.42 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.25 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.04 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.88

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,501 - 1,800 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.10 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.34 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.32 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.22 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.00 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.93 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.78

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์ 1,801 - 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.07 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.33 รองลงมา คือ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.30 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.30 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.94 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.82 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.70

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV และใช้รถยนต์ขนาดของเครื่องยนต์สูงกว่า 2,100 ซีซี ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการส่งเสริมการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 4.20 และให้ความสำคัญปัจจัยย่อยในระดับเห็นด้วย ได้แก่ เรื่องรัฐบาลควรส่งเสริมการตลาดให้มีการใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์อย่างจริงจัง เพื่อให้มีผู้ใช้อย่างแพร่หลาย มีค่าเฉลี่ย 4.49 รองลงมา คือ เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและสร้างความมั่นใจในการใช้ก๊าซ NGV แก่ผู้ใช้รถยนต์ มีค่าเฉลี่ย 4.42 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้โทรทัศน์และวิทยุ จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.29 เรื่องการประชาสัมพันธ์โดยใช้แผ่นพับ, ใบปลิวจะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.18 เรื่องการประชาสัมพันธ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ต จะมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 4.04 และเรื่องพนักงานที่สถานีบริการมีส่วนช่วยกระตุ้นและแนะนำให้มีการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.78

#### ส่วนที่ 4 ทศนคติด้านพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

##### 4.1 ทศนคติด้านพฤติกรรมของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

ตารางที่ 47 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามแหล่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| แหล่งข้อมูลข่าวสาร | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------|-------|--------|
| หนังสือพิมพ์       | 87    | 43.5   |
| แผ่นพับ            | 30    | 15.0   |
| อินเทอร์เน็ต       | 43    | 21.5   |
| โทรทัศน์-วิทยุ     | 134   | 67.0   |
| นิตยสาร            | 40    | 20.5   |
| คำบอกเล่า          | 79    | 39.5   |
| อื่น ๆ             | 7     | 3.5    |

หมายเหตุ: ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 ราย และตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

จากตารางที่ 47 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำทางสื่อโทรทัศน์-วิทยุ คิดเป็นร้อยละ 67.0 รองลงมาได้แก่ สื่อหนังสือพิมพ์ คิดเป็นร้อยละ 43.5 จากคำบอกเล่า คิดเป็นร้อยละ 39.5 สื่ออินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 21.5 สื่อนิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 20.5 สื่อแผ่นพับคิดเป็นร้อยละ 15.0 และสื่ออื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3.5

ตารางที่ 48 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการใช้บริการของสถานีบริการ

| สถานบริการ                | จำนวน      | ร้อยละ       |
|---------------------------|------------|--------------|
| สถานีเดิมเป็นประจำ        | 87         | 43.5         |
| ไม่ประจำแล้วแต่การเดินทาง | 113        | 56.5         |
| อื่น ๆ                    | -          | -            |
| <b>รวม</b>                | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 48 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่ใช้บริการจากสถานีบริการแบบไม่ประจำแล้วแต่การเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 56.50 และใช้สถานีบริการสถานีเดิมเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 43.5

ตารางที่ 49 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV

| ค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV เฉลี่ยต่อเดือน | จำนวน      | ร้อยละ       |
|--|------------|--------------|
| ไม่เกิน 1,000 บาท                                  | 35         | 17.5         |
| 1,001-2,000 บาท                                    | 56         | 28.0         |
| 2,001-3,000 บาท                                    | 65         | 32.5         |
| มากกว่า 3,001 บาท                                  | 44         | 22.0         |
| <b>รวม</b>   | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 49 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวนมากที่สุด มีค่าใช้จ่ายในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV เฉลี่ย 2,001-3,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 32.50 รองลงมา มีค่าใช้จ่าย 1,001 – 2,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ค่าใช้จ่ายมากกว่า 3,001 บาทขึ้นไปต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 22.0 และไม่เกิน 1,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 17.5



