

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วงปีพ.ศ. 2545 ที่ผ่านมานั้นสำหรับสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบของโลกจะพบว่า ราคาน้ำมันดิบโดยเฉลี่ยของปีจะอยู่ในระดับ 23 – 25 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเมื่อเทียบกับปี 2544 นั้นจะพบว่า ราคาในปีนี้ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องกว่า 10 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งทั้งนี้จะเป็นผลมาจากมาตรการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มโอเปก และความวิตกกังวลของตลาดน้ำมันเกี่ยวกับเรื่องของโอกาสที่จะเกิดสงครามในแถบตะวันออกกลาง ซึ่งประเด็นความวิตกกังวลดังกล่าวนี้เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันดิบในช่วงปี 2545 นั้นมีความผันผวนเป็นอย่างมาก จากในช่วงต้นปีที่ราคาน้ำมันดิบนั้นจะอยู่ที่ระดับ 16 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล แต่พอมาช่วงปลายปีราคาก็เคลื่อนไหวขึ้นไปถึงระดับ 25 – 30 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล นอกจากนี้ยังพบว่า ระดับปริมาณน้ำมันสำรองของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว (OECD) ยังคงอยู่ในระดับต่ำที่สุดในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาอีกด้วย

ยิ่งไปกว่านั้นพอเข้าสู่ปี 2546 ราคาน้ำมันดิบของโลกไม่ได้มีแนวโน้มที่จะลดลงเลย ซึ่งที่มีลดลงนั้นก็แทบจะไม่มีแตกต่างไปจากเดิมมากเท่าไรนัก อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2546 จากผลการประชุมของกลุ่มโอเปกได้มีมติปรับลดเพดานการผลิตลง 0.9 ล้านบาร์เรล/วัน ภายมาอยู่ที่ระดับ 24.5 ล้านบาร์เรล/วัน ซึ่งจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 โดยราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยของไตรมาส 3 ปี 2546 อยู่ในระดับ 26.57 และ 28.43 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

โดยภาพรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ราคาน้ำมันดิบของทุกแหล่งผลิตนั้นในช่วงปี 2546 ที่ผ่านมา (9 เดือนแรกของปี) มีอัตราที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งราคาโดยรวมเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 26.46 ถึง 31.03 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล รายละเอียดอยู่ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ราคาน้ำมันดิบ (หน่วย : เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล)

ช่วงเวลา	ทاپีส	โอมาน	ดูไบ	เบรนท์	WTI
2545	25.64	23.94	23.81	25.15	26.09
2546(9 เดือน)	29.64	26.82	26.46	28.46	31.03
ไตรมาส 2 (2546)	27.25	24.76	24.44	25.90	29.02
ไตรมาส 3 (2546)	29.51	26.90	26.57	28.34	30.18
กรกฎาคม 2546	28.51	26.85	26.72	28.34	30.70
สิงหาคม 2546	30.70	27.97	27.66	29.69	31.57
กันยายน 2546	29.45	25.94	25.37	27.03	28.40
30 กันยายน 2546	29.75	26.20	25.58	28.13	29.11

ที่มา: วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 61 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2546 หน้า 44

จากตารางแสดงราคาน้ำมันของแหล่งผลิตทั่วโลกดังกล่าวนี้จะเห็นได้ว่า ราคาของน้ำมันดิบนั้นมีอัตราเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้ในปัจจุบันนี้ในเรื่องของน้ำมันดิบนั้น ได้กลายเป็นปัญหาพลังงานที่สำคัญที่เกิดขึ้นในขณะนี้ทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทยด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องมาจากการที่ความต้องการใช้น้ำมันโลกนั้นมีมากกว่าอุปทานน้ำมันโลก และที่สำคัญอย่างยิ่งอุปทานของน้ำมันโลกนั้นมีขีดจำกัด ซึ่งปัจจุบันการผลิตน้ำมันที่มีการดำเนินการอยู่ก็เข้าใกล้ระดับที่มีการใช้การผลิตเต็มที (Full Capacity)(ปราณี ชติยศ: 2544, หน้า73) ในขณะที่ต้องการในการใช้น้ำมันโลกนั้นก็ยังคงมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาที่ต้องมีการใช้น้ำมันเข้ามาเป็นเชื้อเพลิงในการพัฒนางานลักษณะต่างๆโดยทั่วไป ซึ่งรวมทั้งประเทศไทยของเราด้วยเช่นกัน

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของไทย

ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยนั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามราคาผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปของตลาดรสิงคโปร์ และค่าเงินบาท โดยโรงกลั่นน้ำมันของไทยได้ใช้ราคาน้ำมันในตลาดรสิงคโปร์เป็นฐานในการกำหนดราคาน้ำมันขายส่งหน้าโรงกลั่น โดยจะใช้ราคาเฉลี่ยย้อนหลังประมาณ 3 วัน ทำให้ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นของไทย ปรับตัวตามราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดรสิงคโปร์ ในเวลาที่ใกล้เคียงกันส่วนราคาขายปลีกน้ำมัน ณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง จะขึ้นอยู่กับราคาขายส่งหน้าโรงกลั่น ซึ่งเป็นต้นทุนของบริษัทผู้ค้าน้ำมัน และภาวะการแข่งขันในตลาดน้ำมันของประเทศไทย

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปของตลาดจอร์จทาวน์นั้นจะมีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงไปตามราคาน้ำมันดิบและความต้องการใช้ในภูมิภาค นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันสำเร็จรูปแต่ละชนิดจะเป็นไปตามช่วงฤดูกาลด้วย โดยราคาน้ำมันเบนซินซึ่งเป็นน้ำมันที่ใช้ในการขับเคลื่อนพาหนะ ราคาจะปรับตัวสูงขึ้นในช่วงฤดูร้อน เนื่องจากมีการใช้พาหนะในช่วงนี้มาก ส่วนน้ำมันดีเซลและเตาเป็นน้ำมันเพื่อความอบอุ่น ราคาจะปรับตัวสูงขึ้นในฤดูหนาว โดยคาดว่า ราคาน้ำมันเบนซินและดีเซลหมุนเร็วในตลาดจอร์จทาวน์ปี 2546 จะเคลื่อนไหวอยู่ในระดับ 25 – 29 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และ 24 – 29 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

สำหรับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2545 อยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2544 โดยราคาขายปลีกเฉลี่ยของน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ,91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลง 0.22 , 0.22 และ 0.32 บาท/ลิตร มาอยู่ในระดับ 13.80, 12.80 และ 12.21 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดยปัจจัยค่าเงินบาทในปี 2545 แข็งตัวขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา 1.5 บาท/เหรียญสหรัฐ ทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันของไทยลดลงประมาณ 0.30 บาท/ลิตร

อย่างไรก็ตามจากข้อมูลในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2546 นี้พบว่า ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยของไทย โดยเฉพาะในส่วนของราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95 และ 91 นั้นมีการปรับตัวสูงขึ้น 0.38 และ 0.41 บาท/ลิตร ตามลำดับ

จากลักษณะต่างๆดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ถ้าพิจารณาโดยภาพรวมจะพบว่า ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยนั้นมีอัตราเพิ่มขึ้น และลดลงสลับกันไปอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากราคาที่ผันผวนของราคาน้ำมันดิบในตลาดจอร์จทาวน์ และปริมาณการใช้ทั้งหมดเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ตารางแสดงราคาขายปลีก (หน่วย : บาท/ลิตร)

ช่วงเวลา	เบนซิน ออกเทน 95	เบนซิน ออกเทน 91	ดีเซล หมุนเร็ว
2544	15.52	14.52	13.43
2545	15.29	14.29	13.12
2546 (6 เดือน)	16.58	15.59	14.01
ไตรมาส 2 (2546)	16.25	15.25	13.94
ไตรมาส 3 (2546)	16.63	15.66	13.43
กรกฎาคม 2546	16.34	15.34	13.03
สิงหาคม 2546	17.69	16.19	13.64
กันยายน 2546	16.36	15.77	15.63
30 กันยายน 2546	15.79	14.89	13.29

ที่มา: วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 61 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2546 หน้า 46

จากราคาน้ำมันดิบที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจากปัญหาการที่น้ำมันดิบนั้นเป็นพลังงานที่ใช้แล้วหมดไปนั้นคือ ไม่สามารถผลิตขึ้นมาทดแทนใหม่ได้จึงทำให้มีการควบคุมการใช้้ำมันดิบ และหลายๆประเทศก็เริ่มที่จะหันกลับมามองหาพลังงานที่จะนำมาใช้ทดแทนน้ำมันดิบทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการที่ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันจะเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องแต่อัตราการใช้น้ำมันดิบของประเทศก็ไม่ได้ลดลงไปเลย โดยเฉพาะประเทศไทยที่จะเห็นได้จาก

“นายพงศ์พยัคฆ์ เสถียรปภิธรณกร ผู้จัดการฝ่ายประชาสัมพันธ์ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)เปิดเผยถึงสถานการณ์การใช้ปิโตรเลียมของประเทศไทยในช่วง ๑๑ เดือนแรกปี ๒๕๔๕ (เดือนมกราคม-พฤศจิกายน) ว่า ความต้องการใช้ปิโตรเลียม ประกอบด้วย น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ (ไม่รวมภาคอุตสาหกรรมปิโตรเคมี) มีปริมาณเฉลี่ย ๕๕๒,๓๐๐ บาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ ๖.๔ แบ่งเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน มีการใช้รวม ๖๑๖,๕๐๐ บาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๒ โดยน้ำมันดีเซล ๒๗๕,๓๐๐ บาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๘ น้ำมันเบนซิน ๑๒๕,๑๐๐ บาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๒...”

(ที่มา: http://news.mweb.co.th/xfile/xfile_85650.html)

“การใช้น้ำมันดิบในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2546 นั้นอยู่ที่ระดับ 867,000 บาร์เรลต่อวัน ซึ่งนับได้ว่าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 6.6 เมื่อเทียบกับช่วงปีที่ผ่านมา”

(ที่มา: วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 61 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2546 หน้า 53)

“การใช้น้ำมันเบนซินของประเทศไทยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2546 นั้นพบว่าปริมาณการใช้อยู่ที่ระดับ 131 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับ 6 เดือนแรกของปี 2545 ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีก่อนมาจนถึง 6 เดือนแรกของปีนี้ ซึ่งเป็นผลมาจากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมที่ยังคงขยายตัว สังเกตได้จากปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 และ 55 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน...”

(ที่มา: วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 61 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2546 หน้า 58)

จากรายงานข่าวต่างๆข้างต้นเห็นได้ว่าอัตราการใช้พลังงานน้ำมันของไทยไม่มีแนวโน้มที่จะลดลงเลยแต่กลับมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นทางรัฐบาลจึงได้มีความพยายามที่จะเสาะแสวงหาพลังงานในรูปแบบอื่นเข้ามาใช้เพื่อทดแทนพลังงานน้ำมัน โดยรูปแบบพลังงานหนึ่งที่ค่อนข้างได้รับความสนใจอยู่ในขณะนี้และได้มีการดำเนินการเพื่อให้มีการทดลองใช้ในบางพื้นที่แล้วนั้นคือพลังงานแก๊สโซฮอลล์

แก๊สโซฮอลล์ เป็นเชื้อเพลิงที่ใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน ซึ่งจริงๆแล้วมีการใช้ในต่างประเทศกันอย่างแพร่หลายมานานกว่า 25 ปีแล้วเช่นในประเทศ สหรัฐฯ บราซิล แคนาดา เม็กซิโกฯลฯ และในอนาคตมีการคาดการณ์ว่าจะมีการใช้เพิ่มมากขึ้น เพื่อทดแทนพลังงานเชื้อเพลิงจากปิโตรเลียมที่นับวันจะหมดไปและมีราคาสูงขึ้น รวมทั้งเพื่อช่วยลดมลพิษที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ดังนั้นในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารด้านพลังงานและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล” ส่วนหนึ่งเพื่อประโยชน์ในการที่จะสามารถนำข้อมูลที่ได้อไปช่วยในการวางแผนรณรงค์การสื่อสารเพื่อสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอลล์แทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้เพราะแก๊สโซฮอลล์นั้นเปรียบเสมือนเป็นนวัตกรรมใหม่ที่เพิ่งเข้ามาสู่สังคมไทย ดังนั้นในการที่จะเผยแพร่ออกสู่สาธารณชนทั่วไปจึงจำเป็นที่จะต้องมีการหาจุดยืนหรือตำแหน่งที่เหมาะสมของตัวนวัตกรรมนี้กับกลุ่มประชาชนเป้าหมายก่อนเพื่อที่จะได้ทำการสื่อสารได้อย่างตรงจุดและจะได้ส่งผลให้การเผยแพร่รณรงค์ในครั้งนี้ประสบความสำเร็จต่อไป ไม่ใช่เกิดขึ้น

มาและก็เจ็บหายไประหว่างนั้นอย่างน่าทึ่งเกี่ยวกับกรณีที่เกิดขึ้นมาในประเทศไทยและก็หายไปไม่ได้รับการสนับสนุนจากประชาชนทั่วไปเท่าที่ควร...

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อสำรวจการเปิดรับข่าวสารทางด้านพลังงาน ทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับสถานการณ์ด้านพลังงานต่างๆ โดยทั่วไปและในส่วนที่เกี่ยวกับแก๊ส โซลาร์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาปัจจัยอื่นๆที่มีผลต่อการยอมรับการใช้แก๊ส โซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ ลักษณะทางประชากร, ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซลาร์

ปัญหาคำถามวิจัย

1. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการเปิดรับข่าวสารทางด้านพลังงานอย่างไร
2. ลักษณะทางประชากรมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลหรือไม่
3. การเปิดรับข่าวสารด้านพลังงานมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่
4. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซลาร์ในด้านการมองเห็นประโยชน์เชิงเทียบมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่
5. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซลาร์ในด้านความยุ่งยากสลับซับซ้อนในการใช้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่
6. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซลาร์ในด้านความสามารถในการสังเกตเห็นผลได้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่
7. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซลาร์ในด้านความเข้ากันได้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซลาร์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่

สมมติฐานการวิจัย

1. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกันจะมีการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงแตกต่างกัน
2. การเปิดรับข่าวสารด้านพลังงานของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง
3. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ในด้านการมองเห็นประโยชน์เชิงเทียบมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง
4. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ในด้านความยุ่งยากสลับซับซ้อนในการใช้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง
5. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ในด้านความสามารถในการสังเกตเห็นผลได้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง
6. ความคิดเห็นต่อคุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ในด้านความเข้ากันได้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

1. ขอบเขตพื้นที่

เป็นการศึกษาเฉพาะประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป และเป็นบุคคลที่ขับรถ(ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์)เข้ามาเติมน้ำมันตามสถานีบริการน้ำมันบางจากที่ให้บริการแก๊สโซฮอลล์

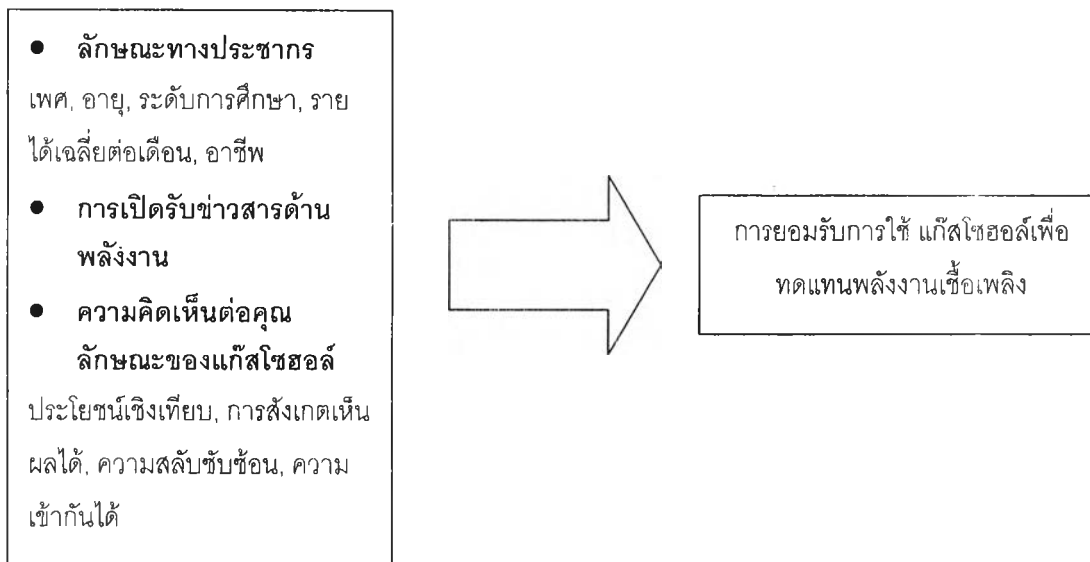
2. ปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในที่นี้จะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ๆคือ

2.1 ลักษณะทางประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน อาชีพ

2.2 การเปิดรับข่าวสารด้านพลังงาน ในที่นี้ ได้แก่ การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับสถานการณ์ด้านพลังงานต่างๆโดยทั่วไป รวมถึงเรื่องของแก๊สโซฮอลล์ของประชาชนจากสื่อต่างๆ ได้แก่ สื่อบุคคล สื่อมวลชน และสื่อเฉพาะกิจ

2.3 ความคิดเห็นของประชาชนต่อคุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ ซึ่งจะมีการแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ การมองเห็นประโยชน์เชิงเทียบ ความสามารถในการสังเกตเห็นผลได้ ความยุ่งยากสลับซับซ้อนในการใช้ และความเข้ากันได้

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย



นิยามศัพท์

1. **แก๊สโซฮอล์** หมายถึง น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่มีส่วนผสมของเอทานอล (Ethanol) ซึ่งเป็นสารออกซิเจนเนต (Oxygenate) ชนิดหนึ่งซึ่งช่วยเพิ่มปริมาณออกซิเจนในน้ำมัน ทำให้การเผาไหม้สะอาดขึ้น และช่วยเพิ่มค่าออกเทน
2. **ลักษณะทางประชากร** หมายถึง เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอาชีพ
3. **ประชาชนเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล** หมายถึง ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป และเป็นบุคคลที่ขับรถ(รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์)

4. การเปิดรับข่าวสารด้านพลังงาน หมายถึง การได้รับข่าวสารด้านพลังงานของประชาชนจากสื่อต่างๆ ได้แก่ สื่อบุคคล สื่อมวลชน และสื่อเฉพาะกิจ เกี่ยวกับ
 - สถานการณ์ด้านพลังงานโดยทั่วไป ทั้งพลังงานไฟฟ้า พลังงานเชื้อเพลิงอื่นๆ เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ แก๊สหุงต้ม น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้น รวมไปถึงเรื่องของการรณรงค์เกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงาน และการจัดหาทางเลือกของพลังงานในอนาคต
 - พลังงานแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง การเปิดรับข่าวสารของประชาชนเกี่ยวกับสถานการณ์ การใช้ประโยชน์จากพลังงานแก๊สโซฮอลล์
5. สื่อบุคคล หมายถึง บิดามารดา สามิภรรยา ญาติพี่น้อง รวมไปถึงเพื่อนฝูง และเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. สื่อมวลชน หมายถึง โทรทัศน์, วิทยุ, หนังสือพิมพ์, และนิตยสาร
7. สื่อเฉพาะกิจ หมายถึง สื่อที่ใช้ในการเผยแพร่เรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพลังงานโดยทั่วไปและแก๊สโซฮอลล์ ซึ่งได้แก่ แผ่นพับ โปสเตอร์ การจัดสัมมนา รวมทั้งกิจกรรมและนิทรรศการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเรื่องของพลังงาน
8. ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึกที่มีต่อคุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ในด้านต่างๆทั้งในแง่บวกและลบ
9. คุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง คุณลักษณะของแก๊สโซฮอลล์ซึ่งจะมีอิทธิพลต่ออัตราการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมี 4 ด้านได้แก่
 - 9.1 การมองเห็นประโยชน์เชิงเทียบ (Relative Advantage) ของตัวนวัตกรรม คือการแสดงออกถึงระดับความรู้สึกว่านวัตกรรมนั้นดีกว่าความคิดเดิมก่อนที่นวัตกรรมจะถูกนำมาใช้แทนที่ ระดับของประโยชน์เชิงเทียบนี้มักจะเกิดขึ้นในลักษณะของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ชื่อเสียงทางสังคม หรือผลประโยชน์อื่นๆ ลักษณะของนวัตกรรมเป็นตัวกำหนดว่าประโยชน์เชิงเทียบประเภทใด (เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม หรือด้านอื่นๆ) เป็นสิ่งสำคัญสำหรับกลุ่มผู้ยอมรับนวัตกรรม
 - 9.2 ความเข้ากันได้ (Compatibility) หมายถึงว่า ตัวของใหม่นั้นมีความสอดคล้องกับค่านิยม ความเชื่อ และวัฒนธรรมที่สมาชิกส่วนใหญ่ของชุมชนนั้นนับถือ

9.3 ความยุ่งยากหรือความสลับซับซ้อน (Complexity) หมายถึง ความยุ่งยากในการที่จะยอมรับนำเอานวัตกรรมนั้นๆ ไปปฏิบัติ

9.4 ความสามารถในการสังเกตเห็นผลได้ (Observability) การที่ตัวนวัตกรรมนั้นสามารถแสดงให้ผู้รับสารเห็นประโยชน์ได้ว่า สามารถทำได้แล้วผล สามารถเพิ่มผลผลิต เพิ่มรายได้ เช่น การแสดงออกถึงความประหยัด การมีประสิทธิภาพดี

10. การยอมรับแก๊สโซลล์ของประชาชน หมายถึง การที่ประชาชนยอมรับการใช้แก๊สโซลล์แทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตามที่มีใช้อยู่ปัจจุบัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อนำผลที่ได้ไปเป็นแนวทางในการกำหนดตำแหน่งของนวัตกรรม(แก๊สโซลล์)เพื่อที่จะทำการวางแผนการสื่อสารเพื่อเผยแพร่ได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมต่อไป
2. เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการยอมรับนวัตกรรมในเรื่องอื่นๆต่อไป