

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

วิกฤตพลังงานที่เกิดขึ้นในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา จากความผันผวนของราคาดังกล่าวในตลาดโลกโดยเฉพาะราคาน้ำมันดิบ ทำให้คนไทยได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยตรง ทั้งจากราคาน้ำมันที่ทรงตัวในระดับสูง และจากความไม่สมดุลของเศรษฐกิจโลก ที่ส่งผลต่อการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางต่าง ๆ อันเป็นส่วนประกอบที่สำคัญต่ออัตราเสี่ยงของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ปัจจัยดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการด้านต่าง ๆ กัน ทั้งกิจการการขนส่งและราคาสินค้าที่ทะยานขึ้นมาตามราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันจะยังคงมีความผันผวนต่อเนื่องมาจากปัญหาภัยการก่อการร้าย สถานการณ์ทางการเมืองที่ยังคงมีความวุ่นวายในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก ประกอบกับสงครามที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน และภัยธรรมชาติ ทำให้ผู้เชี่ยวชาญต่างก็คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันจะยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูงนี้ต่อไปจากหลาย ๆ ปัจจัยดังกล่าว จากสัดส่วนการใช้พลังงานของประเทศจะชี้ให้เห็นได้ว่าภาคการขนส่งมีการใช้พลังงานสูงที่สุดถึง 37.1% ภาคอุตสาหกรรม 36.7% ภาคธุรกิจ 14% ภาคเกษตรกรรม 5.6% และภาคที่อยู่อาศัยประมาณ 6.5% (จากการรวบรวมข้อมูลของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน) การลดใช้พลังงานลงของภาคการขนส่งอย่างได้ผล จึงเป็นเรื่องที่รัฐบาลจะต้องเร่งดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม

จากสถานการณ์ในประเทศช่วงต้นปี 2549 อัตราการบริโภคของประชาชนมีแนวโน้มชะลอตัวลงจากราคาสินค้าที่ปรับสูงขึ้น การลงทุนรวมมีแนวโน้มขยายตัวเฉพาะการลงทุนของภาครัฐในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ซึ่งนับได้ว่าเป็นปัจจัยขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจไทยในระยะต่อไป และช่วยเหนี่ยวนำการลงทุนของภาคเอกชนภายใต้แนวโน้มภาวะดอกเบี้ยขาขึ้นประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ได้ตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดการขาดแคลนพลังงานในอนาคต โดยได้วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เป็นพลังงานทดแทนเชื้อเพลิงจากปิโตรเลียม โดยนำเอาวัตถุดิบจากผลิตผลทางการเกษตรต่าง ๆ ที่มีผลผลิตมากเกินความต้องการใช้บริโภค นำมาใช้ประโยชน์ในการผลิตเป็นเอทานอล (Ethanol) อาทิ ผลิตผลจากอ้อย (กากน้ำตาล) ข้าวโพด และมันสำปะหลัง เป็นต้น ด้วยการนำเอทานอลที่ได้มาผสมกับน้ำมันเบนซินเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (Gasohol) เพื่อใช้ทดแทนการ

บริโคน้ำมันของภาคการขนส่งเป็นหลัก การพัฒนาและส่งเสริมในต่างประเทศที่มีการนำน้ำมันแก๊สโซฮอล์มาใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และได้ผลเป็นอย่างดีประกอบด้วย ประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และบราซิล โดยได้มีการนำเอทานอลมาผสมกับน้ำมันเบนซินในสัดส่วนที่แตกต่างกันไป ในส่วนของตารางดังต่อไปนี้ แสดงถึงปริมาณการผลิตในส่วนต่าง ๆ ของโลกและความต้องการของปี 2548 และปริมาณพยากรณ์ในปี 2553

ตารางที่ 1.1 แสดงปริมาณการผลิตและความต้องการเอทานอลของโลก (ล้านลิตร),
Nybot and Canaplan Projections 2005

ภูมิภาค	การผลิต		ความต้องการ	
	ปี 2548	ปี 2553	ปี 2548	ปี 2553
บราซิล	16.50	26.00	14.00	21.50
สหรัฐอเมริกา	15.00	24.00	13.00	24.50
ยุโรป	3.50	7.20	5.00	10.00
จีน	3.00	4.00	3.00	4.50
อื่น ๆ	4.00	7.50	7.00	8.20
รวม	42.00	68.70	42.00	68.70

ประเทศบราซิลถือว่าเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการรณรงค์ และสนับสนุนส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนการใช้น้ำมันเบนซินในรถทุกชนิด โดยได้เริ่มโครงการผลิตเอทานอลมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 และต่อมาในปี 2536 ได้ออกกฎหมายบังคับให้ใช้เชื้อเพลิงเอทานอลในอัตรา 20-25 % จนถึงปัจจุบันในประเทศบราซิลมีเฉพาะน้ำมันแก๊สโซฮอล์เท่านั้น คิดเป็นความต้องการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ประมาณวันละ 200,000 บาเรล จากผลผลิตน้ำมันประมาณ 130,000 ตันต่อวัน การพัฒนาส่งเสริม และบังคับใช้ของบราซิลทำให้ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ

ในส่วนของการผลิตเอทานอล เพื่อนำไปผสมกับน้ำมันเบนซินของประเทศไทยในปัจจุบันมีกำลังผลิต 275,000 ลิตรต่อวันจากโรงงานผลิต 3 โรง และมีโรงงานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการอีก 18 โรง เมื่อเสร็จสิ้นแล้วจะมีกำลังผลิตรวม 4,210,000 ลิตรต่อวัน เมื่อเสร็จตามแผนและเดินเต็มกำลังผลิตได้ภายในปี พ.ศ. 2549 นี้ ดังตารางแสดงกำลังการผลิตเอทานอลภายในประเทศต่อไปนี้

ตารางที่ 1.2 แสดงกำลังการผลิตเอทานอลของประเทศไทย, รายงานความก้าวหน้าน้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ กระทรวงพลังงาน

ผู้ประกอบการ	(ลิตร/วัน)	วัตถุดิบ	จังหวัด	เริ่มผลิต
1. พรวิไล อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป เทรคคิง	25,000	กากน้ำตาล	อยุธยา	ต.ค. 46
2. ไทยแอลกอฮอล์	200,000	กากน้ำตาล	นครปฐม	ส.ค. 47
3. ไทยอะโกรเอนเนอร์จี	150,000	กากน้ำตาล	สุพรรณบุรี	ก.พ. 48
4. ไทยจ๊วน เอทานอล	130,000	มันสำปะหลัง	ขอนแก่น	ทดลองเดิน ระบบ มิ.ย. 48
5. อินเตอร์เนชั่นแนล น้ำมันแก๊สโซฮอล์ คอร์ปอเรชั่น	150,000 350,000	มันสำปะหลัง	ระยอง	มิ.ย. 48 ภายในปี 2549
6. ขอนแก่นแอลกอฮอล์	85,000	กากน้ำตาล	ขอนแก่น	ส.ค. 48
7. โรงงานน้ำตาลทรายขาวเริ่มอุดม	200,000	อ้อย/กากน้ำตาล	หนองบัวลำภู	ภายในปี 2549
8. น้ำตาลไทยกาญจนบุรี	200,000	อ้อย/กากน้ำตาล	กาญจนบุรี	ภายในปี 2549
9. น้ำตาลมิตรผล	200,000	อ้อย/กากน้ำตาล	สุพรรณบุรี	ภายในปี 2549
10. รวมเกษตรกรอุตสาหกรรม	200,000	อ้อย/กากน้ำตาล	ชัยภูมิ	ภายในปี 2549
11. ไทยรุ่งเรืองพลังงาน	120,000	อ้อย/กากน้ำตาล	สระบุรี	ภายในปี 2549
12. ไทยรุ่งเรืองพลังงาน	120,000	อ้อย/กากน้ำตาล	เพชรบูรณ์	ภายในปี 2549
13. น้ำตาลและอ้อยตะวันออก	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	สระแก้ว	ภายในปี 2549
14. เอ็นวายเอทานอล	150,000	อ้อย/กากน้ำตาล	นครราชสีมา	ภายในปี 2549
15. ราชบุรีเอทานอล	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	ราชบุรี	ภายในปี 2549
16. อุตสาหกรรมโคราช	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	นครราชสีมา	ภายในปี 2549
17. อุตสาหกรรมอ่างเวียน	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	นครราชสีมา	ภายในปี 2549
18. นายนพพร ว่องวัฒนสิน	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	ราชบุรี	ภายในปี 2549
19. สมเด็จพระ (1001)	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	อุดรธานี	ภายในปี 2549
20. ฟ้ายวัญทิพย์	120,000	มันสำปะหลัง	ปราจีนบุรี	ภายในปี 2549
21. สยามเอทานอลอุตสาหกรรม	100,000	มันสำปะหลัง	ชัยภูมิ	ภายในปี 2549
22. ปิกนิกแก๊ส แอนด์ เอ็นจิเนียริง	500,000	มันสำปะหลัง	ปราจีนบุรี	ภายในปี 2549
23. บุญเอนก	500,000	มันสำปะหลัง	นครราชสีมา	ภายในปี 2549
24. นูริรัมย์เอทานอล	100,000	อ้อย/กากน้ำตาล	บุรีรัมย์	
รวม	4,210,000			

จากตารางแสดงกำลังการผลิตเอทานอลภายในประเทศข้างต้น แสดงให้เห็นถึงความต้องการในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ภายในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น จึงต้องเร่งการผลิตให้ทันต่อความต้องการในการบริโภคในทุกภาคส่วน รวมถึงการผลิตเพื่อให้มีปริมาณที่เหมาะสมกับปริมาณการจำหน่ายเชื้อเพลิงด้วย และประการสำคัญก็คือ เพื่อเร่งส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้มากขึ้นตามลำดับ ดังจะเห็นได้จากตารางแสดงปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของผู้ค้าน้ำมัน 5 รายใหญ่ของประเทศ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.3 แสดงปริมาณการจำหน่ายเชื้อเพลิงประจำไตรมาสที่ 1 ปี 2549 ของผู้ค้าน้ำมัน 5 รายใหญ่, สำนักการค้าและการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน

					ปริมาณ/ล้านลิตร
ชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง	ปตท.	เชลล์	เอสโซ่	กาลเท็กซ์	บางจาก
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	-	-	-	-	23.294
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	111.967	66.362	18.549	16.312	56.135
เบนซิน ออกเทน 91	293.333	134.666	160.342	120.580	92.927
เบนซิน ออกเทน 95	83.318	76.499	79.858	60.443	15.216
รวม	488.618	277.527	258.749	197.335	187.572

จากยอดปริมาณการจำหน่ายดังตารางที่ 1.3 จะเห็นได้ว่า ปตท. มียอดจำหน่ายน้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์สูงสุด มีส่วนแบ่งทางการตลาดเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือเชลล์ เอสโซ่ กาลเท็กซ์ และบางจากตามลำดับ

อย่างไรก็ตามสำหรับในประเทศไทย รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริม พัฒนา และสนับสนุนการประยุกต์ใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงทดแทนเช่นเดียวกัน โดยเริ่มจากโครงการที่เกิดขึ้นจากแนวพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อปี พ.ศ. 2528 ที่ทรงเล็งเห็นว่า ประเทศไทยอาจประสบกับปัญหาการขาดแคลนน้ำมัน และปัญหาพิษผลทางการเกษตรมีราคาตกต่ำ จึงทรงมีพระราชดำริให้โครงการส่วนพระองค์ สวนจิตรลดา ศึกษาถึงการนำอ้อยมาแปรรูปเป็นแอลกอฮอล์ โดยการนำแอลกอฮอล์ที่ผลิตได้นี้มาผสมกับน้ำมันเบนซินผลิตเป็นน้ำมัน “น้ำมันแก๊สโซฮอล์” (Gasohol) เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทนน้ำมัน

ปี พ.ศ. 2529 ทางโครงการส่วนพระองค์ได้เริ่มผลิตแอลกอฮอล์จากอ้อย หลังจากนั้นได้มีหน่วยงานรัฐ และเอกชน ให้ความร่วมมือในการพัฒนาแอลกอฮอล์ ที่ใช้เดิมรถยนต์อย่าง

ต่อเนื่อง จนเมื่อปี พ.ศ. 2539 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ร่วมกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วท.) และโครงการส่วนพระองค์ ได้ร่วมกันปรับปรุงคุณภาพแอลกอฮอล์ที่ใช้เติมรถยนต์ โดยการนำแอลกอฮอล์ที่โครงการส่วนพระองค์ผลิตได้ที่มีความบริสุทธิ์จากเดิม 95% ไปกลั่นซ้ำเป็นแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ 99.5% แล้วจึงนำมาผสมกับน้ำมันเบนซิน ออกเทน 91 ในอัตราแอลกอฮอล์ 1 ส่วน กับเบนซิน 9 ส่วน เป็น "น้ำมันแก๊สโซฮอล์" ทดลองเติมให้กับรถเครื่องยนต์เบนซินของโครงการส่วนพระองค์ ปัจจุบัน รถเครื่องยนต์เบนซินของโครงการส่วนพระองค์ ได้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณโครงการส่วนพระองค์ สวนจิตรลดา รวมทั้ง ปตท. เริ่มเปิดจำหน่ายอย่างเป็นทางการให้กับประชาชนทั่วไป เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2544 ณ สถานีบริการ ปตท. บริเวณที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของ ปตท.

ปัจจุบันรัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการอนุมัติให้จัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล เพื่อผลิตทำน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำหน่ายที่สถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ และขณะนี้ได้มีการผลิตเอทานอลออกสู่ตลาดวันละ 125,000 ล้านลิตร ผสมในสัดส่วน 10% เพื่อเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 1,250,000 ล้านลิตร ในปี 2549 นี้กระทรวงพลังงานมีภารกิจหลัก 3 ประการ คือ การเร่งรณรงค์ให้ประชาชนประหยัดการใช้พลังงานต่อเนื่องจากปี 2548 ตามโครงการ "รวมพลังไทย ลดใช้พลังงาน" การขยายผลด้านพลังงานทดแทน และการพัฒนาเชื้อเพลิงจากชีวภาพ โดยเฉพาะการสนับสนุนการใช้ไบโอดีเซล น้ำมันแก๊สโซฮอล์ และก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ซึ่งการส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีการตั้งเป้าจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ 5.2 ล้านลิตรต่อวัน โดยก่อนหน้านี้พบว่าปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 0.3 ล้านลิตรต่อวันในช่วงต้นปี 2548 เพิ่มขึ้นเป็น 3.3 ล้านลิตรต่อวันในปัจจุบัน และรัฐบาลยังคงสนับสนุนให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์เฉลี่ยถูกกว่าเบนซิน 95 ลิตรละ 1.5 บาทต่อไป โดยทางกระทรวงพลังงานได้วางเป้าหมายต่อไปไว้ว่า 1 มกราคม 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกเบนซิน 95 โดยในปี 2548 เร่งขยายสถานีบริการจาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ถึง 4 ล้านลิตร หรือประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95 และในปี 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ โดยได้มีการปรับราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ให้มีส่วนต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 95 อยู่ที่ลิตรละ 1.50 บาท จากเดิมที่มีส่วนต่างเพียง 75 สตางค์ต่อลิตร

ในช่วงปี พ.ศ. 2550 ทางรัฐบาล โดยกระทรวงพลังงานได้มีนโยบายลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมัน เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้พลังงานทดแทนน้ำมันมากยิ่งขึ้น โดยมีมติเห็นชอบการปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันของน้ำมันแก๊สโซฮอล์จาก 1.50 บาทต่อลิตร ให้

เหลือเพียง 1 บาทต่อลิตร ซึ่งจะทำให้การจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ราคาจะลดลง 50 สตางค์ต่อลิตร และราคาถูกกว่าเบนซิน 95 ไม่ต่ำกว่า 2.50 บาทต่อลิตร และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ลดลง 30 สตางค์ต่อลิตร และราคาถูกกว่าเบนซินออกเทน 91 ไม่ต่ำกว่า 2 บาทต่อลิตร นอกจากนี้ ให้มีการปรับปรุงสูตรกำหนดราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ให้แก่ผู้ประกอบการมากขึ้น เพื่อให้สะท้อนต้นทุนการผลิตที่เป็นจริงของผู้ค้าน้ำมัน และช่วยส่งเสริมการผลิต ทั้งนี้ ทั้งการปรับอัตราส่งเข้ากองทุนและสูตรราคา ณ โรงกลั่นใหม่ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ให้มีผลตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2550 เป็นต้นไป

สำหรับการลดอัตราส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ และไบโอดีเซล เพื่อเพิ่มแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้พลังงานทดแทนน้ำมันมากยิ่งขึ้น ตามเป้าหมายปี 2550 ส่งเสริมการใช้เอทานอล จำนวน 1 ล้านลิตรต่อวัน เพื่อผสมเป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำนวน 10 ล้านลิตรต่อวัน เพื่อใช้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 จำนวน 6 ล้านลิตรต่อวัน และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 จำนวน 4 ล้านลิตรต่อวัน ซึ่งการดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว ไม่ส่งผลให้การชำระหนี้กองทุนน้ำมันต้องช้าลงแต่ประการใด นอกจากนี้ กระทรวงพลังงานจะเดินหน้าส่งเสริมการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างต่อเนื่องและจริงจัง เพื่อทดแทนและลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ สำหรับการยกเลิกการใช้เบนซิน 95 จะค่อย ๆ ทอยชกเลิก เมื่อปริมาณการใช้แก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้น หลังจากที่ทำให้ผู้บริโภคมีความเชื่อมั่นที่ดีขึ้นก่อน

ทั้งนี้ ปัจจุบันกระทรวงพลังงานได้รับแจ้งจากผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 แต่ละรายว่า ได้เริ่มทยอยลดหัวจ่ายน้ำมันในส่วนของเบนซิน 95 ลงแล้ว อันจะทำให้มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้น อาทิ สถานีบริการน้ำมันของบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ที่เดิมมีเพียงแค่ 110 แห่ง ที่ยังจำหน่ายเบนซิน 95 อยู่ จากทั้งหมด 850 แห่ง แต่ภายในเดือนกรกฎาคม 2550 นี้ บางจากจะเหลือสถานีบริการน้ำมันจำหน่ายเบนซิน 95 เพียง 50 สถานี ขณะที่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ก็ได้มีการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ในทุกสถานีบริการน้ำมันของบริษัทเรียบร้อยแล้ว ประมาณ 1,200 แห่ง รวมทั้งอยู่ในระหว่างทยอยลดการจำหน่ายเบนซิน 95 เช่นกัน ในส่วนของเหตุผลที่กระทรวงพลังงานยังไม่สามารถยกเลิกการจำหน่ายเบนซิน 95 ได้ในทันทีนั้น อันเนื่องมาจากยังมีกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ประมาณ 500,000 คัน ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ผลิตก่อนปี พ.ศ. 2538 ที่ยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ และอาจเกิดผลกระทบขึ้นได้ โดยกลุ่มผู้ใช้รถยนต์เหล่านี้ ยังติดปัญหาระบบเทคนิคของรถยนต์ที่ยังมีอะลูมิเนียมอัลลอยด์ เป็นองค์ประกอบในเครื่องยนต์แบบคาร์บูเรเตอร์ และท่อทางเดินน้ำมันที่มียางธรรมชาติ โดยปัญหาดังกล่าว ทางกระทรวงพลังงานจะหาทางออกด้วยการให้รถยนต์เฉพาะรุ่นที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่ได้ปรับเปลี่ยนมาใช้ น้ำมันเบนซินออกเทน 91 แทน รวมทั้งการให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ออกมารณรงค์

เพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้บริโภคหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ซึ่งจะเกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวม และการรณรงค์ถึงคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยร่วมมือกับผู้ค้าน้ำมันทั้งสิ้น 7 ราย รับรองว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะไม่มีผลเสียต่อเครื่องยนต์ และหากพบว่ามีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่เกิดจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ก็ยินดีที่จะซ่อมรถยนต์ให้ฟรีทันที