ตารางที่ 50 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามความถี่ในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV

| ความถี่ในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV | จำนวน      | ร้อยละ       |
|----------------------------------|------------|--------------|
| 1 ครั้งต่อเดือน                  | 3          | 1.5          |
| 2 ครั้งต่อเดือน                  | 2          | 1.0          |
| 3 ครั้งต่อเดือน                  | 6          | 3.0          |
| 4 ครั้งต่อเดือน                  | 24         | 12.0         |
| มากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน          | 165        | 82.5         |
| <b>รวม</b>                       | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 50 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV มากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 82.5 รองลงมา มีความถี่ 4 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 12.0 มีความถี่ 3 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 3.0 มีความถี่ 1 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 1.5 และมีความถี่ 2 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 51 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการแนะนำก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้บุคคลที่รู้จัก

| การแนะนำก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้บุคคลอื่นรู้จัก | จำนวน      | ร้อยละ       |
|---|------------|--------------|
| แนะนำแน่นอน   | 184        | 92.0         |
| ยังไม่แน่ใจ   | 16         | 8.0          |
| ไม่แนะนำแน่นอน  | 0          | 0.0          |
| <b>รวม</b>  | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 51 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการแนะนำก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ให้แก่บุคคลที่รู้จัก คือ แนะนำแน่นอน คิดเป็นร้อยละ 92.0 รองลงมา ยังไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 8.0

ตารางที่ 52 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV กรณีมีราคาสูงขึ้น

| การเติมก๊าซธรรมชาติ NGV<br>กรณีราคาสูงขึ้น | จำนวน      | ร้อยละ       |
|--|------------|--------------|
| เติมต่อไป                                  | 174        | 87.0         |
| ไม่เติม                                    | 26         | 13.0         |
| <b>รวม</b>                                 | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 52 พบว่า ถ้าราคาก๊าซธรรมชาติ NGV สูงขึ้นผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่จะเติมก๊าซธรรมชาติ NGV ต่อไป คิดเป็นร้อยละ 87.0 และไม่เติมก๊าซธรรมชาติ NGV คิดเป็นร้อยละ 13.0

#### 4.2 ทักษะด้านพฤติกรรมของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

ตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามแหล่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| แหล่งข้อมูลข่าวสาร | จำนวน | ร้อยละ |
|--------------------|-------|--------|
| หนังสือพิมพ์       | 77    | 38.0   |
| แผ่นพับ            | 28    | 14.0   |
| อินเทอร์เน็ต       | 28    | 14.0   |
| โทรทัศน์-วิทยุ     | 167   | 83.5   |
| นิตยสาร            | 26    | 13.0   |
| คำบอกเล่า          | 61    | 30.5   |
| อื่น ๆ             | 5     | 2.5    |

หมายเหตุ: ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 ราย และตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

จากตารางที่ 53 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จากทางสื่อโทรทัศน์-วิทยุ คิดเป็นร้อยละ

83.5 รองลงมาได้แก่ สื่อหนังสือพิมพ์ คิดเป็นร้อยละ 38.0 จากคำบอกเล่า คิดเป็นร้อยละ 30.5 สื่ออินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 14.0 สื่อแผ่นพับ คิดเป็นร้อยละ 14.0 สื่อนิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 13.0 และสื่ออื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.5

ตารางที่ 54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการเชื่อเพลิงที่เติม

| สถานีบริการ     | จำนวน | ร้อยละ |
|-----------------|-------|--------|
| น้ำมันเบนซิน 91 | 70    | 35.0   |
| น้ำมันเบนซิน 95 | 41    | 20.5   |
| แก๊สโซฮอล์ 91   | 15    | 7.5    |
| แก๊สโซฮอล์ 95   | 50    | 25.0   |
| ก๊าซ LPG        | 9     | 4.5    |
| น้ำมันดีเซล     | 15    | 7.5    |
| รวม             | 200   | 100.0  |

จากตารางที่ 54 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวนมากใช้น้ำมันเบนซิน 91 เป็นเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมา ใช้แก๊สโซฮอล์ 95 คิดเป็นร้อยละ 25.0 น้ำมันเบนซิน 95 คิดเป็นร้อยละ 20.5 ใช้แก๊สโซฮอล์ 91 เท่ากับน้ำมันดีเซล แต่ละกลุ่มคิดเป็นร้อยละ 7.5 และใช้ก๊าซ LPG คิดเป็นร้อยละ 4.5

ตารางที่ 55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามการใช้บริการของสถานีบริการ

| สถานีบริการ               | จำนวน      | ร้อยละ       |
|---------------------------|------------|--------------|
| สถานีเดิมเป็นประจำ        | 86         | 43.0         |
| ไม่ประจำแล้วแต่การเดินทาง | 111        | 55.5         |
| อื่นๆ                     | 3          | 1.5          |
| <b>รวม</b>                | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 55 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่ ใช้บริการจากสถานีบริการแบบไม่ประจำแล้วแต่การเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 55.5 และใช้บริการสถานีเดิมเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 43.0

ตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามค่าใช้จ่ายปัจจุบันในการเติมเชื้อเพลิง เหล็กต่อเดือน

| ค่าใช้จ่ายปัจจุบันในการเติมเชื้อเพลิง<br>เหล็กต่อเดือน | จำนวน      | ร้อยละ       |
|--|------------|--------------|
| ไม่เกิน 1,000 บาท                                      | 16         | 8.0          |
| 1,001-2,000 บาท  | 44         | 22.0         |
| 2,001-3,000 บาท  | 62         | 31.0         |
| มากกว่า 3,001 บาท                                      | 78         | 39.0         |
| <b>รวม</b>   | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 56 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช่ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวนมาก มีค่าใช้จ่ายปัจจุบันในการเติมเชื้อเพลิงเหล็กมากกว่า 3,001 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมา มีค่าใช้จ่าย 2,001 – 3,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 31.0 มีค่าใช้จ่าย 1,001 – 2,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 22.0 และไม่เกิน 1,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 57 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามความถี่ในการเติมเชื้อเพลิง

| ความถี่ในการเติมเชื้อเพลิง | จำนวน      | ร้อยละ       |
|----------------------------|------------|--------------|
| 1 ครั้งต่อเดือน            | 2          | 1.0          |
| 2 ครั้งต่อเดือน            | 27         | 13.5         |
| 3 ครั้งต่อเดือน            | 28         | 14.0         |
| 4 ครั้งต่อเดือน            | 76         | 38.0         |
| มากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน    | 67         | 33.5         |
| <b>รวม</b>                 | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 57 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวนมากมีความถี่ในการเติมเชื้อเพลิง 4 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมา มีความถี่มากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 33.5 มีความถี่ 3 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 13.5 มีความถี่ 2 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 13.5 และมีความถี่ 1 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามโอกาสในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV

| โอกาสในการเติมก๊าซธรรมชาติ NGV | จำนวน      | ร้อยละ       |
|--------------------------------|------------|--------------|
| เติมแน่นอน                     | 60         | 30.0         |
| ยังไม่แน่ใจ                    | 122        | 61.0         |
| ไม่เติมแน่นอน                  | 18         | 9.0          |
| <b>รวม</b>                     | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 58 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV ส่วนใหญ่ไม่แน่ใจในโอกาสการใช้หรือเติมก๊าซธรรมชาติ NGV คิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมา คือ มีโอกาสเติมแน่นอน คิดเป็นร้อยละ 30.0 และไม่เติมหรือไม่มีโอกาสใช้แน่นอน คิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 59 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำแนกตามปัจจัยที่ทำให้พิจารณาทดลองใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

| ปัจจัยที่ทำให้พิจารณาทดลองใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV   | จำนวน      | ร้อยละ       |
|---|------------|--------------|
| มีผู้ใช้แล้วแนะนำ                               | 15         | 7.5          |
| มีการรับประกันการเสียหายของเครื่องยนต์จากผู้ขาย | 85         | 42.5         |
| มีราคาถูกกว่าน้ำมัน                             | 63         | 31.5         |
| อื่นๆ   | 21         | 10.5         |
| ไม่ใช่แน่นอน                                    | 16         | 8.0          |
| <b>รวม</b>                                      | <b>200</b> | <b>100.0</b> |

จากตารางที่ 59 พบว่า ปัจจัยที่จะทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV พิจารณาทดลองใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV มากที่สุดคือ มีการรับประกันการเสียหายของเครื่องยนต์จากผู้ขาย คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมา คือ มีราคาถูกกว่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 31.5 อื่นๆ (มีความเชื่อมั่นในผลิตภัณฑ์ ถ้ามีข้อมูลประกอบการตัดสินใจมากพอ เป็นต้น) คิดเป็นร้อยละ 10.5 ไม่ใช่แน่นอน คิดเป็นร้อยละ 8.0 และมีผู้ใช้แล้วมาแนะนำ คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

#### ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

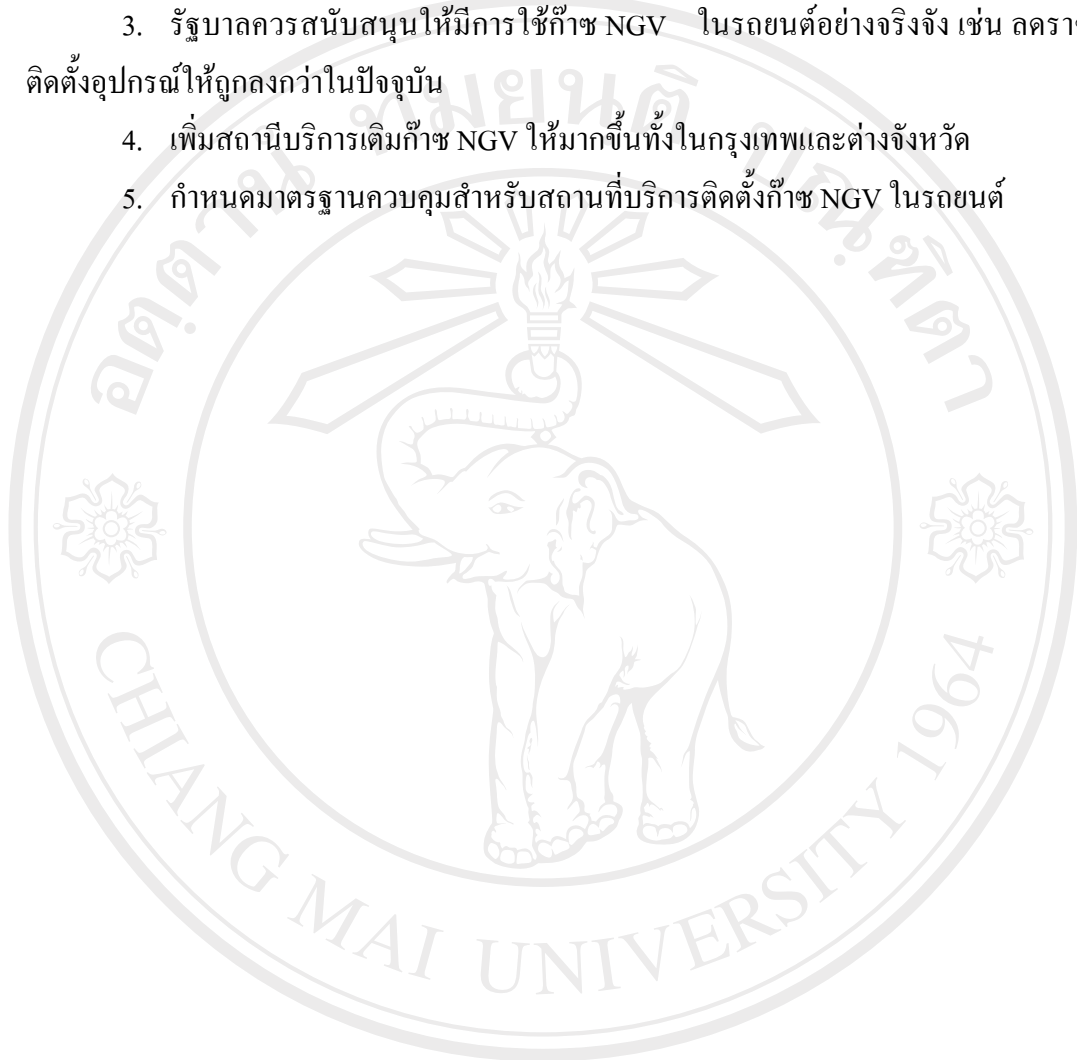
##### 5.1 ข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

1. เพิ่มสถานีบริการเติมก๊าซ NGV ให้มากขึ้นทั้งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัด
2. ควบคุมราคาก๊าซ NGV ให้มีราคาที่เหมาะสม
3. พัฒนาดังบรรจุก๊าซ NGV ให้มีน้ำหนักเบาและมีขนาดเล็กลง แต่สามารถบรรจุก๊าซได้เพิ่มขึ้น
4. รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการใช้ก๊าซ NGV ในรถยนต์อย่างจริงจัง เช่น ลดราคาค่าติดตั้งอุปกรณ์ให้ถูกลงกว่าในปัจจุบัน
5. กำหนดมาตรฐานควบคุมสำหรับสถานีที่บริการติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์

##### 5.2 ข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

1. มีการติดตั้งเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซ NGV จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

2. ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้งานก๊าซ NGV แก่ผู้บริโภคอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยผ่านทางสื่อที่มี ประสิทธิภาพ เช่น โทรทัศน์และหนังสือพิมพ์
3. รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการใช้ก๊าซ NGV ในรถยนต์อย่างจริงจัง เช่น ลดราคาค่าติดตั้งอุปกรณ์ให้ถูกลงกว่าในปัจจุบัน
4. เพิ่มสถานีบริการเติมก๊าซ NGV ให้มากขึ้นทั้งในกรุงเทพและต่างจังหวัด
5. กำหนดมาตรฐานควบคุมสำหรับสถานที่บริการติดตั้งก๊าซ NGV ในรถยนต์



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved