

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

ในช่วงเวลาหลายทศวรรษที่ผ่านมาประเทศต่างๆ ได้เร่งพัฒนาตนเองทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม จนทำให้ปัจจุบันหลายประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีการเปลี่ยนแปลงของสังคมอย่างไม่หยุดนิ่ง การพัฒนาดังกล่าวก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมนุษย์มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยในชีวิตและคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งความต้องการทั้งหมดนั้นต้องอาศัยวัตถุดิบพื้นฐานจากทรัพยากรธรรมชาติผนวกกับการพัฒนาทางเทคโนโลยีที่เหมาะสม นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็วทำให้ความต้องการบริโภคสินค้าและบริการมีมากขึ้น จนทำให้เกิดการร่อยหรอและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของทรัพยากรธรรมชาติอย่างรวดเร็ว ดังข้อเสนอด้านประชากรและสิ่งแวดล้อมที่อธิบายว่า ประชากร การบริโภคและเทคโนโลยีเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปราบฏการณ์ดังกล่าวได้ถูกเสนอเป็นสมการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประชากรกับสิ่งแวดล้อมว่า $I = P \times A \times T$ เมื่อ I หมายถึง ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมโดยรวม (total environment impact) P หมายถึง ขนาดของประชากร (population size) A หมายถึง ระดับความมั่งคั่งหรือการบริโภคต่อคน (level of affluence หรือ per capita consumption) และ T หมายถึง ระดับของเทคโนโลยี (level of technology) ทั้งนี้แม้สมการนี้จะแสดงนัยว่าประชากร การบริโภค และเทคโนโลยีต่างก็เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ยังพบว่าสมการดังกล่าวได้แสดงนัยถึงผลกระทบร่วมกัน (combined effect) ของปัจจัยทั้งสามประการที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้ทวีความรุนแรงมากขึ้นด้วย (Marquette and Bilsborrow, 1994: 4-5 อ้างถึงใน พัฒนาวดี ชูโตและวิไล วงศ์สืบชาติ, 2548: 59)

การบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างขาดความยั่งยืนก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญด้านหนึ่งคือการทำให้น้ำมันลดลงและอาจไม่พอสำหรับคนรุ่นอนาคต น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันที่เกิดจากฟอสซิลหรือปิโตรเลียมที่สูบขึ้นมาจากใต้ดิน ในปัจจุบันน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบพื้นฐานในการผลิตสินค้าและบริการในโรงงานอุตสาหกรรมและใช้เป็นเชื้อเพลิงยานพาหนะต่างๆ ซึ่งการบริโภคน้ำมันในอัตราที่สูงอาจมีผลให้น้ำมันมีโอกาสหมดลงได้ ดังที่นักธรณีวิทยาคาดการณ์ว่าหากไม่มีการสำรวจหาแหล่งน้ำมันเพิ่ม พลังงานฟอสซิลสำรองของโลกที่มีอยู่อย่างจำกัดก็จะหมดลงไปในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า (คณะกรรมการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร, 2545: 25)

ประเทศไทยเป็นอีกประเทศหนึ่งที่เริ่มประสบปัญหาการขาดแคลนน้ำมันและเกิดภาวะราคาน้ำมันแพง เนื่องจากประเทศไทยไม่มีแหล่งน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นของตนเองมากเพียงพอกับความต้องการใช้ในประเทศ มีผลทำให้ต้องนำเข้าน้ำมันในปริมาณสูงจนเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

ว่าปัญหาน้ำมันเป็นปัญหาเร่งด่วนของประเทศไทยในขณะนี้ ใน พ.ศ.2547 ประเทศไทยต้องนำเข้า น้ำมันดิบจากต่างประเทศที่ระดับ 872 พันบาร์เรลต่อวัน (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 91 ของปริมาณการ จัดหาน้ำมันดิบ) หรือมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.4 จาก พ.ศ.2546 ซึ่งการนำเข้าส่วนใหญ่ มาจากแหล่งตะวันออกกลาง ส่วนน้ำมันสำเร็จรูปมีการนำเข้าอยู่ที่ระดับ 1,715 ล้านลิตร ซึ่งขยายตัว เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ.2546 ถึงร้อยละ 71.8 (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48ก) ประเทศไทย จึงต้องสูญเสียเงินเพื่อนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นทุกปี ดังตารางที่ 1 พบว่าใน พ.ศ. 2547 การ นำเข้าน้ำมันดิบมีมูลค่ารวม 486,627 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ.2546 เป็นเงิน 140,570 ล้านบาท หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.6 ขณะที่การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ.2546 เท่ากับ 6,860 ล้าน บาท คิดเป็นร้อยละ 77 หากรวมมูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปแล้วจะมีมูลค่าเพิ่มขึ้น 147,436 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 41.5

ตารางที่ 1 มูลค่าการนำเข้าพลังงานของประเทศไทยใน พ.ศ.2543-2547

หน่วย: ล้านบาท

ชนิด	2543	2544	2545	2546	2547
น้ำมันดิบ	285,862	284,373	286,953	346,057	486,627
น้ำมันสำเร็จรูป	9,160	3,911	7,391	8,909	15,775
ก๊าซธรรมชาติ	7,839	30,559	35,073	42,635	46,053
ถ่านหิน	5,068	7,489	7,872	9,370	12,275
ไฟฟ้า	4,671	4,701	4,474	4,159	5,659
รวม	312,601	331,033	341,763	411,130	566,389

แหล่งที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน. สถานการณ์นโยบายและมาตรการพลังงานของ ไทย 2547. กระทรวงพลังงาน. 2548.

ปัญหาราคาน้ำมันที่สูงขึ้นนั้นได้กลายเป็นปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งของประเทศไทยที่เกิด จากสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนอย่างมาก โดยราคาน้ำมันดิบของโลกได้ ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ช่วงไตรมาส 2 ของ พ.ศ.2547 ในการปรับตัวสูงขึ้นของราคา น้ำมันในตลาดโลกมีปัจจัยโดยตรงจากความไม่มั่นคงทางการเมืองในประเทศแถบตะวันออกกลาง การ ก่อการร้าย การเข้ามาเก็งกำไรของกองทุนเก็งกำไร (Hedge Funds) และราคาน้ำมันดิบของตลาด NYMEX เพิ่มสูงขึ้นรวมทั้งมีการกักตุนน้ำมันมากขึ้น (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48ข) สถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยใน พ.ศ.2547 ปรับตัว สูงขึ้นเมื่อเทียบกับ พ.ศ.2546 โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ใน พ.ศ.2546 อยู่ที่ระดับ 16.65, 15.65 และ 14.02 บาท/ลิตร เมื่อเปรียบเทียบกับ พ.ศ.2547 ราคาขายปลีก น้ำมันเพิ่มขึ้น 2.42, 2.61 และ 0.57 บาท/ลิตร ตามลำดับ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48

ข) และ ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2548 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็วเพิ่มขึ้นอยู่ที่ระดับ 26.54, 25.74 และ 23.39 บาท/ลิตร จะพบว่าราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นจาก พ.ศ. 2547 ถึง 7.47, 6.47 และ 8.80 บาท/ลิตร ตามลำดับ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2548: 4) ราคาน้ำมันที่ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างไม่หยุดยั้งได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยภาพรวมของประเทศ และกระทบโดยตรงต่อประชาชนทั่วไปที่มีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว รวมถึงผู้ที่โดยสารรถประจำทางก็ต้องแบกรับค่าโดยสารและค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

สืบเนื่องจากปัญหาสำคัญดังกล่าวประเทศไทยจึงได้หันมาให้ความสนใจกับการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการรณรงค์ให้ประชาชนประหยัดพลังงานหรือคิดค้นเทคโนโลยีพลังงานทดแทน เช่น โซลาเซลล์ และแนวทางที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถยนต์หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนน้ำมันเบนซิน (น้ำมันแก๊สโซลีน) น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีส่วนประกอบเป็นเอทานอลหรือเอทิลแอลกอฮอล์ที่มีความบริสุทธิ์ร้อยละ 99.5 ผสมกับน้ำมันเบนซินในอัตราส่วนน้ำมันเบนซิน 9 ส่วน เอทานอล 1 ส่วน ได้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งมีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนด และสามารถใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน 95 ธรรมดาได้โดยเติมได้ทันที ไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ใดๆเพิ่มเติม และสามารถเติมสลับหรือผสมกับเบนซินโดยไม่ต้องรอให้น้ำมันหมดถัง (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48ค)

การผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 จากน้ำมันเบนซินออกเทน 91 ผสมกับเอทานอลซึ่งเป็นตัวเพิ่มค่าออกเทน ทำให้ได้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีออกเทนเท่ากับน้ำมันเบนซิน 95 ที่ใช้สาร MTBE (methyl tertiary butyl ether) เป็นสารเพิ่มค่าออกเทน สาร MTBE ที่ใช้ในปัจจุบันมีข้อเสียคือทำให้เกิดการปนเปื้อนกับน้ำใต้ดินและน้ำดื่ม นอกจากนี้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังมีการเผาไหม้สมบูรณ์ดีกว่าน้ำมันเบนซินเนื่องจากมีส่วนผสมของเอทานอลทำให้มีโมเลกุลของออกซิเจนในเนื่อน้ำมันมากกว่าส่งผลให้เกิดมลพิษน้อยกว่าน้ำมันเบนซิน โดยที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังทำให้สมรรถนะของเครื่องยนต์ดีเทียบเท่ากับการใช้น้ำมันเบนซินปกติ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48ค) นอกจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะเป็นการช่วยประหยัดพลังงานและลดมลพิษให้กับอากาศแล้วยังพบว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ นั่นคือเป็นการสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรที่ปลูกพืชจำพวกแป้งและน้ำตาลด้วย เนื่องจากเอทานอลหรือเอทิลแอลกอฮอล์เป็นแอลกอฮอล์ที่ได้จากการแปรรูปจากพืชจำพวกแป้งและน้ำตาล เช่น ข้าวโพด อ้อย มันสำปะหลัง (คณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร, 2545: 35)

ในการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ รัฐบาลไทยได้อนุมัติให้จัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอลทั้งหมด 24 แห่ง ซึ่งมีกำลังการผลิตทั้งสิ้นรวม 4,210,000 ลิตร/วัน ปัจจุบันมีโรงงานเดินระบบแล้ว 3 แห่ง กำลังการผลิตรวมเป็น 275,000 ลิตร/วัน และโรงงานผลิตเอทานอลที่เหลือจะดำเนินการผลิตได้ใน พ.ศ. 2549 (กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน 11/10/48ก) และมีการ

จำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 รวม 4 บริษัท โดยมีสถานีสบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์รวมทั้งสิ้น 829 แห่ง แยกเป็นสถานีสบริการของบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) 369 แห่ง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) 344 แห่ง บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย 113 แห่ง และบริษัททีพีไอ 3 แห่ง (กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน 11/10/48ข) เดิมรัฐบาลได้วางเป้าหมายให้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2550 เป็นวันที่มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกเบนซิน 95 โดยใน พ.ศ.2548 ได้เร่งขยายสถานีสบริการจาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ถึง 4 ล้านลิตร หรือประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95 และใน พ.ศ. 2551 จะส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ ทั้งนี้ยังได้มีการปรับราคาแก๊สโซฮอล์ 95 ให้มีส่วนต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 95 อยู่ที่ลิตรละ 1.50 บาท จากเดิมที่มีส่วนต่างเพียง 75 สตางค์ต่อลิตร (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48ข) อย่างไรก็ตามจากการประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ครั้งที่ 4/2549 (ครั้งที่ 107) วันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 มีมติเห็นชอบให้เลื่อนการกำหนดยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ออกไปก่อน แต่ให้สามารถประกาศกำหนดเวลายกเลิกได้อย่างชัดเจนภายในไตรมาสแรกของ พ.ศ. 2550 (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 15/11/49)

จากความสำคัญของปัญหาทั้งหมดข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ขับขี่ยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีสถิติการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุดในประเทศ โดยใน พ.ศ. 2546 มีร้อยละของน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายให้ลูกค้าเป็นร้อยละ 33.96, 42.30 และ 32.45 ของการจำหน่ายน้ำมันให้ลูกค้าทั่วประเทศ ดังตารางที่ 2 และยังพบว่ากรุงเทพมหานครมีสถานีสบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากที่สุดในประเทศ นั่นคือกรุงเทพมหานครมีสถานีสบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ถึง 317 แห่ง โดยที่จังหวัดในปริมณฑลมีเพียง 123 แห่ง และต่างจังหวัดมี 389 แห่ง (กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน 11/10/48ข)

ตารางที่ 2 ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายให้ลูกค้าโดยจำแนกตามชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง ภาคและกรุงเทพมหานคร ใน พ.ศ.2546

ภาคและจังหวัด	น้ำมันเบนซินออกเทน 95	น้ำมันเบนซินออกเทน 91	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว
กรุงเทพมหานคร	33.96	42.30	32.45
ปริมณฑล	20.28	20.32	24.85
ภาคกลาง	10.87	9.90	10.57
ภาคเหนือ	14.28	6.18	12.35
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	13.95	12.10	11.99
ภาคใต้	6.67	9.19	7.80

แหล่งที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน. กระทรวงพลังงาน. 2546.

นอกจากนี้ยังพบว่ากรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีปัญหาเรื่องการจราจรแออัดอย่างมาก เนื่องจากมีปริมาณรถทั้งหมดอยู่ถึง 4,288,468 คัน (กรมการขนส่งทางบก 11/10/48) หากเปรียบเทียบกับพื้นที่ของกรุงเทพมหานครที่มีอยู่เพียง 1,562.2 ตารางกิโลเมตร (กรุงเทพมหานคร 11/11/48) จะมีความหนาแน่นของรถต่อพื้นที่จังหวัดเท่ากับ 2,745 คันต่อตารางกิโลเมตร ปริมาณรถดังกล่าวได้ก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณการใช้น้ำมัน ปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมให้กับกรุงเทพมหานครอย่างมาก อย่างไรก็ตามในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยสนใจศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนซึ่งมีอยู่ถึงร้อยละ 35.6 (กรมการขนส่งทางบก 11/10/48) เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณรถทั้งหมดที่มีในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากรถยนต์ประเภทดังกล่าวสามารถเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทดแทนน้ำมันเบนซินได้

กรุงเทพมหานครประกอบด้วยสถาบันอุดมศึกษาทั้งหมด 39 แห่ง (สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา 27/2/49) แต่ละแห่งมีบุคลากรจำนวนมากที่ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน บุคลากรเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็นอาจารย์หรือผู้ปฏิบัติงานด้านอื่นๆ ในสถาบันอุดมศึกษาจัดได้ว่าเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ ปฏิบัติงานอยู่ในแวดวงวิชาการที่น่าจะตระหนักถึงเรื่องการประหยัดพลังงานและปัญหาสิ่งแวดล้อม ประกอบกับการที่รัฐบาลได้รณรงค์ให้ประชาชนใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ทดแทนน้ำมันเบนซิน ซึ่งการรณรงค์ดังกล่าวมีขึ้นอย่างจริงจังใน พ.ศ.2548 และแม้จะเลื่อนการยกเลิกน้ำมันเบนซิน 95 จากวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2550 ไปเป็นไตรมาสแรกของ พ.ศ. 2550 ระยะเวลาดังกล่าวก็ใกล้เข้ามาแล้ว จึงทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ข้อมูลที่ได้รับน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายและแผนการเผยแพร่การใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เป็นพลังงานทดแทนต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาใน

กรุงเทพมหานคร

1.3 แนวคิดเชิงทฤษฎี

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำแนวคิดการแพร่กระจายนวัตกรรม (diffusion of innovation) ของ Everett M. Rogers (1995) มาเป็นแนวทางในการวิจัย เนื่องจากน้ำมันแก๊สโซฮอล์ถือเป็นนวัตกรรมหรือสิ่งใหม่ของสังคมไทยที่เริ่มมีการรณรงค์ให้ใช้กันอย่างแพร่หลายในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2548 การประยุกต์แนวคิดการแพร่กระจายนวัตกรรมมาใช้ในการศึกษาการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานครจึงน่าจะเหมาะสม โดยแนวคิดการ

แพร่กระจายนวัตกรรมนี้ Rogers (1995: 5) ได้นิยามการแพร่กระจายว่าหมายถึง กระบวนการที่ นวัตกรรมถูกสื่อสารผ่านช่องทางการสื่อสารในหมู่สมาชิกในระบบสังคมในช่วงเวลาหนึ่ง การแพร่กระจายจึงเป็นการสื่อสารแบบพิเศษเนื่องจากตัวสารในระบบสังคมที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ใหม่ต่อ ผู้รับสาร การแพร่กระจายจึงมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับบุคคลและในสังคม และ จากคำนิยามของการแพร่กระจายพบส่วนประกอบสำคัญ 4 ส่วน ได้แก่ นวัตกรรม (innovation) ช่อง ทางการสื่อสาร (communication channels) เวลา (time) และระบบสังคม (social system) ซึ่งมี รายละเอียดดังนี้

1.3.1 นวัตกรรม (innovation)

นวัตกรรมหมายถึงสิ่งของ การกระทำหรือความคิดซึ่งบุคคลหรือหน่วยรับ นวัตกรรมเห็นว่าเป็นสิ่งใหม่ หรือเป็นสิ่งที่ดัดแปลงจากสิ่งที่มีอยู่เดิมก็ได้ เช่น น้ำมันแก๊สโซฮอล์ นวัตกรรมที่แตกต่างกันจะแพร่กระจายได้เร็วหรือช้าแตกต่างกันขึ้นอยู่กับคุณลักษณะของนวัตกรรม และคุณลักษณะที่สำคัญของนวัตกรรมที่จะมีผลต่อการยอมรับ หรือปฏิเสธของบุคคลได้แก่

1.3.1.1 ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (relative advantage) คือการที่ผู้ที่ยอมรับ นวัตกรรมรู้สึกว่าการนวัตกรรมนั้นดีกว่า มีประโยชน์มากกว่าสิ่งเก่าหรือวิธีปฏิบัติเก่าที่นวัตกรรมถูก นำมาใช้แทนที่ การวัดความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบอาจวัดในแง่เศรษฐกิจหรือวัดในแง่อื่นๆก็ได้ เช่น ความเชื่อถือในสังคม เกียรติยศ ความสะดวกในการปฏิบัติงาน เป็นต้น อย่างไรก็ตามในกรณีของ น้ำมันแก๊สโซฮอล์พบว่าความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบคือ น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีราคาถูกกว่าน้ำมัน เบนซินธรรมดาถึงลิตรละ 1.50 บาท ทำให้ผู้ใช้ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน เป็นการช่วยประหยัด น้ำมันของประเทศ และยังเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ เพราะเป็นการ สร้างรายได้ให้กับ เกษตรกรที่ปลูกพืชจำพวกแป้งและน้ำตาล ที่นำมาใช้ในการผลิตเอทานอล (อ้อย ข้าวโพดและมัน ลำปะหูลัง) รวมถึงช่วยลดมลพิษทางอากาศ

1.3.1.2 ความเข้ากันได้หรือไปด้วยกันได้ (compatibility) คือการที่ผู้ยอมรับนวัตกรรม รู้สึกหรือคิดว่านวัตกรรมนั้นไปด้วยกันได้หรือเข้ากันได้กับค่านิยมที่เป็นอยู่ ประสบการณ์ในอดีต ตลอดจนความต้องการของผู้ยอมรับ การเข้ากันได้ของนวัตกรรมกับสิ่งต่างๆที่กล่าวแล้วข้างต้น จะ ทำให้ผู้ยอมรับนวัตกรรมรู้สึกมั่นใจ รู้สึกว่าไม่ต้องเสี่ยงภัยมาก ทำให้นวัตกรรมมีความหมายสำหรับ เขามากขึ้น ในกรณีของน้ำมันแก๊สโซฮอล์พบว่าความเข้ากันได้หรือไปด้วยกันได้คือน้ำมันแก๊ส โซฮอล์เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนึ่งที่สามารถทดแทนน้ำมันเบนซินได้ และการเติมน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ยังทำให้สมรรถนะของเครื่องยนต์ดีเทียบเท่ากับการใช้น้ำมันเบนซินธรรมดา

1.3.1.3 ความซับซ้อนหรือความยุ่งยาก (complexity) คือระดับของความยากง่าย ตามสายตาหรือความรู้สึกของผู้ยอมรับนวัตกรรม ในการที่จะเข้าใจหรือการนำนวัตกรรมไปใช้ ใน กรณีของน้ำมันแก๊สโซฮอล์พบว่าไม่มีความซับซ้อนหรือความยุ่งยากในการใช้ โดยรถที่ใช้น้ำมัน

เบนซินเป็นเชื้อเพลิงสามารถเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้โดยไม่ต้องรอให้น้ำมันเบนซินหมดถังและสามารถผสมกันได้ รวมทั้งไม่จำเป็นต้องคิดแปลงเครื่องยนต์ใหม่

1.3.1.4 ความสามารถในการนำไปทดลองใช้ได้ (trialability) คือระดับที่นวัตกรรมถูกนำไปทดลองใช้ในปริมาณจำกัดได้ ทั้งนี้เพราะนวัตกรรมสามารถถูกแบ่งออกเป็นส่วนย่อยๆเพื่อนำไปทดลองใช้ได้ จะช่วยลดความรู้สึกลังเลเกี่ยวกับการยอมรับนวัตกรรมของกลุ่มเป้าหมายให้น้อยลงได้ ในกรณีของน้ำมันแก๊สโซฮอล์พบว่ามีสถานะเป็นของเหลวที่สามารถแบ่งเติมได้ จึงทำให้สามารถทดลองใช้ได้ง่าย

1.3.1.5 ความสามารถสังเกตเห็นผลได้ (observability) คือระดับที่ผลของนวัตกรรมสามารถเป็นสิ่งที่สังเกตเห็นผลได้ ผลของนวัตกรรมบางชนิดสามารถสังเกตเห็นได้ง่าย แต่บางชนิดก็สังเกตเห็นได้ยาก ด้วยเหตุนี้นวัตกรรมที่มีส่วนเป็นรูปร่าง (material innovation) จึงถูกยอมรับง่ายกว่าและเร็วกว่านวัตกรรมที่มีแต่ส่วนที่เป็นความคิด (non-material innovation) อย่างเดียว ในกรณีของน้ำมันแก๊สโซฮอล์พบว่า เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่สามารถทดแทนน้ำมันเบนซินธรรมดาได้ รถยนต์ก็สามารถขับเคลื่อนได้โดยที่สมรรถนะของเครื่องยนต์ยังเทียบเท่ากับการใช้น้ำมันเบนซินธรรมดา

1.3.2 ช่องทางการสื่อสาร (communication channels)

ช่องทางการสื่อสารหมายถึงตัวกลางที่นำสารจากผู้ส่งสารไปยังผู้รับสารหรือเรียกว่าสื่อ ช่องทางการสื่อสารอาจเป็นทั้งสื่อมวลชน (เช่น วิทยุกระจายเสียง หนังสือพิมพ์ โทรทัศน์) สื่อบุคคล (เช่น ผู้นำทางความคิด หรือตัวแทนการเปลี่ยนแปลง) สื่อเฉพาะกิจ (เช่น อินเทอร์เน็ต ไปสเตอร์ หรือแผ่นพับ) สื่อแต่ละประเภทมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน เช่น ความเร็ว ความคงทนถาวร ความแพร่หลาย ความเร้าอารมณ์ หรือความเป็นเหตุเป็นผล ลักษณะเฉพาะนี้จะเป็นตัวกำหนดการแพร่กระจายของนวัตกรรมที่แตกต่างกันด้วย

1.3.3 เวลา (time)

การรับนวัตกรรมทั้งของบุคคลหรือของสังคมไม่ได้เกิดขึ้นอย่างทันทีทันใด แต่ขึ้นอยู่กับกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับนวัตกรรมที่แตกต่างกันไปและคุณลักษณะเชิงนวัตกรรมของบุคคลและสังคม ซึ่งสามารถอธิบายโดยสังเขปได้ดังนี้

1.3.3.1 กระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับนวัตกรรม (innovation – decision process)

Rogers ได้เสนอกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับนวัตกรรม เพื่ออธิบายพฤติกรรมในการตัดสินใจรับหรือไม่รับนวัตกรรม โดยแบ่งเป็น 5 ขั้นตอน ดังนี้

1) **ขั้นความรู้ (knowledge)** เป็นขั้นแรกที่บุคคลได้รู้จักนวัตกรรมและมีการศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม เพื่อทำความเข้าใจนวัตกรรมมากขึ้น สามารถแบ่งขั้นความรู้ออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

- ความรู้ว่านวัตกรรมนั้นมีอยู่และนวัตกรรมนั้นทำหน้าที่อย่างไร เช่น น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่สามารถทดแทนน้ำมันเบนซินได้

- ความรู้เกี่ยวกับการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสม เช่น การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ต้องใช้กับรถยนต์เบนซินที่มีระบบเชื้อเพลิงแบบหัวฉีด แต่ไม่ควรใช้กับรถยนต์รุ่นเก่าที่มีระบบฉีดเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์

- ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับธรรมชาติของนวัตกรรมนั้นๆ เช่น น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นพลังงานสะอาด มีส่วนผสมระหว่างเอทานอลหรือเอทิลแอลกอฮอล์ มีความบริสุทธิ์ร้อยละ 99.5 ผสมกับน้ำมันเบนซิน ในอัตราส่วนน้ำมัน 9 ส่วน เอทานอล 1 ส่วน

2) ขั้นสร้างทัศนคติ (persuasion) เป็นขั้นที่เกี่ยวข้องกับ อารมณ์ ทำที และความรู้สึกของบุคคลว่าชอบหรือไม่ชอบนวัตกรรม เห็นคุณค่าของนวัตกรรมหรือไม่อย่างไร เช่น บุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพราะชอบที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีราคาถูกและเห็นคุณค่าว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเป็นการช่วยประหยัดพลังงานให้กับประเทศและโลกได้ ข่าวสารของนวัตกรรมที่บุคคลได้รับจะเป็นสิ่งที่จะช่วยให้บุคคลประเมินคุณลักษณะของนวัตกรรม บุคคลจะหาสิ่งที่มาสนับสนุนความรู้สึกนึกคิดที่ตนมีต่อนวัตกรรม

3) ขั้นการตัดสินใจ (decision) เป็นขั้นที่บุคคลตัดสินใจยอมรับนวัตกรรมเมื่อรู้สึกชอบและเห็นประโยชน์ของนวัตกรรมนั้น และถ้าบุคคลนั้นไม่เห็นประโยชน์ของนวัตกรรมหรือไม่ชอบนวัตกรรม เขาก็ตัดสินใจไม่ยอมรับนวัตกรรม เช่น เมื่อบุคคลเห็นประโยชน์ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์แล้วก็ตัดสินใจที่จะใช้

4) ขั้นนำไปปฏิบัติ (impicmentation) เป็นขั้นของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม คือมีการนำนวัตกรรมไปใช้จริง เช่น บุคคลได้ทดลองใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

5) ขั้นการยืนยัน (confirmation) เป็นขั้นที่บุคคลแสวงหาข่าวสารและแรงเสริม เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจเกี่ยวกับการนำนวัตกรรมไปใช้ ถ้าข่าวสารหรือแรงเสริมต่างๆ สนับสนุนข้อมูลเดิม บุคคลนั้นก็ยังคงใช้นวัตกรรมต่อไป แต่ถ้าข่าวสารที่ได้มาขัดแย้งกับข้อมูลเดิมก็อาจทำให้ผู้รับนวัตกรรมเลิกใช้นวัตกรรมนั้นๆ เช่น บุคคลได้แสวงหาข่าวสารและความรู้เกี่ยวกับผลดีของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป แต่หากพบข้อมูลว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์มีผลเสียมากกว่าผลดี บุคคลก็จะหยุดหรือเลิกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

1.3.3.2 คุณลักษณะเชิงนวัตกรรมของบุคคลและสังคม (innovativeness and adopter categories) คุณลักษณะเชิงนวัตกรรมของบุคคลและสังคมเป็นลักษณะทางประชากร บุคลิกภาพและค่านิยมของกลุ่มบุคคลที่แตกต่างกัน นวัตกรรมชนิดเดียวกันอาจจะมีผลทำให้บุคคลบางกลุ่มรับได้อย่างรวดเร็ว ในขณะที่กลุ่มอื่นๆต้องใช้ระยะเวลาอันยาวนาน อาจแบ่งลักษณะทางประชากรออกเป็น 5

กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มอาจมีลักษณะบางประการร่วมกัน (Rogers, 1983 อ้างถึงใน พัฒนาวดี ชูโตและ วิไล วงศ์สืบชาติ, 2538: 10) ดังนี้

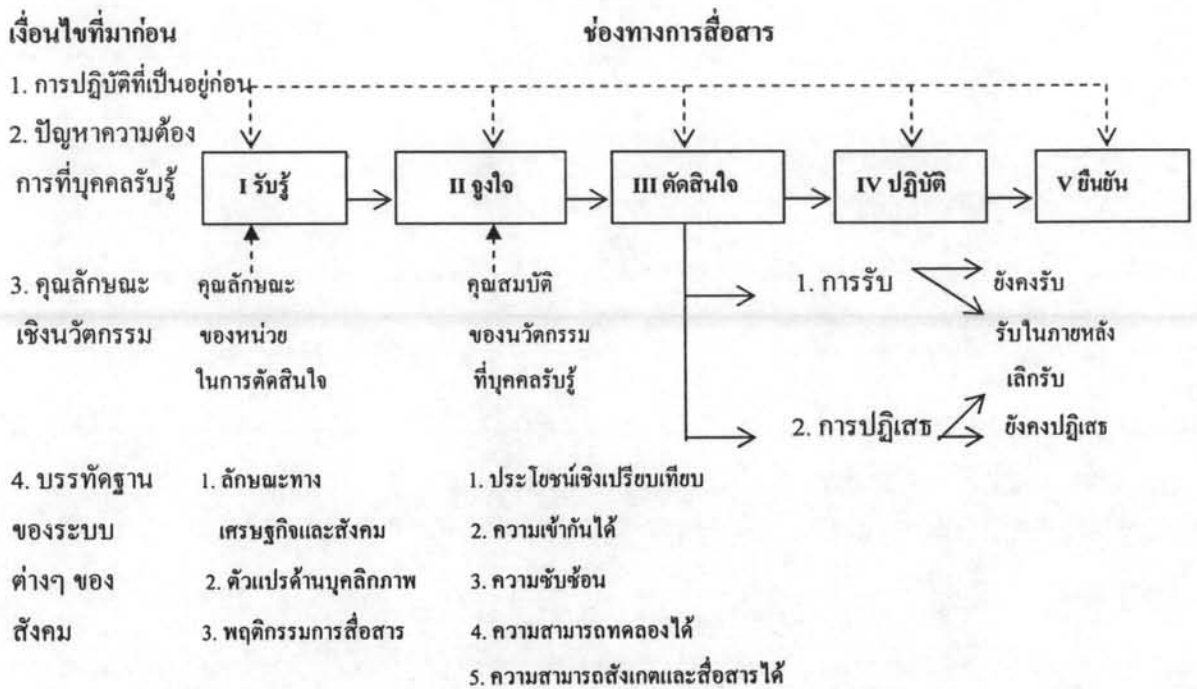
- 1) ผู้บุกเบิกที่ชอบเสี่ยง (innovator) บุคลิกภาพของบุคคลในกลุ่มนี้เป็นผู้ชอบเสี่ยง ชอบทดลองของใหม่ๆ ชอบการเปลี่ยนแปลง เป็นผู้ยอมรับก่อนบุคคลอื่นๆ
- 2) ผู้นำสมัยที่นำนับถือ (early adopters) เป็นบุคคลหรือกลุ่มคนที่เป็นที่ยอมรับและรู้จักในชุมชนและเป็นที่เคารพนับถือในชุมชน เป็นผู้ที่รู้จักแหล่งข่าวของนวัตกรรม เช่น เจ้าหน้าที่ราชการจากหน่วยราชการต่างๆ
- 3) ผู้ทันสมัยที่ใคร่ตรง (early majority) เป็นบุคคลที่ใช้เวลาในการติดตามนวัตกรรมอย่างมากและจะยอมรับนวัตกรรมด้วยความรอบคอบ
- 4) ผู้ตามสมัยที่ช่างสงสัย (late majority) เป็นบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ยอมรับนวัตกรรมช้ากว่ากลุ่มอื่นๆ เป็นผู้ที่ไม่มีความเป็นผู้นำหรือสร้างสรรค์
- 5) ผู้ล่าสมัยที่ยึดมั่น (laggards) เป็นพวกที่แยกตัวหรือเป็นพวกที่ยึดประเพณีโบราณอย่างเคร่งครัด พวกนี้จะยอมรับช้ามากหรือไม่ยอมรับเลย

1.3.4 ระบบสังคม (social system)

ระบบสังคมคือกลุ่มของสมาชิกที่มีความสัมพันธ์กันและต้องร่วมกันแก้ปัญหา เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายร่วมกัน สมาชิกของสังคมอาจเป็นปัจเจกบุคคล กลุ่มที่ไม่เป็นทางการ องค์กร และ/หรือระบบย่อย ส่วนประกอบต่างๆของสังคมประกอบด้วย โครงสร้างสังคม บรรทัดฐานของสังคม ผู้นำทางความคิดเห็นของสังคมและตัวแทนการเปลี่ยนแปลงในสังคม ซึ่งส่วนประกอบเหล่านี้ต่างมีผลต่อการแพร่กระจายของนวัตกรรมได้ทั้งทางบวกและทางลบ นั่นคือ ส่วนประกอบเหล่านี้อาจส่งเสริมให้มีการแพร่กระจายหรือขัดขวางการแพร่กระจายของนวัตกรรมได้ เช่น หากผู้มีอำนาจในสังคมรับนวัตกรรมใด นวัตกรรมนั้นจะแพร่กระจายอย่างรวดเร็วในสังคมนั้น หรือพบว่าอัตราการรับนวัตกรรมของประชากรในเมืองที่ใหญ่กว่ามักจะสูงกว่าอัตราการรับนวัตกรรมเดียวกันของประชากรในเมืองที่เล็กกว่า

แนวคิดการแพร่กระจายนวัตกรรมของ Rogers สามารถแสดงในรูปของแผนภาพตัวแบบกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับนวัตกรรมได้ดังแผนภูมิที่ 1 โดยในแผนภาพดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ที่จะเป็นผู้รับนวัตกรรมเร็วหรือเป็นผู้รับนวัตกรรมช้าขึ้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายด้าน เช่น ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม บุคลิกภาพและพฤติกรรมสื่อสาร รวมทั้งเงื่อนไขที่มาก่อน เช่น การปฏิบัติที่เป็นอยู่ก่อน ปัญหาความต้องการที่บุคคลรับรู้ คุณลักษณะเชิงนวัตกรรมและบรรทัดฐานของระบบต่างๆของสังคม

แผนภาพที่ 1 ตัวแบบกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับนวัตกรรม



ที่มา: Rogers, 1983: 163 อ้างถึงใน พัฒนาวดี ชูโตและวิไล วงศ์สืบชาติ, 2538: 8

1.4 กรอบแนวคิดของการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ได้ประยุกต์แนวคิดการแพร่กระจายนวัตกรรมมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร ดังแสดงไว้ในแผนภาพที่ 2 ปัจจัยต่างๆมีที่มาดังนี้

1) ปัจจัยทางประชากร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส และขนาดของครัวเรือน ประยุกต์จากแนวคิดว่าคุณลักษณะเชิงนวัตกรรมของบุคคลด้านประชากรมีผลทำให้บุคคลรับนวัตกรรมแตกต่างกัน ดังนั้นปัจจัยทางประชากรจึงน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

2) ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ประเภทสถาบันอุดมศึกษาของบุคลากร ประเภทสายงานของบุคลากร การศึกษา และระดับความทันสมัย ประยุกต์จากแนวคิดว่าคุณลักษณะเชิงนวัตกรรมของบุคคลด้านสังคมและบุคลิกภาพมีผลทำให้บุคคลรับนวัตกรรมแตกต่างกัน ดังนั้นปัจจัยทางสังคมจึงน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

3) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ รายได้ส่วนบุคคล ประยุกต์จากแนวคิดว่าคุณลักษณะเชิงนวัตกรรมของบุคคลด้านเศรษฐกิจมีผลทำให้บุคคลรับนวัตกรรมแตกต่างกัน ขณะที่การประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมัน ประยุกต์มาจากแนวคิดที่ว่าปัญหาความต้องการที่บุคคลรับรู้ที่แตกต่างกัน

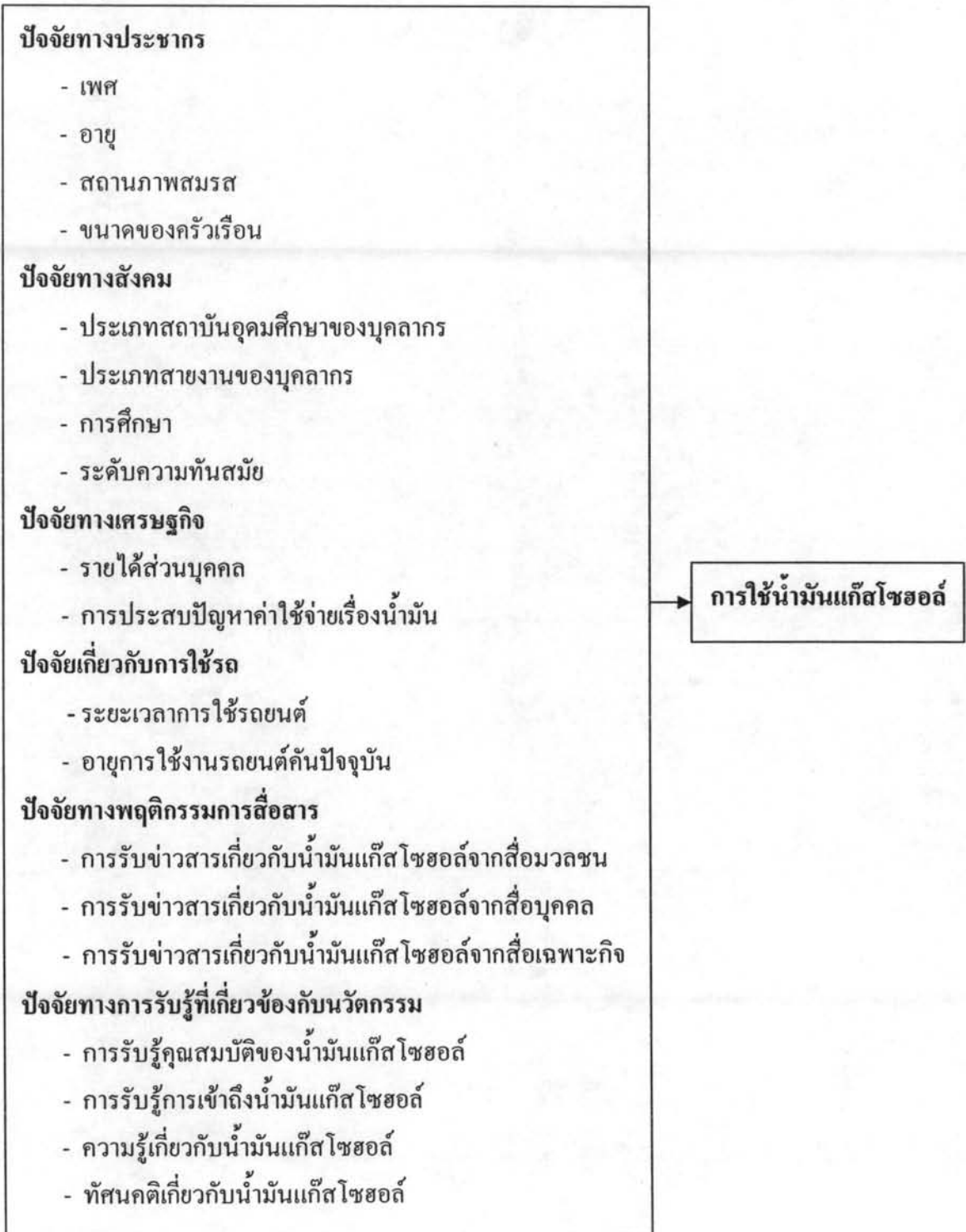
กันมีผลทำให้บุคคลรับนวัตกรรมแตกต่างกัน ดังนั้นปัจจัยทางเศรษฐกิจจึงน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

4) ปัจจัยทางพฤติกรรมการสื่อสาร ได้แก่ การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์จาก
สื่อมวลชน การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์จากสื่อบุคคล และการรับข่าวสารเกี่ยวกับ
น้ำมันแก๊สโซฮอลล์จากสื่อเฉพาะกิจ ประยุกต์จากแนวคิดที่ว่าช่องทางการสื่อสารเป็นสิ่งกำหนดครหัด
และวิธีแสดงสารเกี่ยวกับนวัตกรรมที่แตกต่างกัน ดังนั้นปัจจัยทางพฤติกรรมการสื่อสารจึงน่าจะมี
อิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

5) ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้รถ ได้แก่ ระยะเวลาการใช้รถยนต์และอายุการใช้งานรถยนต์คัน
ปัจจุบัน ผู้วิจัยพิจารณาเพิ่มปัจจัยดังกล่าวเข้ามาเนื่องจากระยะเวลาการใช้รถยนต์น่าจะมีอิทธิพลต่อ
การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ กล่าวคือเมื่อบุคคลมีประสบการณ์ในการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเป็น
เวลานานย่อมเกิดความรู้ ความเข้าใจและมีทักษะในเรื่องนั้นจนน่าที่จะพร้อมในการปรับเปลี่ยน
วิธีการปฏิบัติบางอย่างเพื่อประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับ ดังนั้นผู้ที่มีประสบการณ์ขับรถยนต์เป็น
เวลานานควรพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเบนซินมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เพราะผู้ที่มี
ระยะเวลาการใช้รถยนต์ที่ยาวนานกว่าย่อมที่จะเข้าใจเกี่ยวกับเชื้อเพลิงและเครื่องยนต์ดีกว่าผู้ที่มี
ระยะเวลาการใช้รถยนต์สั้นกว่า นอกจากนั้นผู้วิจัยพิจารณาเห็นว่าผู้ขับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งาน
น้อยกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เป็นเชื้อเพลิงมากกว่าผู้ขับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งาน
มากกว่า เนื่องจากผู้ขับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่าย่อมไม่กล้าเสี่ยงที่จะเติมน้ำมันแก๊ส
โซฮอลล์ เพราะเกรงว่าผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับเครื่องยนต์อาจมีมากจนส่งผลทำให้รถเสียและไม่คุ้มค่า
หากจะซ่อมหรือเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ ดังนั้นปัจจัยปัจจัยเกี่ยวกับการใช้รถจึงน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

6) ปัจจัยทางการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรม ได้แก่ การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊ส
โซฮอลล์ การรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ประยุกต์จากแนวคิดที่ว่านวัตกรรมที่แตกต่างกันจะ
แพร่กระจายได้เร็วหรือช้าขึ้นอยู่กับคุณลักษณะของนวัตกรรม เช่น ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ
ความเข้ากันได้หรือไปด้วยกันได้ ความซับซ้อนหรือความยุ่งยาก ความสามารถในการนำไปทดลอง
ใช้ได้ ความสามารถสังเกตเห็นผลได้ ขณะที่ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ และทัศนคติเกี่ยวกับ
น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ประยุกต์มาจากแนวคิดที่ว่า การรับนวัตกรรมของบุคคลไม่ได้เกิดขึ้นทันทีทันใด
แต่ขึ้นอยู่กับกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับนวัตกรรมที่แตกต่างกันไป กระบวนการตัดสินใจ
ดังกล่าวประกอบด้วยขั้นความรู้ ขั้นสร้างทัศนคติ ขั้นการตัดสินใจ ขั้นนำไปปฏิบัติ และขั้นการ
ยืนยัน ดังนั้นปัจจัยทางการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรมจึงน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

แผนภาพที่ 2 กรอบแนวคิดของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาใน
กรุงเทพมหานคร



1.5 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการทบทวนผลงานวิจัยต่างๆที่ผ่านมา พบว่าการวิจัยเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังมีไม่แพร่หลาย ทำให้ต้องนำผลงานวิจัยเรื่องที่เกี่ยวข้องมาเป็นแนวทางในการศึกษา การทบทวนผลการวิจัยที่เกี่ยวข้องครั้งนี้จะนำเสนอผลการศึกษาอิทธิพลของตัวแปรต่างๆที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

1.5.1 ปัจจัยทางประชากร

1.5.1.1 เพศ

เพศแสดงความแตกต่างระหว่างบุคคล ซึ่งในพื้นฐานนั้นเพศหญิงกับเพศชายต่างมีสรีระที่แตกต่างกันอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามก็ยังคงมีการสอนให้เด็กเรียนรู้บทบาทตามเพศของตนและการทำหน้าที่ตามบทบาทที่แตกต่างกัน เพศชายถูกอบรมให้เป็นคนเข้มแข็งเพื่อทำหน้าที่หัวหน้าครอบครัว ส่วนเพศหญิงถูกอบรมให้มีความละเอียดรอบคอบเพื่อทำหน้าที่แม่บ้านและดูแลงานในครัวเรือน (ยศ สันตสมบัติ, 2537: 80-81) ลักษณะดังกล่าวจึงจะทำให้ทั้งสองเพศมีความแตกต่างกันด้านพฤติกรรม

งานวิจัยของจรรุภัทร ถาวโรฤทธิ์ (2544: 147) ศึกษาการเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิดและการมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูสภาพป่าไม้และแหล่งต้นน้ำ ระหว่างชาวเขาเผ่าลีซอบ้านห้วยน้ำดัง ชาวเขาเผ่าลีซอบ้านห้วยรูดคอยสามหมื่นกับชาวไทยพื้นราบบ้านแม่เลา อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ พบว่าเพศมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในเรื่องการฟื้นฟูป่าไม้และแหล่งต้นน้ำลำธาร สอดคล้องกับการศึกษาของภทธีรา ชिरสวัสดิ์ (2546: 77) เรื่องการเปิดรับข่าวสารด้านพลังงานและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งพบว่าเพศของประชาชนมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอล์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเพศชายจะมีการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าเพศหญิง เช่นเดียวกับการศึกษาของเฉลิมศักดิ์ บุญนำ (2544: 157) เรื่องการมีส่วนร่วมของกลุ่มเกษตรกรสวนยางไม้เรียงในการพัฒนาชุมชน พบว่าเพศมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเพศชายมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนมากกว่าเพศหญิง ขณะที่งานวิจัยของวาสิณี วงศ์สัมพันธ์ชัย (2544: 108-109) ที่ศึกษาพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้าของนักศึกษาระดับปริญญาตรีที่อยู่ในหอพักของมหาวิทยาลัยรัฐ พบว่านักศึกษาหญิงมีสัดส่วนของผู้ที่ประหยัดพลังงานไฟฟ้าสูงกว่านักศึกษาชาย

อย่างไรก็ตามก็จากการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้าของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในเขตเทศบาลนครศรีธรรมราช ของศิริรัตน์ อุปทินเกตุ (2544: 58) พบว่าเพศไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้า เช่นเดียวกับการศึกษาของนริศรา พึ่งโพธิ์สก (2545: 47) เรื่องการแยกประเภทขยะมูลฝอยของประชาชนในชุมชนบางกะปิ กรุงเทพมหานคร

พบว่าเพศมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำกับการแยกประเภทขยะมูลฝอยและไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ จึงสรุปว่าเพศไม่มีอิทธิพลต่อการแยกประเภทขยะมูลฝอย

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าเพศน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เนื่องจากเพศชายมักจะมีความสนใจและความชำนาญด้านเครื่องยนต์กลไกและเทคโนโลยีมากกว่าเพศหญิง ดังนั้นเพศชายจึงน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากกว่าเพศหญิง

1.5.1.2 อายุ

อายุเป็นตัวแปรสำคัญทางประชากรที่สะท้อนถึงรุ่นการเกิดของบุคคล เป็นปัจจัยที่ทำให้บุคคลมีความเหมือนและความแตกต่างกันในเรื่องความคิด ทักษะคิดและค่านิยม ส่งผลให้คนรุ่นอายุต่างกันมีรูปแบบการดำเนินชีวิตและพฤติกรรมที่แตกต่างกันตามประสบการณ์ ความคิด ทักษะคิดและค่านิยมที่ยึดถือ ดังนั้นอายุที่แตกต่างกันจึงมีอิทธิพลต่อความแตกต่างกันด้านพฤติกรรม

การศึกษาการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวในสภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของวิชนี วรรณสกุล (2542: 93) พบว่าประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวในสภาวะวิกฤติเศรษฐกิจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกับการศึกษาของวรารัตน์ ตรีชนวัต (2544: 159) เรื่องศักยภาพกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลตั้งแต่ปากแม่น้ำเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรีถึงปากแม่น้ำปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งพบว่าประชาชนที่มีอายุต่างกันมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 โดยพบว่าประชาชนที่มีอายุมากกว่า 61 ปี และมีอายุ 41-50 ปีมีส่วนร่วมมากกว่าประชาชนที่มีอายุ 20-30 ปี สอดคล้องกับการศึกษาของนิรันุช วัลัญษ์เสถียร (2545: 42) เรื่องการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมของพนักงานการไฟฟ้านครหลวง พบว่าการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมแปรผันตามอายุ โดยมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ คือมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.14 แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และงานวิจัยของภัทธิรา ธีรสวัสดิ์ (2546: 77) ยังพบว่าประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีอายุแตกต่างกันจะมีการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอลล์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 81) เรื่องการใช้น้ำมันรถยนต์ของบุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่พบว่าอายุสามารถอธิบายการแปรผันของการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อย่างไรก็ตามก็ศึกษาการศึกษาของภาวนา วัชรเสถียร (2545: 61) เรื่องการประหยัดพลังงานไฟฟ้าในสำนักงานของบุคลากรในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปรากฏว่าพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้าไม่ขึ้นอยู่กับอายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และการศึกษาเรื่องการเปิดรับข่าวสารความรู้ ทักษะคิด และการอนุรักษ์พลังงานในโครงการรวมพลังหารสองของประชาชนใน

กรุงเทพมหานคร โดยดามินทร์ กิจนิชี (2540: 106) พบว่าการอนุรักษ์พลังงานไม่มีความสัมพันธ์กับอายุ

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าผู้ที่มีอายุมากกว่าจะมีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่การงาน ครอบครัวและสังคม รวมทั้งมีประสบการณ์ชีวิตมากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า ดังนั้นผู้วิจัยจึงเชื่อว่าผู้ที่มีอายุมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า

1.5.1.3 สถานภาพสมรส

สถานภาพสมรสเป็นปัจจัยทางประชากรที่แสดงถึงขั้นตอนชีวิต ที่หมายถึงการเพิ่มภาระความรับผิดชอบของบุคคลต่อครอบครัว เช่น หากมีสถานภาพสมรสสมรสก็ต้องดูแลทั้งคู่สมรสและบุตร หรือหากมีสถานภาพสมรสหม้าย หย่าหรือแยกกันอยู่ ก็อาจมีบุตรที่ต้องเลี้ยงดูต่อไป ดังกล่าวอาจส่งผลต่อความคิด ทศนคติและพฤติกรรม

การศึกษาของสุรวินัย โยนจอหอ (2540: 128) เรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การซื้อรถยนต์ส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ที่สมรสแล้วจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่ยังโสด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกับการศึกษาของศิริไล กุลรัตนมณีพร (2545: 64) เรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคสิ่งเสพติดของประชาชนจังหวัดกาญจนบุรี ที่พบว่าประชากรที่มีสถานภาพสมรสสมรสจะมีจำนวนการบริโภคสิ่งเสพติดมากกว่าประชากรที่มีสถานภาพสมรสอื่นๆ โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ การศึกษาของภาสกร สุภาพงษ์ (2544: 72) พบว่าปัจจัยด้านสถานภาพสมรสของประชากรไทยมีความสัมพันธ์กับความสนใจต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นข้อมูลใน พ.ศ.2536 และ พ.ศ.2541 โดยผู้ที่เป็น โสดจะมีความสนใจต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว และผู้ที่มีสถานภาพหม้าย หย่าหรือแยกกันอยู่ และการศึกษาของวิธินี วรรณสกล (2542: 93) พบว่าสถานภาพสมรสของ ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวในสภาวะวิกฤต เศรษฐกิจที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อย่างไรก็ดีกนกนาฏ สง่าเนตร (2541: 74) ซึ่งศึกษาเรื่องการเปิดรับข่าวสารที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อเครื่องสำอางในระบบขายตรง พบว่าสถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซื้อเครื่องสำอางในระบบขายตรงของสตรีวัยทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร เช่นเดียวกับการศึกษาของธารทิพย์ สาณะเสน (2542: 136) เรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความสนใจและการเข้าร่วมกิจกรรมสโมสรพนักงานของพนักงานในหน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ที่พบว่าสถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับการเข้าร่วมกิจกรรมของพนักงาน

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสสมรสจะมีภาระความรับผิดชอบต่อบุคคลที่อยู่ในครอบครัวและที่อยู่ในความดูแล ทำให้ต้องประหยัดค่าใช้จ่ายใน

การดำเนินชีวิตประจำวัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงเชื่อว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสสมรสน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากกว่าผู้ที่มีสถานภาพอื่นๆ

1.5.1.4 ขนาดของครัวเรือน

การที่จำนวนสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้นย่อมทำให้การบริโภคเพิ่มมากขึ้นและค่าใช้จ่ายของแต่ละครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ในท่ามกลางสภาพเศรษฐกิจที่มีปัญหาทุกครัวเรือนจำเป็นต้องลดค่าใช้จ่ายของครัวเรือนให้มากที่สุด ในส่วนของครัวเรือนที่มีสมาชิกจำนวนมากนั้น การหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ย่อมเป็นอีกวิธีหนึ่งที่จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในครัวเรือนได้ ดังนั้นครัวเรือนที่มีสมาชิกจำนวนมากย่อมมีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากกว่าครัวเรือนที่มีสมาชิกจำนวนน้อยกว่า

การศึกษาของเฉลิมศักดิ์ บุญนำ (2544: 161) พบว่าขนาดครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของกลุ่มเกษตรกรสวนยางไม้เรียงในการพัฒนาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยสมาชิกกลุ่มที่มีขนาดครอบครัวใหญ่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนมากกว่าสมาชิกที่มีขนาดครอบครัวเล็ก ขณะที่รายงานวิจัยเรื่องพฤติกรรมการใช้พลังงานในครัวเรือนของชาวกรุงเทพมหานคร โดยเทียนฉาย กิระนันท์และคณะ (2527: 78) พบว่าพฤติกรรมการใช้พลังงานในครัวเรือนแปรผกผันกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือน คือเมื่อมีคนอยู่อาศัยมากก็จะยิ่งใช้พลังงานน้อยลง อย่างไรก็ดีงานวิจัยของนริศรา พึ่งโพธิ์สก (2545: 51) กลับพบว่าขนาดของครัวเรือนมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ($r = 0.053$) และไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กับการแยกประเภทขยะมูลฝอยของประชาชนในชุมชนบางกะปิ นั่นคือขนาดครัวเรือนไม่มีอิทธิพลต่อการแยกประเภทขยะมูลฝอย และการศึกษาของนิรันุช วลัยสุธีธร (2545: 47) พบว่าการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมของพนักงานการไฟฟ้านครหลวงมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับขนาดของครัวเรือน และความสัมพัทธ์ดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อธิบายได้ว่าครัวเรือนที่มีสมาชิกมากกว่ามีพฤติกรรมการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมไม่แตกต่างจากครัวเรือนที่มีสมาชิกน้อยกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของศิริไล กุลรัตนมณีพร (2545: 65) ที่พบว่าประชากรในจังหวัดกาญจนบุรีที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนที่มีจำนวนสมาชิกแตกต่างกัน มีสัดส่วนไม่แตกต่างกันในทุกๆกลุ่มจำนวนของการบริโภคสิ่งเสพติด

สำหรับการศึกษารุ่นนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าขนาดครัวเรือนน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ โดยครัวเรือนที่มีจำนวนสมาชิกมากย่อมต้องช่วยกันประหยัดค่าใช้จ่ายในครัวเรือน ดังนั้นครัวเรือนที่มีสมาชิกจำนวนมากน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากกว่าครัวเรือนที่มีสมาชิกจำนวนน้อยกว่า

1.5.2 ปัจจัยทางสังคม

1.5.2.1 ประเภทสถาบันอุดมศึกษาของบุคลากร

บุคลากรที่อยู่ในสถาบันอุดมศึกษาที่แตกต่างกันย่อมมีทัศนคติและพฤติกรรมที่แตกต่างกันออกไป เนื่องจากมีสภาพแวดล้อมและระบบการทำงานที่แตกต่างกัน

จากงานวิจัยของชลดา ทองสุกนอก (2540: 168) เรื่องการเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ ความตระหนักและการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พลังงานของเจ้าของอาคารและโรงงานควบคุม พบว่ากลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมีความแตกต่างกันในเรื่องการเปิดรับสื่อเรื่องการอนุรักษ์พลังงานจากอินเทอร์เน็ต และการศึกษาของปริญญจันทร์ วัฒนวงษ์ (2540: 75) เรื่องการเปิดรับสื่อ การรับรู้ประโยชน์และความใฝ่ฝันที่เกี่ยวข้องกับการเข้าเรียนวิชาทหารรักษาดินแดนของนักศึกษาวิชาทหารหญิง ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่านักศึกษาวิชาทหารหญิงที่มีประเภทของสถานศึกษาแตกต่างกันมีการเปิดรับสื่อที่แตกต่างกันเช่นเดียวกับงานวิจัยเรื่องการศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศของหญิงและชายในองค์กรธุรกิจของอัญชญา บุญเรือง (2540: 112) ที่พบว่าผู้หญิงและผู้ชายมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศแตกต่างกันเมื่อจำแนกตามประเภทองค์กรธุรกิจ สอดคล้องกับการศึกษาของธารทิพย์ สาณะเสน (2542: 136) ที่พบว่าองค์กรที่สังกัดมีความสัมพันธ์กับการเข้าร่วมกิจกรรมสโมสร์ของพนักงานในหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

อย่างไรก็ดีการศึกษาของอำนาจ แดงรอด (2540: 105) เรื่องการเปิดรับข่าวสารการประหยัด ประโยชน์จากข่าวสารเกี่ยวกับการซื้อสินค้าฟุ่มเฟือยต่างประเทศในภาวะวิกฤตเศรษฐกิจของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร พบว่ากลุ่มวัยรุ่นที่มีประเภทของสถานศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารทั่วไปและข่าวสารการประหยัดไม่แตกต่างกัน เช่นเดียวกับการศึกษาของชนินทร์ ต่วนชะเอม (2541: 137) เรื่องการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติและการมีส่วนร่วมในโครงการ “รักไทยให้ถูกทาง” ของนิสิต นักศึกษามหาวิทยาลัยรัฐบาลและเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่านิสิต นักศึกษามหาวิทยาลัยรัฐบาลและเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมเกี่ยวกับโครงการ “รักไทยให้ถูกทาง” ไม่แตกต่างกัน และการศึกษาของศรีหญิง ศรีรักษา (2544: 116) เรื่องการเปิดรับและการแสวงหาข่าวสารการท่องเที่ยวในประเทศไทยบนสื่ออินเทอร์เน็ตของนิสิตนักศึกษา พบว่านิสิตนักศึกษาในมหาวิทยาลัยของรัฐและเอกชน มีการเปิดรับข่าวสารการท่องเที่ยวในประเทศไทยบนสื่ออินเทอร์เน็ตไม่แตกต่างกัน

สำหรับการศึกษานี้ ผู้วิจัยเห็นว่าประเภทสถาบันอุดมศึกษาของบุคลากร น่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของประชากร โดยที่บุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาของรัฐ น่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาของเอกชน

1.5.2.2 ประเภทสายงานของบุคลากร

บุคลากรที่มีลักษณะการประกอบอาชีพแตกต่างกันจะมีหน้าที่ ความรู้ ทักษะและความสามารถที่แตกต่างกัน รวมทั้งมีฐานะความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน ออกไป ซึ่งน่าจะส่งผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมที่แตกต่างกัน

งานวิจัยของสุรวิตย์ โยงจอหอ (2540: 134) พบว่าผู้ที่มีตำแหน่งสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีตำแหน่งต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับการศึกษาของกฤษณพงศ์ พุทธระกูล (2544: 110) ที่พบว่าผู้ที่มีตำแหน่งเป็นผู้บังคับหมู่กองปราบปรามมีพฤติกรรมประหยัดพลังงานไฟฟ้ามากกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และการศึกษาของวรรัตน์ ตรีธนวัตติ (2544: 191) ยังให้ผลคล้ายคลึงกันว่าประชาชนที่มีตำแหน่งในชุมชนแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคารกัฒเซาะชายฝั่งแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เช่นเดียวกับการศึกษาของภาวนา วัชรเสถียร (2545: 63) ซึ่งพบว่าบุคลากรในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ปฏิบัติงานสาย ค ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้าระดับสูง และมีพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้ามากกว่า ผู้ที่ปฏิบัติงานสาย ก และ ข แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตรงข้ามกับการศึกษาของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 62) พบว่าประเภทสายงานของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไม่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัด

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าประเภทสายงานของบุคลากรน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยบุคลากรประเภทสายงานวิชาการน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าบุคลากรประเภทสายงานอื่นๆ เนื่องจากบุคลากร ประเภทสายงานวิชาการน่าจะมีโอกาสในการศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมอยู่เสมอ ทำให้มีความรู้เรื่องรอบตัวมากกว่าบุคลากรประเภทสายงานอื่นๆ

1.5.2.3 การศึกษา

การศึกษาเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความคิด ค่านิยม และทักษะความชำนาญ อันจะส่งผลให้บุคคลมีแนวความคิดและวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล รวมทั้งการศึกษายังช่วยขัดเกลาและบ่มเพาะนิสัยให้บุคคลมีความประพฤติที่เหมาะสม ดังนั้นการศึกษาน่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคล

งานวิจัยของรัชดา คูวินันท์ (2538: 84) เรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับเทคโนโลยีใหม่ทางการเกษตรของชาวนาอำเภอท่าช้าง จังหวัดสิงห์บุรี พบว่าระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการยอมรับเทคโนโลยีใหม่ทางการเกษตร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของชัยยุทธ โยธามาตย์ (2539: 52) ที่พบว่าประชาชนในเทศบาลตำบลพิบูลมังสาหาร จังหวัดอุบลราชธานี ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามีสัดส่วนของผู้ที่มีพฤติกรรมการแยกขยะ

ถูกต้องมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกับ การศึกษาของเฉลิมศักดิ์ บุญนำ (2544: 161) พบว่าระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วม ของกลุ่มเกษตรกรสวนยางไม้เรียงในการพัฒนาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ พบว่าสมาชิกที่มีระดับการศึกษาต่ำจะมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนมากกว่าสมาชิกที่มีระดับ การศึกษาสูง และการศึกษาของภัทริรา ชีรสวัสดิ์ (2546: 77) ยังพบว่าประชาชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอล์แตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตรงข้ามกับการศึกษาของนิรนุช วลัยชญ์เสถียร (2545: 46) ที่พบว่า การใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมแปรผกผันกับการศึกษาของพนักงานการไฟฟ้านครหลวง โดยมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำมากและความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 หมายความว่าผู้ที่มีการศึกษาสูงมีพฤติกรรมการใช้ทรัพยากรไม่แตกต่างจากผู้ที่มีการศึกษาต่ำ และ งานวิจัยของนริศรา พึ่งโพธิ์สภ (2545: 49) ยังพบว่าการศึกษาของประชาชนในชุมชนบางกะปิ กรุงเทพมหานคร ไม่มีอิทธิพลต่อการแยกประเภทขยะมูลฝอยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าจะมีความรู้ ความคิดและความสามารถในการแก้ปัญหาดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ดังนั้นผู้วิจัยจึง เชื่อว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ กว่า

1.5.2.4 ระดับความทันสมัย

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2518: 12-13) ได้ให้ความหมายของความทันสมัยว่า เป็นการเล็งเห็นคุณค่าของการศึกษา การทำงานอย่างจริงจังเพื่อเป้าหมายในอนาคต การรู้จัก คัดคะเนสิ่งต่างๆด้วยความเชื่อมั่น หรือกระทำการต่างๆโดยไม่เชื่อหรือมงายเรื่องโชคชะตา นับถือ ศาสนาอย่างมีเหตุผลและคำนึงถึงวิทยาศาสตร์ และเชื่อมั่นในความเท่าเทียมกันทางเพศ รวมทั้งมี การคำนึงถึงบทบาทหน้าที่ของครอบครัวดังนั้นระดับความทันสมัยจึงน่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรม ของบุคคล

Rogers and Svenning (1969: 70 อ้างถึงใน ัญญนันท์ เกลิมวงศาเวช, 2535: 44) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลในการยอมรับนวัตกรรมของชาวนาในโคลัมเบีย พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพล ที่สำคัญ คือ การเป็นคนทันสมัย สอดคล้องกับการศึกษาของเกษม กิตติอักษมากุล (2525: 65) เรื่อง บทบาทของสื่อและปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับระบบสื่อสารทางโทรสาร: ศึกษาเฉพาะผู้ใช้บริการ โทรสารสาธารณะระหว่างประเทศ พบว่าระดับการยอมรับระบบสื่อสารทางโทรสารขึ้นอยู่กับ คุณลักษณะความทันสมัยในระดับบุคคลมากที่สุด เช่นเดียวกับการศึกษาของัญญนันท์ เกลิมวงศาเวช (2535: 107) เรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับการอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมของชาวกรุงเทพมหานคร

ที่พบว่าความทันสมัยในระดับบุคคลมีความสัมพันธ์กับการยอมรับการอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม โดยผู้ที่มีความทันสมัยในระดับสูงก็จะมีระดับการยอมรับการอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมสูงด้วย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าผู้ที่มีระดับความทันสมัยสูงกว่าจะมีการพิจารณาประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างมีเหตุผลดีกว่า ดังนั้นผู้ที่มีระดับความทันสมัยสูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับความทันสมัยต่ำกว่า

1.5.3 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

1.5.3.1 รายได้ส่วนบุคคล

รายได้เป็นเครื่องมือในการชี้วัดฐานะทางเศรษฐกิจของบุคคล เป็นตัวบ่งชี้ถึงคุณภาพชีวิตของบุคคลได้ว่าเป็นอย่างไร รวมถึงส่งผลต่อลักษณะการดำเนินชีวิตและการปฏิบัติตนที่แตกต่างกันได้

งานวิจัยของชัยยุทธ โยธามาตย์ (2539: 54) ศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของประชากรในการกำจัดขยะมูลฝอย: ศึกษาเฉพาะกรณีเทศบาลตำบลพิบูลมังสาหาร จังหวัดอุบลราชธานี พบว่าผู้ที่มีรายได้สูงกว่ามีส่วนของการมีส่วนร่วมในการกำจัดและแก้ปัญหาขยะมูลฝอยมากกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกับการศึกษาของสุรวิทย์ โยหนจอหอ (2540: 126) ที่พบว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่าจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับการศึกษาของเฉลิมศักดิ์ บุญญา (2544: 161) พบว่ารายได้มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของกลุ่มเกษตรกรสวนยางไม้เรียงในการพัฒนาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่พบว่าสมาชิกที่มีรายได้ต่ำจะมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนมากกว่าสมาชิกที่มีรายได้สูง เช่นเดียวกับการศึกษาของนิรันดร์ วลัยสุธีเสถียร (2545: 46) พบว่าการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมของพนักงานการไฟฟ้านครหลวงแปรผันตามรายได้ โดยมีความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ คือมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เท่ากับ 0.13 แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นรายได้จึงมีอิทธิพลต่อการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับการศึกษาของภทธีรา ชีรสวัสดิ์ (2546: 77) ที่พบว่าประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีการยอมรับการใช้แก๊สโซฮอล์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อย่างไรก็ตามงานวิจัยของวรารัตน์ ตรีธรวัด (2544: 191) กลับพบว่าประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งไม่แตกต่างกัน เช่นเดียวกับการศึกษาของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 62) พบว่ารายได้ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไม่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัด

สำหรับการศึกษานี้ผู้วิจัยเห็นว่ารายได้น่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของประชากร เนื่องจากผู้ที่มีรายได้สูงกว่าย่อมมีทุนทรัพย์เพียงพอในการค้นคว้าหาข้อมูลเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และการมีรายได้สูงกว่าย่อมทำให้บุคคลกล้าเสี่ยงที่จะใช้น้ำมัน

แก๊สโซฮอล์เมื่ออาจเกิดปัญหาจากการทดลองใช้ ดังนั้นผู้มีรายได้น้อยกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้มีรายได้น้อยกว่า

1.5.3.2 การประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมัน

ประสบการณ์บางอย่างที่เกิดขึ้นกับบุคคลย่อมส่งผลกระทบต่อความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมส่วนบุคคล เนื่องจากประสบการณ์สอนให้บุคคลรู้และเข้าใจเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน ทำให้บุคคลต้องเตรียมพร้อมที่จะเผชิญกับปัญหาหรือภาวะต่างๆที่จะเกิดขึ้น หรือส่งเสริมให้เรียนรู้และปรับเปลี่ยนเหตุการณ์ต่างๆให้เป็นประโยชน์กับตนเองมากที่สุด

การศึกษาของทแก๊สว เดชดำรง (2538: 77) เรื่องพฤติกรรมการณ์การอนุรักษ์เมื่อน้ำมันแม่กลองของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี พบว่าประชาชนที่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวข้องกับปัญหาสิ่งแวดล้อมมีพฤติกรรมการณ์การอนุรักษ์เมื่อน้ำมันแม่กลองถูกต้องมากกว่ากลุ่มที่ไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวข้องกับปัญหาสิ่งแวดล้อม และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 สอดคล้องกับการศึกษาของผจงสุข เนียมประดิษฐ์ (2542: 90) เรื่องความสนใจเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมของประชากรไทยที่พบว่า การได้รับผลกระทบจากมลภาวะของครัวเรือนจะมีความสัมพันธ์กับระดับความสนใจเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมของประชากรไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ≤ 0.05 เช่นเดียวกับการศึกษาของภาสกร สุภาพงษ์ (2544: 127) ซึ่งพบว่าประสบการณ์การได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมของประชากรไทยนั้นมีความสัมพันธ์กับความสนใจต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตามการศึกษาของปกิจ พรหมายน (2530: 62) เรื่องความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจรจะมีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ไม่แตกต่างกับผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และงานของพิทยา ศรีเมือง (2543: 114) ที่ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการณ์การประหยัดน้ำของนักศึกษาชั้นปริญญาตรีในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่านักศึกษาและครอบครัวที่เคยประสบปัญหาการขาดแคลนน้ำกับนักศึกษาและครอบครัวที่ไม่เคยประสบปัญหาการขาดแคลนน้ำมีพฤติกรรมการณ์การประหยัดน้ำไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าประสบการณ์มักสอนให้บุคคลเตรียมพร้อมหรือป้องกันภัยที่อาจเกิดขึ้น จึงต้องมีการศึกษาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อรองรับกับเหตุดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นอีกครั้ง ดังนั้นผู้วิจัยจึงเชื่อว่าผู้ที่ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันน้อยกว่า

1.5.4 ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้รถ

1.5.4.1 ระยะเวลาการใช้รถยนต์

ระยะเวลาการใช้รถยนต์น่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เนื่องจากเมื่อบุคคลมีประสบการณ์ในการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นเวลานานย่อมเกิดความรู้ความเข้าใจและมีทักษะในเรื่องนั้นจนพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติบางอย่างเพื่อประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับ ผู้ที่มีประสบการณ์ขับรถเป็นเวลานานย่อมพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเบนซินมาใช้แก๊สโซฮอล์ เนื่องจากมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเชื้อเพลิงและเครื่องยนต์

งานวิจัยของธวัช ทองมณี (2539: 138) เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจยอมรับนวัตกรรมเกษตรยั่งยืน: กรณีศึกษาเทคนิคการปลูกผักปลอดสารพิษ ตำบลบางเหียง พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจยอมรับเทคนิคการปลูกผักปลอดสารพิษของเกษตรกรในตำบลบางเหียงคือประสบการณ์ในการปลูกผักขาย สอดคล้องกับงานวิจัยของวิรุฒน์ พึ่งเจริญ (2539: 62) เรื่ององค์ประกอบที่สัมพันธ์กับการยอมรับนวัตกรรมทางเทคโนโลยีการศึกษาของครู โรงเรียนประถมศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ เขตการศึกษา 5 ที่พบว่าตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับการยอมรับนวัตกรรมทางเทคโนโลยีการศึกษา ของครู โรงเรียนประถมศึกษา สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ เขตการศึกษา 5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ประสบการณ์ทางวิชาการของครู อย่างไรก็ตามการศึกษาของกฤษณา เพ็ชรเจริญ (2543: 122) เรื่องแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่อการอุปโภคผลิตภัณฑ์หลากหลาย เชี่ยว พบว่าประชาชนที่มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์สีเขียวที่แตกต่างกันจะมีส่วนร่วมต่อการอุปโภคผลิตภัณฑ์หลากหลายไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าผู้ที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์มากกว่า น่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์น้อยกว่า เนื่องจากผู้ที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์ที่ยาวนานกว่าย่อมมีความเข้าใจเกี่ยวกับเชื้อเพลิงและเครื่องยนต์ดีกว่าผู้ที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์สั้นกว่า

1.5.4.2 อายุการใช้งานรถยนต์คันปัจจุบัน

เนื่องจากรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากหรือเก่าแล้ว หรือเป็นรถยนต์รุ่นเก่าที่มีระบบฉีดเชื้อเพลิงแบบคาร์บูเรเตอร์นั้นไม่เหมาะที่จะใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ (สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน 11/10/48ค) อายุการใช้งานรถยนต์คันปัจจุบันน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

งานวิจัยของวัชรภรณ์ เอี่ยมสะอาด (2538: 77-78) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของสตรีในการพัฒนาท้องถิ่น อำเภอบางเลน จังหวัดนครปฐม พบว่าการมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นแปรผันตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนของสตรี อย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เช่นเดียวกับการศึกษาของทรงพล แสงประกาย (2544: 105, 108) เรื่อง พฤติกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประชาชนในท้องถิ่น: กรณีศึกษาบึงบอระเพ็ด จังหวัดนครสวรรค์ พบว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนเป็นระยะเวลา 51 ปีขึ้นไป มีคะแนนเฉลี่ยของ พฤติกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสูงกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนเป็นระยะเวลา 30 ปีและต่ำกว่า และระยะเวลา 31-50 ปี ในทางตรงกันข้ามการศึกษาของ นริศรา พิงโพธิ์สถ (2545: 51) พบว่าระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนไม่มีความสัมพันธ์กับการแยกประเภทขยะมูลฝอยของ ประชาชนในเขตบางกะปิ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และการศึกษาของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 63) ยังพบว่าระยะเวลาการใช้รถยนต์คันปัจจุบันของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไม่มี อิทธิพลต่อการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัด

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าผู้ขับขีรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าน่าจะ มีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิงมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า เนื่องจากผู้ขับขีรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่าย่อมไม่กล้าเสี่ยงที่จะเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพราะเกรงว่าผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับเครื่องยนต์อาจมีมากจนส่งผลทำให้รถเสียและไม่คุ้มค่า หากจะซ่อมหรือเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่

1.5.5 ปัจจัยทางพฤติกรรมการสื่อสาร

1.5.5.1 การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชน

ปัจจุบันสื่อมวลชนได้เข้ามา มีอิทธิพลอย่างมากต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ สื่อมวลชนประกอบไปด้วยหนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์ สื่อเหล่านี้สามารถกระจายข่าวไปยังผู้รับสารได้อย่างรวดเร็วและมีปริมาณมาก เช่น มีรายการ โทรทัศน์และวิทยุ ตลอด 24 ชั่วโมง ฉะนั้นการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชนน่าจะส่งผลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคคล

การศึกษาของปรารธนา มงคลธวัช (2541: 228) เรื่องเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมและการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมของชาวเขาเผ่าม้งบ้านห้วยน้ำไซ อำเภอนครไทย จังหวัดพิษณุโลก พบว่าสื่อสารมวลชนเป็นสิ่งที่ทำให้หมู่บ้านห้วยน้ำไซเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็น วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ ที่แพร่เข้ามา ทำให้ชาวเขาได้รับวัฒนธรรมใหม่มากขึ้น การประพฤติปฏิบัติตนในชีวิตประจำวันเปลี่ยนแปลงไป เช่น การแต่งกายตามสมัยนิยม การพูดภาษาไทย เข้าเรียนในโรงเรียนไทย เป็นต้น เช่นเดียวกับการศึกษาของวิวิณี วรรณสกุล (2542: 94) พบว่าการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจากสื่อมวลชนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวในสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับการศึกษาของภิญญาภรณ์ เพ็ญภินันท์ (2544: 110) เรื่องการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักทัศนคติและการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในเขตอุตสาหกรรมบางปู

จังหวัดสมุทรปราการ พบว่าการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจากสื่อมวลชนของประชาชน มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเป็นความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ เช่นเดียวกับงานวิจัยของศิริรัตน์ อุปทินเขต (2544: 19) ที่พบว่า การรับข่าวสารจากสื่อมวลชนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในเขตเทศบาลนครราชสีมา มีผลทางบวกต่อพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่สามารถอธิบายการแปรผันของพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้เพียงร้อยละ 1.3 ตรงข้ามกับการศึกษาของวรรณภา ลือวรรณ (2543: 85) เรื่องประสิทธิผลโครงการห้องเรียนสีเขียว พบว่าการเปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์เป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลในทางลบ กล่าวคือนักเรียนที่มีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์มากจะมีพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้าน้อยกว่านักเรียนที่มีการเปิดรับข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์ที่น้อยกว่า และการศึกษาของดาราวรรณ ศรีสุกใส (2542: 139) เรื่องการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีต่อความรู้ ทัศนคติ และการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสผ่านสื่อมวลชน ได้แก่ โทรทัศน์วิทยุ และนิตยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าสื่อมวลชนสามารถกระจายข่าวได้รวดเร็ว เป็นวงกว้างและมักมีรูปแบบที่น่าสนใจ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเชื่อว่าผู้ที่รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชนมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชนน้อยกว่า

1.5.5.2 การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคล

การรับข่าวสารระหว่างบุคคลนับเป็นช่องทางที่สำคัญในการแลกเปลี่ยนความรู้ ความเห็น ความต้องการและประสบการณ์ที่ผ่านมาในอดีต เพื่อก่อให้เกิดความเข้าใจซึ่งกันและกัน ฉะนั้นการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลน่าจะส่งผลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคคล

การศึกษาของพีระนนท์ บูรณะโสภณ (2538: 117) พบว่าการรับข่าวสารจากสื่อบุคคลประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมในการใช้ผลิตภัณฑ์เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับการศึกษาของภิญญาภรณ์ เพ็ญภินันท์ (2544: 110) พบว่าการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจากสื่อบุคคล มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในเขตอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเป็นความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ สอดคล้องกับการศึกษาของศิริรัตน์ อุปทินเขต (2544: 49) ที่พบว่าพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้ากับการรับข่าวสารเกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าจากสื่อบุคคลของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในเขตเทศบาลนครราชสีมา มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ($r = 0.178$) หมายความว่านักเรียนที่มีการรับข่าวสาร

เกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าจากสื่อบุคคลมากกว่าจะมีพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้าดีกว่านักเรียนที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าจากสื่อบุคคลน้อยกว่า เช่นเดียวกับงานวิจัยของวรารัตน์ ตรีชนวัต (2544: 192) ที่พบว่าการติดต่อสื่อสารกับสื่อบุคคลมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคัดเซาะชายฝั่งของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ตรงข้ามกับการศึกษาของวิณี วรรณสกล (2542: 94) พบว่าการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจากสื่อบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวในสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าการสื่อสารระหว่างบุคคลเป็นการสื่อสารแบบ 2 ทาง ทำให้ผู้สื่อสารและผู้รับสารสามารถแสดงความคิด ทักษะคิดแลกเปลี่ยนกันได้ โดยตรงจนเกิดความเข้าใจที่ตรงกันและมีความรู้เพิ่มพูนจากการสนทนา จนอาจมีแนวโน้มของพฤติกรรมแบบเดียวกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงเชื่อว่าผู้ที่รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลน้อยกว่า

1.5.5.3 การรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจ

สื่อเฉพาะกิจเป็นช่องทางที่สำคัญอีกทางหนึ่งในการสื่อสาร ซึ่งมักอยู่ในรูปคู่มือ/แผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรม เสียงตามสาย อินเทอร์เน็ต ใบปลิว หอกระจายข่าว นิทรรศการ โดยส่วนใหญ่สื่อเฉพาะกิจมักมีการนำเสนอเนื้อหาที่ต้องการเผยแพร่โดยตรง เพื่อจูงใจให้ผู้รับสารมีความสนใจหรือเกิดความรู้และนำไปสู่พฤติกรรมที่ผู้ส่งสารต้องการ ฉะนั้นการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจน่าจะส่งผลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคคล

การศึกษาของพีระนนท์ บูรณะโสภณ (2538: 117) พบว่าการรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลทางบวกต่อการมีส่วนร่วมในการใช้ผลิตภัณฑ์เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับการศึกษาของวิณี วรรณสกล (2542: 94) พบว่าการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจากสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวในสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของจารุภัทร ถาวโรฤทธิ์ (2544: 146) ที่พบว่าการมีส่วนร่วมในเรื่องการฟื้นฟูสภาพป่าไม้และแหล่งต้นน้ำชาวเขาเผ่าลีซอบ้านห้วยน้ำดังกับชาวไทยพื้นราบบ้านแม่เลา มีความสัมพันธ์กับการได้รับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจทุกสื่อ เช่นเดียวกับการศึกษาของภิญญาภรณ์ เพ็ญภินันท์ (2544: 110) พบว่าการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจากสื่อเฉพาะกิจของประชาชนในเขตอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเป็นความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ตรงข้ามกับการศึกษาของรัฐธนา แสงอร่าม (2542: 109) เรื่องการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ “โครงการน้ำประปาดื่มได้” ความรู้

ทัศนคติและพฤติกรรมการบริโภคน้ำดื่มของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าการเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจโดยรวมไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการบริโภคน้ำดื่ม เช่นเดียวกับการศึกษาของคาราวรรณ ศรีสุกใส (2542: 139) พบว่าการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสผ่านสื่อเฉพาะกิจ ได้แก่ วารสาร อินเทอร์เน็ต การอบรม/สัมมนาการประชุม/งานนิทรรศการ ไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าสื่อเฉพาะกิจเรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มักจะเสนอเนื้อหาที่น่าสนใจกลุ่มเป้าหมาย ผู้ที่รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์จากสื่อเฉพาะกิจมากกว่าจึงน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากกว่าผู้ที่รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์จากสื่อเฉพาะกิจน้อยกว่า

1.5.6 ปัจจัยทางการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรม

1.5.6.1 การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

คุณสมบัติของนวัตกรรมตามที่ผู้ยอมรับนวัตกรรมรับรู้ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะยอมรับหรือปฏิเสธนวัตกรรม อย่างไรก็ตามแม้ว่านวัตกรรมจะเป็นสิ่งที่มีประโยชน์มากแต่ถ้าบุคคลรับรู้ว่ามีประโยชน์กับตนเองก็อาจจะปฏิเสธนวัตกรรมนั้นได้ (Rogers and Shoemaker, 1971: 135-157) ดังนั้นการรับรู้คุณสมบัติของนวัตกรรมที่แตกต่างกันน่าจะส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้รับนวัตกรรมให้แตกต่างกันด้วย

Kivlin (1960 อ้างถึงใน Rogers and Shoemaker, 1971: 154) ศึกษาพบว่าความซับซ้อนหรือความยุ่งยากของนวัตกรรมทางการเกษตรมีค่าความสัมพันธ์ในเชิงลบกับอัตราการยอมรับนวัตกรรมสูงกว่าคุณสมบัติอื่นๆ ของนวัตกรรม เช่น ความได้เปรียบเชิงเทียบ ความเข้ากันได้ ความสามารถนำไปทดลองใช้ หรือความสามารถสังเกตเห็นผลได้ และการศึกษาของ Singh (1966) ในแคนาดาและ Petrint (1966) ในสวีเดน สอดคล้องกับ Schultz (1964) นักเศรษฐศาสตร์ที่มีชื่อเสียง (อ้างถึงใน ผุสดี ทรัพย์สาร 2527: 9-10) ที่เชื่อว่าปัจจัยในทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลต่อเกษตรกรรมอย่างมาก จนไม่จำเป็นต้องให้ความสนใจกับปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม กล่าวคือ Schultz มีความเห็นว่าความได้เปรียบเชิงเทียบในเชิงเศรษฐกิจเป็นคุณสมบัติสำคัญประการเดียวของนวัตกรรมที่มีอิทธิพลต่ออัตราการยอมรับนวัตกรรมนั้น และการศึกษาของจาร์ยา อรรถดอนุชิต (2541: 99) ซึ่งพบว่าการรับรู้ประโยชน์ของพลังงานแสงอาทิตย์มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยเป็นความสัมพันธ์ในเชิงบวกแต่มีความสัมพันธ์ค่อนข้างน้อย เช่นเดียวกับการศึกษาของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 65) ซึ่งพบว่าความคาดหวังประโยชน์จากการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัดมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันรถยนต์ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และงานวิจัยของภัทริรา ชिरสวัสดิ์ (2546: 77-78) พบว่าความคิดเห็นต่อลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้าน

การมองเห็นประโยชน์เชิงเทียบ ความยุ่งยากซับซ้อนในการใช้ และความสามารถในการสังเกตเห็นผล ได้มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อย่างไรก็ตามพบว่าความคิดเห็นต่อลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในด้านความเข้ากันได้ไม่มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพื่อทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง

สำหรับงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่า การรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์น่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เนื่องจากการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะทำให้บุคคลเห็นประโยชน์จากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทั้งประโยชน์ที่เกิดกับตนเอง สังคมและประเทศ ส่งผลให้ประชากรที่มีการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ว่าดีกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่รับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ว่าไม่ดี

1.5.6.2 การรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์

การรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การรับรู้เกี่ยวกับความสะดวกในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยบุคคลเห็นว่า มีสถานบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพียงพอ กับความต้องการ และใช้เวลาน้อยและระยะทางสั้นในการเดินทางไปเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนั้นการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคลจะส่งผลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่แตกต่างกันด้วย

การศึกษาของสำลี ทองธิว (2526: 29 อ้างถึงใน อภิญญา ซอหะซัน, 2537: 71) เรื่องกลวิธี การเผยแพร่นวัตกรรมทางการศึกษาสำหรับผู้บริหารและครูก้าวหน้า กล่าวว่าความสะดวกในการใช้นวัตกรรมเป็นสิ่งที่กำหนดว่า นวัตกรรมนั้นๆจะเป็นที่ยอมรับของสังคม สอดคล้องกับการศึกษาของวีรวุฒน์ พึ่งเจริญ (2539: 62) ที่พบว่าตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับการยอมรับนวัตกรรมทางเทคโนโลยีการศึกษา ของครู โรงเรียนประถมศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ เขตการศึกษา 5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ความสะดวกในการใช้นวัตกรรม และ ในส่วนของการรับรู้การเข้าถึงนวัตกรรมโดยตรงนั้น การศึกษาของธงชัย มั่นคง (2534: 82) เรื่องกระบวนการยอมรับและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการยอมรับการทำหมันของคน ในโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดสมุทรปราการ พบว่าตัวแปรที่สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการยอมรับการทำหมันของคนงานหญิง ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 อันดับที่ 1 ได้แก่ การรับรู้การเข้าถึงบริการการทำหมันหญิง ซึ่งสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการยอมรับการทำหมันหญิงได้ร้อยละ 59.02 อย่างไรก็ตามจากการศึกษาของอภิญญา ซอหะซัน (2537: 117) เรื่ององค์ประกอบที่สัมพันธ์กับการยอมรับนวัตกรรมทางเทคโนโลยีการศึกษา ของครูสอนศาสนาอิสลาม เขตการศึกษา 5 พบว่าตัวแปรด้านคุณสมบัติของนวัตกรรมทางเทคโนโลยีการศึกษา ซึ่งได้แก่

ความสะดวกในการใช้นวัตกรรม ไม่มีความสัมพันธ์กับการยอมรับนวัตกรรมทางเทคโนโลยีการศึกษา
ของครูสอนศาสนาอิสลาม

สำหรับงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์น่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยผู้ที่คิดว่าสามารถเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ง่ายกว่า น่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่า เพราะการที่บุคคลรับรู้การเข้าถึงนวัตกรรมใดๆว่าเข้าถึงได้ง่ายและไม่ลำบาก ย่อมเข้าถึงแหล่งที่มีนวัตกรรมนั้นๆ ได้เร็วกว่าผู้ที่รับรู้ว่าจะเข้าถึงได้ยากกว่า

1.5.6.3 ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์น่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เนื่องจากความรู้ทำให้บุคคลเกิดความเข้าใจที่ถูกต้อง และนำไปสู่พฤติกรรมการยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

จากการศึกษาของคาราวรรณ ศรีสุกใส (2542: 140) พบว่าความรู้เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีความสัมพันธ์กับการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เช่นเดียวกับงานวิจัยของนริศรา พิงโพธิ์สถ (2545: 53) พบว่าประชาชนในชุมชนบางกะปิ กรุงเทพมหานคร ที่มีความรู้เรื่องการแยกประเภทขยะมูลฝอยมากกว่าจะมีพฤติกรรมการแยกขยะมูลฝอยที่ถูกต้องมากกว่าประชาชนที่มีความรู้เรื่องการแยกประเภทขยะมูลฝอยน้อยกว่า และการศึกษาของนिरุช วลัยชเสถียร (2545: 44) พบว่าความรู้เกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้ามีความสัมพันธ์กับการใช้ไฟฟ้าอย่างเหมาะสมของพนักงานการไฟฟ้านครหลวง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับงานวิจัยของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 64) ที่พบว่าคะแนนของการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัดของบุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยแปรผันตามคะแนนความรู้เกี่ยวกับการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัด โดยตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์ทางบวก และความสัมพันธ์ดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ในทางตรงกันข้ามกันการศึกษาของฐิทธนา แสงอร่าม (2542: 110) พบว่าความรู้เกี่ยวกับน้ำประปาดื่มได้ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการบริโภคน้ำดื่มของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกับการศึกษาของศิริรัตน์ อุปทินเขต (2544: 41) พบว่าพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้ากับความรู้เกี่ยวกับการประหยัดไฟฟ้าของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 6 ในเขตเทศบาลนครราชสีมา มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ ($r = 0.080$) รวมถึงความรู้เกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าสามารถอธิบายการแปรผันของพฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้เพียงร้อยละ 0.6 ($R^2 = 0.006$) ถึงแม้จะมีความสัมพันธ์กันแต่กลับพบว่าความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ฉะนั้นความรู้จึงไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้าของนักเรียน

สำหรับงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเห็นว่าประชากรที่มีความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีความรู้น้อยกว่า เนื่องจากผู้ที่มีความรู้ในเรื่องน้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างถูกต้อง น่าจะเห็นประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จึงนำไปสู่การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

1.5.6.4 ทศนคติเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ทศนคติ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งจะแสดงออกให้เห็นได้จากคำพูดหรือพฤติกรรมที่สะท้อนทัศนคตินั้นๆ บทบาทของทศนคติต่อพฤติกรรมของคนนั้นมีมาก แทบจะกล่าวได้ว่าทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิตมนุษย์ขึ้นอยู่กับทศนคติ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสำคัญมากน้อยเพียงใดก็ตาม (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2546: 192) ดังนั้นถ้าบุคคลมีทศนคติที่ดีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์ก็ย่อมมีพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ตามมา

จากการศึกษาของดวงดา พิริยานนท์ (2540: 140) เรื่องการเปิดรับข่าวสารความรู้ และทศนคติของประชาชนกับการยอมรับการทิ้งมูลฝอยแยกประเภทในเขตทดลองโครงการรณรงค์แยกประเภทมูลฝอย พบว่าการยอมรับการทิ้งมูลฝอยแยกประเภทของประชากรแปรผันตามทศนคติเกี่ยวกับการทิ้งมูลฝอยแยกประเภท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกับการศึกษาของฐัทธนา แสงอร่าม (2542: 110) ที่พบว่าทศนคติของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการบริโภคน้ำประปามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการบริโภคน้ำดื่ม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของวรรณฎี ลือวรรณ (2543: 58) พบว่าทศนคติต่อการประหยัดไฟฟ้าของนักเรียนเป็นตัวแทนที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการประหยัดไฟฟ้าในทางบวก เช่นเดียวกับการศึกษาของวรรณรัตน์ ศรีธนาวัต (2544: 192) พบว่าความตระหนักรู้ในปัญหาการกักเชื้อชายฝั่งมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหการกักเชื้อชายฝั่งของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และการศึกษาของสมฤทัย ทศานนท์ (2547: 64) ยังพบว่าคะแนนของการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัดของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย แปรผันตามคะแนนของทศนคติเกี่ยวกับการใช้น้ำมันรถยนต์อย่างประหยัด โดยตัวแทนทั้งสองมีความสัมพันธ์ทางบวก และความสัมพันธ์ดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตรงข้ามกับการศึกษาเรื่องการเปิดรับข่าวสารความรู้ ทศนคติเกี่ยวกับการป้องกันยาเสพติด ของกลุ่มผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการของเกษร ชิวหากาญจน์ (2541: 111) พบว่าทศนคติเกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากยาเสพติด ไม่มีความสัมพันธ์กับแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของประชาชน

สำหรับงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าทศนคติน่าจะมีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยที่ผู้ที่มีทศนคติต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ดีกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่า เพราะผู้ที่มีทศนคติเห็นด้วยกับเรื่องใดๆ มักจะปฏิบัติตามทิศทางนั้นๆ

1.6 สมมติฐานของการศึกษา

แนวคิดเชิงทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวมาสามารถใช้เป็นแนวทางในการตั้งสมมติฐานเพื่อศึกษาการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งสมมติฐานของการวิจัยเป็นสมมติฐานหลักและสมมติฐานรอง ดังนี้

สมมติฐานหลัก:

ปัจจัยทางประชากร สังคม เศรษฐกิจ ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้รถ ปัจจัยทางพฤติกรรม การสื่อสาร ปัจจัยทางการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรม มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของบุคลากรในสถาบันอุดมศึกษาในกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานย่อย:

1. เพศชายน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าเพศหญิง
2. ผู้ที่มีอายุมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า
3. ผู้ที่มีสถานภาพสมรสสมรสน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสอื่นๆ
4. ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในครัวเรือนขนาดใหญ่กว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนขนาดเล็กกว่า
5. ผู้ที่ปฏิบัติงานในสถาบันอุดมศึกษาของรัฐน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่ปฏิบัติงานในสถาบันอุดมศึกษาของเอกชน
6. ผู้ที่ปฏิบัติงานในสายงานวิชาการน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่ปฏิบัติในสายงานธุรการ/บริการและอื่นๆนอกเหนือจากงานวิชาการ
7. ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า
8. ผู้ที่มีระดับความทันสมัยสูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับความทันสมัยต่ำกว่า
9. ผู้ที่มีรายได้ส่วนบุคคลสูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีรายได้ส่วนบุคคลต่ำกว่า
10. ผู้ที่มีระดับการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันสูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันน้อยกว่า
11. ผู้ที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์มากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาการใช้รถยนต์น้อยกว่า
12. ผู้ที่มีรถยนต์คันปัจจุบันที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีรถยนต์คันปัจจุบันที่มีอายุการใช้งานมากกว่า

13. ผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชนมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อมวลชนน้อยกว่า

14. ผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อบุคคลน้อยกว่า

15. ผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจมากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีการรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์จากสื่อเฉพาะกิจน้อยกว่า

16. ผู้ที่มีระดับการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับการรับรู้คุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่า

17. ผู้ที่มีระดับการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่ำกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีระดับการรับรู้การเข้าถึงน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงกว่า

18. ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยกว่า

19. ผู้ที่มีทัศนคติเห็นด้วยกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าน่าจะมีโอกาสใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติเห็นด้วยกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยกว่า

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ข้อค้นพบเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์สามารถนำมาใช้ในการวางแผน ปรับปรุงแผนงานส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ทดแทนน้ำมันเบนซิน

2. เป็นข้อมูลพื้นฐานให้ผู้สนใจได้ศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการใช้นวัตกรรมด้านพลังงานและเป็นแนวทางในการศึกษาการประหยัดพลังงานในด้านอื่นๆหรือในการศึกษาตัวอย่างกลุ่มอื่นๆต่อไป