การที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้น และต้องเพิ่มกำลังการผลิตขึ้น นับว่าประชาชนมีความเข้าใจถึงคุณภาพและมาตรฐานของน้ำมันดังกล่าว ประกอบกับรถยนต์ของราชการส่วนใหญ่ก็ถูกบังคับให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพื่อนำร่องให้ประชาชนทั่วไปเกิดความมั่นใจยิ่งขึ้น เหนือสิ่งอื่นใดก็คือจะทำให้ลดปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงลง เป็นการรักษาเงินตราของประเทศ ซึ่งจะทำให้การขาดดุลการค้าลดความรุนแรงลง การส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้มากยิ่งขึ้น จึงเป็นเรื่องที่จำเป็นและมีประโยชน์เป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีผู้หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์กันมากขึ้นก็ตาม ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงพฤติกรรม การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในที่สุดและเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องการศึกษาต่อไปในหัวข้อการวิจัยนี้

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของประชาชนผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

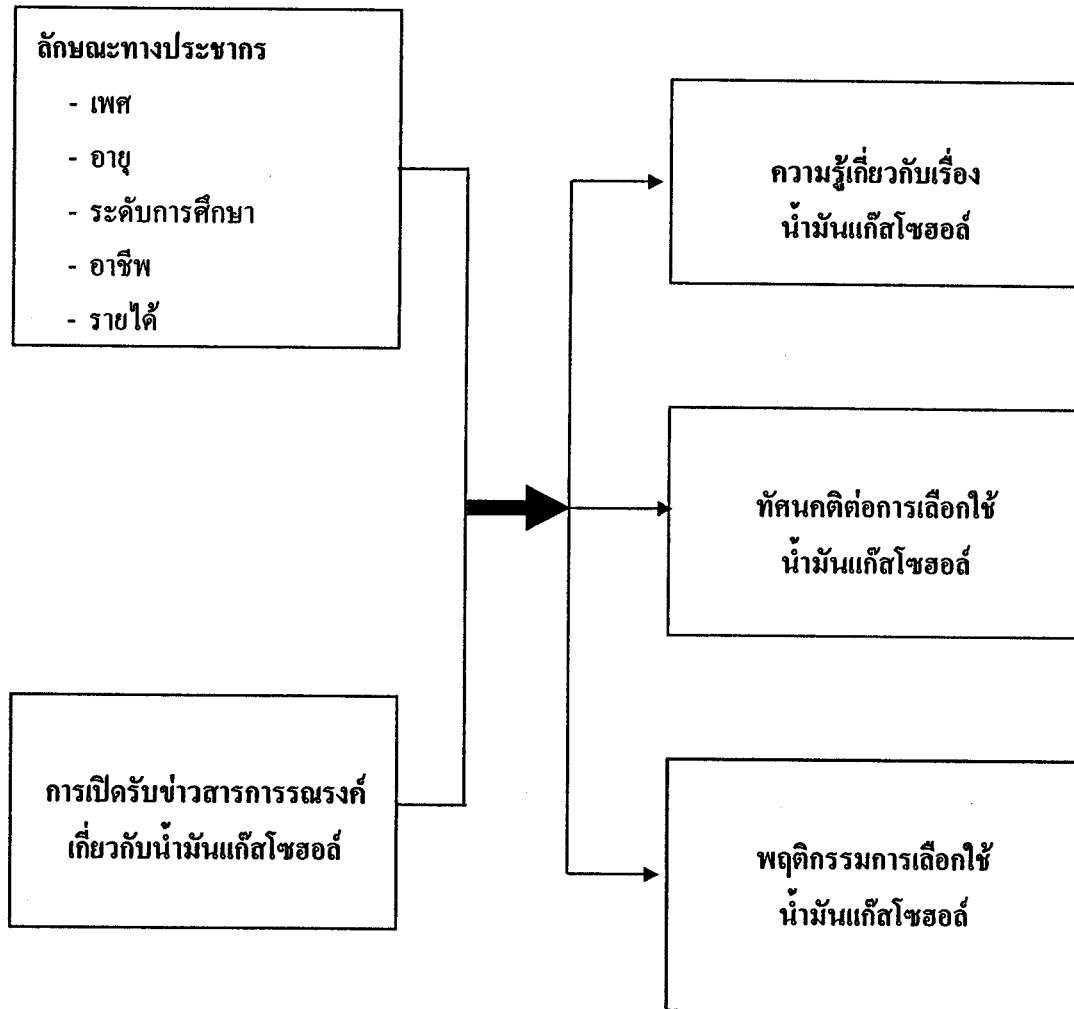
2.2 เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของประชาชนผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

2.3 เพื่อศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของประชาชนผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

2.4 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ของประชาชนผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

2.5 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของประชาชนผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

3. กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. ประเด็นปัญหาการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “การรณรงค์เพื่อส่งเสริมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ต่อผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ตั้งประเด็นปัญหาการศึกษาไว้ 5 ประเด็นหลัก ดังนี้

4.1 ผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างไร

4.2 ผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครมีความรู้เกี่ยวกับแก๊สโซฮอลล์อย่างไร

4.3 ผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างไร

4.4 ผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างไร

4.5 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของประชาชนผู้ใช้น้ำมัน มีความสัมพันธ์กันหรือไม่ อย่างไร

5. สมมติฐานของการวิจัย

5.1 ลักษณะทางประชากร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

5.2 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มีความสัมพันธ์กับทัศนคติ และพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

5.3 พฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มีความสัมพันธ์กับความรู้ และทัศนคติต่อการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของประชาชนผู้ใช้น้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร

6. ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาเฉพาะผู้ใช้น้ำมันนั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินและรถยนต์ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ที่เข้ามาใช้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ ของผู้ค้าน้ำมัน ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) (บางจาก) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (เชลล์)

บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (เอสโซ่) บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด (คาลเท็กซ์) และต้องจดทะเบียนอยู่ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น

7. คำนิยามศัพท์เฉพาะ

7.1 การรณรงค์ หมายถึง ผลการใช้กิจกรรมหรือสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เป็นขั้นตอนของโครงการรณรงค์เพื่อส่งเสริมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพื่อให้ผู้ใช้รถยนต์เปลี่ยนความคิดเห็นหรือพฤติกรรมโดยสมัครใจ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยผู้ใช้รถยนต์เป็นกลุ่มบุคคลกลุ่มใหญ่หรือส่วนใหญ่ในสังคมนั้น ๆ

7.2 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์เบนซินที่ได้จากการผสมระหว่างน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ออกเทน 91 (ชนิดที่มีคุณสมบัติบางตัวต่างจากเบนซิน 91 ที่จำหน่ายอยู่ในปัจจุบัน) กับเอทานอลที่มีความบริสุทธิ์ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99.5 ในอัตราน้ำมันเบนซินร้อยละ 90 และเอทานอลร้อยละ 10 โดยปริมาตร จึงได้เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ออกเทน 95 ซึ่งกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์

7.3 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร หมายถึง การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ทางสื่อประเภทต่าง ๆ ของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

7.4 ความรู้ หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ใช้เติมทดแทนน้ำมันเบนซิน 95, 91 ของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

7.5 ทศนคติ หมายถึง ความรู้สึก ความคิดเห็น เกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพื่อทดแทนน้ำมันเบนซินของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

7.6 พฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การเลือกเติมหรือไม่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ของกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

7.7 ลักษณะทางประชากร หมายถึง เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

8.1 ผลการวิจัยจะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการรณรงค์ผลิตภัณฑ์น้ำมันแก๊ส

โซฮอลล์ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อผู้ใช้รถยนต์ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากขึ้น

8.2 ผลที่ได้จากการวิจัยจะเป็นประโยชน์ในการแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้เกิดประสิทธิผลที่ดียิ่งขึ้น และสามารถช่วยพัฒนาโครงการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการประหยัดพลังงาน เพื่อมุ่งให้ประชาชนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ของผู้ใช้รถยนต์ และทำให้การณรงค์ของรัฐบาลประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย