

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันรถยนต์ถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันของคนเราเป็นอย่างมาก โดยจากสถิติของจำนวนรถยนต์ที่มีการจดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบก ล่าสุดเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2550 มีจำนวนถึง 24,381,076 คัน เทียบสัดส่วนเป็นจำนวนถึง 1 ใน 3 ของจำนวนประชากรทั้งหมดในประเทศไทย (“สถิติการจดทะเบียนรถยนต์,” ออนไลน์, 2550) และสิ่งที่จำเป็นสำหรับการขับเคลื่อนของรถยนต์นั่นก็คือ “น้ำมันเชื้อเพลิง” นั่นเอง แต่เนื่องด้วยประเทศไทยมีข้อจำกัดในด้านการผลิตน้ำมันของประเทศไทยที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่งผลให้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตรามูลค่าหลายแสนล้านบาทต่อปี เพื่อนำเข้าเชื้อเพลิงให้เพียงพอต่อความต้องการของการใช้ในประเทศ ดังข้อมูลในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.1

มูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2549

ปี พ.ศ.	มูลค่าการนำเข้า (หน่วย:ล้านบาท)
2545	286,953
2546	346,057
2547	486,627
2548	644,933
2549	753,783

นอกจากนี้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินที่มีราคาเฉลี่ยต่ำกว่า 30 บาท ได้ทำลายสถิติสูงสุดในประวัติศาสตร์วงการราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย และกลายเป็นวิกฤตสำคัญต่อผู้ใช้อย่างแน่นอน ซึ่งสาเหตุที่ราคาน้ำมันสูงขึ้นนี้เกิดจาก อุปทานหรือกำลังการผลิตของน้ำมันดิบ และการกลั่นน้ำมันที่เป็นข้อจำกัด เพราะมีเหตุชะงักด้วยปัจจัยต่างๆ มากมาย อาทิเช่น การประท้วงต่อเนื่องที่ Fos Lavera Oil Hub ในประเทศฝรั่งเศส ส่งผลให้การขนส่งน้ำมันล่าช้าและอาจทำให้โรงกลั่นหลายแห่งต้องปิดดำเนินการ ประกอบกับข่าวพายุทอร์นาโด ในรัฐ Colorado, Oklahoma, Texas, Kansas และ Nebraska ทำให้ปริมาณสำรองน้ำมันดิบของสหรัฐอเมริกาลดลง นอกจากนี้ในประเทศไนจีเรีย ก็เกิดปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองในประเทศ จากการนัดหยุดงานของสหภาพแรงงานน้ำมัน เพื่อคัดค้านไม่ให้รัฐบาลขายหุ้นของโรงกลั่นให้เอกชน รวมถึงปัญหาสำคัญที่เกิดสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างอิหร่านและชาติตะวันตก กรณีการทดลองพลังงานนิวเคลียร์ของอิหร่าน ทำให้ผู้ค้าน้ำมันกังวลว่าอิหร่านอาจลดปริมาณส่งออกน้ำมันดิบ หากองค์การสหประชาชาติประกาศมาตรการคว่ำบาตรต่ออิหร่าน จากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจึงทำให้ความผันผวนของราคาน้ำมันเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องนั่นเอง (กระทรวงพลังงาน, 2550, น. 33)

แม้เราจะทราบกันดีถึงสถานการณ์วิกฤติราคาน้ำมันที่มีอย่างต่อเนื่อง แต่หากเราจะเลิกใช้น้ำมันเลยก็คงเป็นไปได้ เพราะในชีวิตประจำวันของเราต่างเกี่ยวข้องกับน้ำมันทั้งสิ้น ทั้งในทางตรงหรือทางอ้อม ดังนั้นทางออกอื่นที่พอจะเป็นไปได้ นั่นคือ การใช้พลังงานทางเลือกอื่นทดแทน ซึ่งพลังงานทางเลือกที่สามารถผลิตได้ในประเทศไทยและได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างมากประเภทหนึ่งคือ “น้ำมันแก๊สโซฮอล์” นั่นเอง

“น้ำมันแก๊สโซฮอล์” คือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้ จากการผสมระหว่าง เอทานอล หรือที่เรียกว่า เอทิลแอลกอฮอล์ (Ethyl Alcohol) (เป็น แอลกอฮอล์ ที่ได้จากการแปรรูปจากพืชจำพวกแป้งและน้ำตาล เช่น อ้อย ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง ฯลฯ) ซึ่งเป็น แอลกอฮอล์ บริสุทธิ์ 99.5% โดยปริมาตร ผสมกับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วออกเทน 91 (ชนิดที่มีคุณสมบัติบางตัวต่างจากเบนซิน 91 ที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบัน) ในอัตราส่วนเบนซิน 9 ส่วน เอทานอล 1 ส่วน จึงได้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ออกเทน 95 ที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธุรกิจพลังงานกระทรวงพลังงาน ซึ่งการผสมแอลกอฮอล์ลงในน้ำมันเบนซินนั้น เป็นไปตามลักษณะของสารเติมแต่งปรับปรุงค่า Oxygenates และออกเทน (Octane) ของน้ำมันเบนซิน ซึ่งสามารถใช้ทดแทนสารเติมแต่งชนิดอื่นที่นิยมใช้ในปัจจุบัน คือ Methyl-Tertiary-Butyl-Ether (MTBE) ซึ่งมีข้อเสียคือ ทำให้เกิดการปนเปื้อนกับน้ำใต้ดินและน้ำดื่ม หลายๆ ประเทศจึงมีนโยบายให้เลิกใช้สาร MTBE

เช่นเดียวกับรัฐบาลไทยที่จะมีนโยบายเลิกใช้สาร MTBE ในเวลาอันใกล้เช่นกัน (“ข้อมูลแก๊สโซฮอล์,” ออนไลน์, 2550)

แม้ว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะเป็นพลังงานที่ในต่างประเทศหลายๆ แห่งได้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างแพร่หลายมาหลายทศวรรษแล้ว โดยในสหรัฐอเมริกาเริ่มใช้มาตั้งแต่ยุคที่เริ่มมีการพัฒนายานยนต์ ปี พ.ศ. 2423 (ค.ศ. 1880) และต่อมาได้ขุดพบน้ำมันซึ่งราคาถูกกว่า ทำให้ความนิยมในการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงก็ได้ลดลงจนกระทั่งในปัจจุบันที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นส่งผลให้พลังงานจากพืชได้รับความสนใจอีกครั้ง โดยในปัจจุบันมีไม่ต่ำกว่า 35 ประเทศทั่วโลก ที่ได้ทดลองและนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ออกจำหน่ายเพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนน้ำมันที่กลั่นจากน้ำมันดิบ และประเทศที่มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างกว้างขวาง ได้แก่ บราซิล ซึ่งมียอดการใช้เอทานอลเพื่อผสมในน้ำมันเบนซิน ปีละ 12,000 ล้านลิตร โดยในปัจจุบันสำหรับรถยนต์ทุกคันที่ใช้ในประเทศบราซิลไม่ว่าจะเป็นรถยนต์นำเข้าหรือผลิตขึ้นเองภายในประเทศ ต้องปรับเครื่องยนต์ให้ใช้ได้กับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีสัดส่วนของเอทานอลสูงกว่าร้อยละ 20 ขณะที่รถยนต์บางรุ่นได้พัฒนาให้สามารถใช้กับเอทานอลได้ทั้งหมด โดยที่ไม่จำเป็นต้องผสมกับน้ำมันเบนซินแต่อย่างใด สหรัฐอเมริกายังยอดการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ถึง 4,700 ล้านลิตรต่อปี และฝรั่งเศสมีการใช้ 120 ล้านลิตรต่อปี ซึ่งแนวโน้มการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศทั่วโลก (“รอบรู้พลังงานทดแทน,” ออนไลน์, 2550)

สำหรับในประเทศไทย แก๊สโซฮอล์เกิดขึ้นจากแนวพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อปี พ.ศ. 2528 ที่ทรงเล็งเห็นว่าประเทศไทยอาจประสบกับปัญหาการขาดแคลนน้ำมันและปัญหาพืชผลทางการเกษตรมีราคาตกต่ำ จึงทรงมีพระราชดำริให้โครงการสวนพระองค์สวนจิตรลดา ศึกษาถึงการนำอ้อยมาแปรรูปเป็นแอลกอฮอล์ โดยการนำแอลกอฮอล์ที่ผลิตได้นี้มาผสมกับน้ำมันเบนซินผลิตเป็นน้ำมัน “แก๊สโซฮอล์” (Gasohol) เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทน และมีการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์เชิงพาณิชย์อย่างจริงจัง เมื่อต้นปี 2544 (บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน), ออนไลน์) แม้ว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์จะมีมานานแล้ว แต่การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์กลับไม่ได้รับการยอมรับเท่าที่ควร โดยในปัจจุบันมียอดการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ที่ 5 ล้านลิตร/วัน (ไทยรัฐ, 5 ตุลาคม 2550, น. 8) ซึ่งเมื่อเทียบกับเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ของกระทรวงพลังงานที่มีนโยบายส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ 8 ล้านลิตรต่อวัน ภายในสิ้นปี 2550 นี้ ยังถือเป็นเรื่องที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนอีกมากเช่นกัน (กระทรวงพลังงาน, 2550, น. 39)

และจากเป้าหมายดังกล่าว ทำให้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เป็นพลังงานทดแทนที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นอย่างมาก ประกอบกับคุณค่านานัปการของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ซึ่งช่วยให้ประเทศไทยลดการสูญเสียจากการนำเข้าน้ำมัน ช่วยส่งเสริมให้เกษตรกรไทยสามารถนำผลผลิตไปใช้ประโยชน์และเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับอาชีพการเกษตร นอกจากนี้ยังลดการใช้สารพิษจากส่วนผสมที่มีอยู่ในน้ำมันเบนซิน และที่สำคัญช่วยให้ประชาชนผู้ใช้รถยนต์ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันได้มากกว่าปกติอีกทางหนึ่ง จึงทำให้เกิดเป็นโครงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างจริงจัง ในโครงการ “มั่นใจ ใช้ได้ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์” มีรายละเอียดต่างๆ ดังนี้

การประชาสัมพันธ์โครงการ “มั่นใจ ใช้ได้ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์”

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน มีการร่วมมือกันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ ภาครัฐกิจผู้ค้าน้ำมันและภาครัฐกิจผู้ค้ารถยนต์ ในการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ตั้งแต่เดือนเมษายน 2550 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนสร้างกระแสการรับรู้ที่ดี ลดอคติ ไม่กล่าวโทษปัญหาของรถยนต์ว่าเป็นผลมาจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ และมุ่งหวังให้ประชาชนเปลี่ยนทัศนคติมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในที่สุด โดยโครงการรณรงค์นี้ได้มีการนำสื่อต่างๆ มาใช้ในการประชาสัมพันธ์ ทั้งการเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนต่างๆ ได้แก่ ภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์ สารคดีสั้นทางโทรทัศน์ สปอตวิทยุ สารคดีสั้นทางวิทยุ และการประชาสัมพันธ์ในสื่อสิ่งพิมพ์ ได้แก่ งานรณรงค์ “มั่นใจ ใช้ได้ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์” ในงานบางกอก อินเตอร์เนชั่นแนล มอเตอร์โชว์ เดลินิวส์ กรุงเทพธุรกิจ คม ชัด ลึก บทความน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในหนังสือพิมพ์ ไทยโพสต์ เดลินิวส์ และมติชน

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมการรณรงค์พิเศษ ได้แก่ สื่อกลางแจ้ง โดยติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณหน้าปั้มน้ำมัน และบริเวณชุมชน ตามถนนสายหลักทั่วกรุงเทพและต่างจังหวัด ติดตั้งป้ายบริเวณตอม่อบนเสาไฟฟ้า การผลิตสติ๊กเกอร์น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ สำหรับติดบนฝาถังรถยนต์ และมอเตอร์ไซค์ หรือสมุดคู่มือรถยนต์ การจัดฝึกอบรมช่างเทคนิคบริษัทรถยนต์ การจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ คอนเสิร์ตทีวี 3 สัญจร สื่ออินเทอร์เน็ตซึ่งจัดทำข้อมูลที่มีเนื้อหาช่วยกระตุ้นให้กลุ่มเป้าหมายอุทิศใจ เกิดความเชื่อมั่น และเปลี่ยนทัศนคติมาใช้น้ำมันแก๊ส

โซฮอลล์ Web board & Blog โดยตั้งกระทู้ หรือสร้าง Blog ที่มีเนื้อหาแสดงข้อเท็จจริงของน้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ใน Website ต่าง ๆ

อีกทั้งยังมีมาตรการจากภาครัฐและเอกชน ที่ช่วยส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในด้านอื่น ๆ ได้แก่

1. การกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 124 ตอนพิเศษ 5 ง ลงวันที่ 15 มกราคม 2549 หน้า 18 โดยที่สมควรแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดลักษณะและคุณภาพของ น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดให้เหมาะสมกับการพัฒนาเทคโนโลยีรถยนต์ในอนาคต

2. มาตรการด้านราคา โดยรัฐบาลได้ใช้เงินกองทุนน้ำมันอุดหนุนราคาน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ และเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำกว่า ทำให้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินถึงลิตรละ 3.5 บาท ที่เป็นการจูงใจประชาชนให้หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ที่ประหยัดกว่า

3. การส่งเสริมการผลิตเอทานอล โดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานซึ่งเป็นหน่วยงานปฏิบัติเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์และทำหน้าที่กำกับติดตาม การดำเนินการก่อสร้างของโรงงานเอทานอลที่ได้ ใบอนุญาตผลิตเอทานอลจากรัฐบาลซึ่งในปัจจุบันมีอยู่ 8 แห่ง ที่มีกำลังการผลิตเอทานอลได้วันละ 1,055,000 ลิตร และมีโรงงานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก 11 แห่ง ที่คาดว่าจะมีกำลังการผลิตเอทานอลได้วันละ 1,870,000 ลิตร เพื่อให้ปริมาณของเอทานอลที่ผลิตได้เพียงพอต่อความต้องการการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในอนาคตต่อไปนอกจากนี้ยังมีการปรับสูตรราคาเอทานอลให้สามารถแข่งขันกับน้ำมันเบนซิน ได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิตและภาษีเทศบาลสำหรับเอทานอลที่ผสมในน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ และจัดเก็บภาษีกองทุนน้ำมันในอัตราที่ต่ำกว่าเพื่อเป็นกลไกในการกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ให้ต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน การห้ามนำเข้าเอทานอลจากต่างประเทศ เพื่อปกป้องผู้ผลิตเอทานอลในประเทศ การส่งเสริมการส่งออกเอทานอลไปต่างประเทศ การเพิ่มผลผลิต และส่งเสริมการใช้เอทานอลในสัดส่วนที่สูงขึ้น รวมทั้งเป็นการส่งเสริมเกษตรกรไทยให้มีรายได้จากการผลิตวัตถุดิบสำหรับการผลิตเอทานอลอีกทางหนึ่ง

4. นโยบายสนับสนุนจากรัฐบาลซึ่งร่วมมือกับบริษัทผู้ค้าน้ำมันเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ในการรับประกันการใช้งานน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ร่วมกับ 7 บริษัทน้ำมัน ได้แก่ ปตท. บางจาก เชลล์ คอนอโค (JET) ไออาร์พีซี ระยองเพียวริฟายเออร์ และสยามสหบริการ (SUSCO) ถ้าเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์จากสถานีบริการน้ำมันของทั้ง 7 บริษัทนี้แล้วเกิดปัญหาจากการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์จริง จะยินดีซ่อมรถให้คุณฟรี (ตามเงื่อนไขที่กำหนด)

5. การเพิ่มสถานีบริการน้ำมันที่ให้บริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นทั่วประเทศ

6. การสร้างความมั่นใจจากผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ 26 ยี่ห้อ โดยออกมายืนยันร่วมกันว่า รถยนต์ส่วนใหญ่ที่ผลิตตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 (ค.ศ. 1995) หรือรถยนต์ที่เป็นระบบหัวฉีด สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ทันที โดยไม่ต้องดัดแปลงเครื่องยนต์ และมีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์ที่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ จะเริ่มติดสติ๊กเกอร์ที่ฝาถังน้ำมันตั้งแต่ขั้นตอนการผลิต และระบุในคู่มือรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ว่าสามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 และ 91 โดยไม่ส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์แต่อย่างใดพร้อมทั้งได้แจ้งข้อมูลให้ตัวแทนจำหน่ายรถ (ดีเลอร์) รับทราบเพื่อประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับผู้ซื้อรถต่อไปด้วย (“ข้อมูลน้ำมันแก๊สโซฮอล์,” ออนไลน์, 2550)

แม้ว่าภาครัฐจะมีการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มาโดยตลอด ไม่ว่าจะเป็นโครงการรณรงค์ “มั่นใจ ใช้ได้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์” ในปี 2550 รวมทั้งออกมาตรการต่างๆ ดังที่กล่าวไปข้างต้น แต่สิ่งที่เป็นอุปสรรคและปัญหาสำคัญของการรณรงค์ เกิดจากความไม่มั่นใจของประชาชนที่มีต่อคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์และความเข้าใจผิดๆ ที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์นั่นเอง ซึ่งปัญหานี้เกิดจากในช่วงแรกของการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทางภาครัฐไม่ได้มีการให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับรถยนต์รุ่นต่างๆ ที่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ รวมทั้งการตรวจสอบคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่นำมาจำหน่ายยังไม่มีมาตรฐานที่ดีเพียงพอ ทำให้มีผู้ค้าน้ำมันบางรายนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ไม่ได้มาตรฐานมาจำหน่าย จึงก่อให้เกิดปัญหาต่อเครื่องยนต์มากมาย เช่น เครื่องยนต์น็อค เครื่องยนต์เร่งไม่ขึ้น เครื่องยนต์เดินไม่เรียบ เป็นต้น ส่งผลให้ประชาชนเกิดความไม่เชื่อมั่นในคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์และก่อให้เกิดทัศนคติด้านลบต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาจนถึงปัจจุบัน และเมื่อมีการประกาศแผนการที่รัฐบาลวางไว้ว่าจะให้มีการยกเลิกการผลิตน้ำมันเบนซินเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมา จึงก่อให้เกิดกระแสต่อต้านจากหลายฝ่าย จนทำให้การประกาศยกเลิกการใช้น้ำมันเบนซินและเปลี่ยนมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนนั้น จำเป็นต้องถูกเลื่อนออกไปอย่างไม่มีกำหนด และเป้าหมายที่จะส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้วันละ 8 ล้านลิตรต่อวัน ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ทางรัฐบาลตั้งไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 กับยอดการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในปัจจุบันที่มียอดการใช้อยู่เพียงวันละประมาณ 5 ล้านลิตรก็ดูเป็นเป้าหมายที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนผู้ใช้รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินอีกเป็นจำนวนมากเช่นกัน

การรณรงค์นี้จึงมุ่งหวังให้ประชาชนทุกคนหันมาร่วมมือกันใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เป็นพลังงานทดแทนเพื่อช่วยประเทศชาติในการพึ่งพาตนเอง ลดการนำเข้าจากต่างประเทศ ประกอบกับสถานการณ์ด้านราคาน้ำมันเบนซินที่พุ่งสูงขึ้น จึงเป็นโอกาสที่ดีที่ผู้ใช้รถยนต์จะหันมาให้ความสนใจเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์กันมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่พฤติกรรมกาเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างถาวรในอนาคต ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาถึงการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์ในโครงการ “มั่นใจ ใช้ได้ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์” ของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อทราบว่าผู้ใช้รถยนต์ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อประเภทต่างๆ อย่างไรบ้าง มีความรู้และความคิดเห็นที่มีต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างไร รวมทั้งพฤติกรรมกาเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ว่าหลังจากที่มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ฯ ไปแล้วนั้น ผู้ใช้รถยนต์มีความรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็นและมีพฤติกรรมกาใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปในแนวทางที่ได้รับข่าวสารจากการรณรงค์หรือไม่ อย่างไร

ปัญหานำวิจัย

1. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หรือไม่ อย่างไร
2. ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ มีความสัมพันธ์ความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หรือไม่ อย่างไร
3. ความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกาเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หรือไม่ อย่างไร

วัตถุประสงค์การวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ความรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็น และ พฤติกรรมกาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ใช้รถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์ฯ กับความคิดเห็นที่มีข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของผู้ใช้รถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยคาดเดาคำตอบหรือตั้งสมมติฐานในการวิจัยไว้ดังนี้

1. ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่แตกต่างกัน
2. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ มีความสัมพันธ์กับ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่
3. ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ มี ความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่
4. ความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่

ขอบเขตการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนผู้ใช้น้ำมันส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินและสามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ และจดทะเบียนอยู่ในพื้นที่ เขตกรุงเทพมหานคร โดยเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ในช่วงเดือนมกราคม – เดือนกุมภาพันธ์ 2551

2. การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาเรื่องการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน ที่มีการเผยแพร่ผ่าน สื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสิ่งพิมพ์ รวมทั้งสื่อสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่ ป้ายโฆษณาต่างๆ สติกเกอร์น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ อินเทอร์เน็ต กิจกรรมพิเศษต่างๆ ในช่วงเดือน เมษายน 2550- กุมภาพันธ์ 2551 เท่านั้น

3. ในการวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดเกี่ยวกับข้อคำถามในแบบสอบถาม นั่นคือส่วนของการ เปิดรับข่าวสารนั้น มีผู้ตอบแบบสอบถามบางส่วนมีความเข้าใจผิดเกี่ยวกับข้อคำถามระหว่างการ เปิดรับสื่อที่มีข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ กับการเปิดรับสื่อทั่วไป อาจส่งผลต่อ ข้อมูลที่ได้รับ

นิยามศัพท์

โครงการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง โครงการ “มั่นใจ ใช้ได้ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์” ที่ดำเนินการโดย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานแห่งชาติ (สนพ.) กระทรวงพลังงาน

ความรู้ ความเข้าใจ หมายถึง การรู้จักข้อเท็จจริงและความเข้าใจที่มีต่อข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ที่มีการเผยแพร่ในการรณรงค์ ในด้าน 1) ความเข้าใจในตัวผลิตภัณฑ์ 2) นโยบายของโครงการรณรงค์ 3) ประโยชน์ของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ความคิดเห็นที่มีต่อการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง ความคิดเห็น ความรู้สึก ที่แสดงถึงความพร้อมในลักษณะของการสนับสนุน คัดค้าน หรือเป็นกลางต่อการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ที่เผยแพร่ผ่านสื่อมวลชนและสื่อสนับสนุนต่างๆ

พฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง พฤติกรรมการเติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ 95 หรือ 91 หรือเติมน้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91 ของผู้ใช้รถยนต์

การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ และความบ่อยครั้งในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ฯ ผ่านสื่อมวลชนและสื่อสนับสนุนต่างๆ เป็นจำนวนกี่ครั้ง ต่อ สัปดาห์

ข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ หมายถึง เนื้อหาของข่าวสารที่ใช้ในการรณรงค์ตามที่ ทางสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานแห่งชาติ (สนพ.) จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในปี 2550 โดยมีการเผยแพร่ผ่านสื่อมวลชนและสื่อสนับสนุนต่างๆ

สื่อมวลชน หมายถึง โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ รวมทั้งสื่อสนับสนุน ได้แก่ ป้ายโฆษณาต่างๆ สติกเกอร์น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ อินเทอร์เน็ตและ กิจกรรมพิเศษต่างๆ

ผู้ใช้รถยนต์ หมายถึง ประชาชนทั่วไปที่เป็นผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินและหรือน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ได้ และจดทะเบียนอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การวิจัยเรื่อง “ความรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็น พฤติกรรม และการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” ทำให้ได้รับประโยชน์ดังนี้

1. ทำให้ทราบถึงความรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ใช้รถยนต์นั่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร. และแนวโน้มพฤติกรรมในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของประชาชนในอนาคต เพื่อนำไปเป็นกรณีศึกษาในการวางแผนการดำเนินงานในสินค้าประเภทพลังงานชนิดอื่นๆ
2. เพื่อนำผลของการศึกษาที่ได้ไปเป็นแนวทางในการวางแผนการประชาสัมพันธ์ในโครงการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่อไป และเป็นแนวทางสำหรับการรณรงค์โครงการอื่นๆ
3. เพื่อเป็นประโยชน์ ต่อ นิสิต นักศึกษา และประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจ ได้ใช้ข้อมูลจากการศึกษานี้เป็นแนวทางการศึกษาหาความรู้ต่อไป