

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทย ได้ให้ความสนใจในเรื่องของพลังงานทดแทน โดยเฉพาะเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง เหตุเพราะน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจ ในปัจจุบัน ปริมาณการผลิตและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง มีความแปรปรวนอยู่ตลอดเวลา ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างยิ่งกับประเทศไทย ที่จะต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ รัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ได้มีการวางแผนทางการพัฒนาพลังงานของประเทศ เพื่อให้ประเทศมีความมั่นคงด้านพลังงานและส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยมีการกำหนดนโยบายในการอนุรักษ์ พัฒนาและส่งเสริมการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติภายในประเทศ และลดการพึ่งพาแหล่งพลังงานจากต่างประเทศ

รัฐบาลจึงได้มีการกำหนดนโยบายการพลังงานขึ้น โดยมีการกำหนดให้มีการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในอนาคต กระทรวงพลังงานจึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์พลังงานขึ้น และคณะรัฐมนตรี ได้เห็นชอบในยุทธศาสตร์ดังกล่าว เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2546 โดยมีมติที่ประชุม¹ เห็นชอบให้กระทรวงพลังงานจัดทำประมาณการใช้อีทานอล และพิจารณาผู้รับซื้อที่ชัดเจน จำนวนวันละ 1 ล้านลิตร ในปี พ.ศ.2547 – พ.ศ. 2549 สำหรับทดแทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และเพิ่มเป็น 3 ล้านลิตร ในปี พ.ศ. 2554 เพื่อใช้แทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และทดแทนเนื่อน้ำมันเบนซิน 91 ในราคาที่กระทรวงพลังงาน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงอุตสาหกรรมได้พิจารณาเห็นชอบร่วมกันแล้ว และเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 มีการประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่องยุทธศาสตร์

¹ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 9 ธันวาคม พ.ศ.2546) 9. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab09dec46.html>

การแก้ไขปัญหาลังงานของประเทศ² โดยมีการกำหนดเป้าหมายวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกน้ำมันเบนซิน 95 โดยในปี พ.ศ. 2548 เร่งขยายสถานีบริการ จาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ 4 ล้านลิตร (ประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95) และปี พ.ศ. 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ และคณะกรรมการมีมติเห็นชอบแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง (ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์)³ ดังนี้

1.1 ยกเว้นภาษีสรรพสามิตของเอทานอล หน้าโรงงานผลิตเอทานอล 0.05 บาท/ลิตร และภาษีสรรพสามิตในส่วนของเอทานอลที่เติมในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ตลอดไป โดยจากเดิมเก็บ 3.685 บาท/ลิตร เหลือ 3.3165 บาท/ลิตร

1.2 ลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และกองทุนเพื่อการส่งเสริมและอนุรักษ์พลังงาน เหลือเพียง 0.27 บาท/ลิตร และ 0.036 บาท/ลิตร ตามลำดับ

1.3 กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้ต่ำกว่าราคาจำหน่ายน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95 ประมาณ 0.50 - 0.70 บาท/ลิตร

1.4 กำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขึ้นเป็นการเฉพาะ

1.5 การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง จะต้องได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติก่อนทุกกรณี ซึ่งขณะนี้ มีโรงงานจำนวน 8 แห่ง ที่ได้รับอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงกำลังการผลิตรวม ประมาณ 1.5 ล้านลิตร/วัน

1.6 การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ให้เป็นไปตามกลไกตลาด

1.7 กำหนดให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล

² สรุปผลการประชุมคณะกรรมการ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) 5. เรื่อง ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ (น้ำมันแก๊สโซฮอล์) (วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548) ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab17may48.html>

³ ข้อมูลจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นโยบายรัฐบาล (วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2548) ที่มา : http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_gs_07

1.8 มีนโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อ
รณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็น
ส่วนผสม

1.9 กำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์การในการดูแล การนำพืชมาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็น
เชื้อเพลิง

1.10 มาตรการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่

- ให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ ของหน่วยงาน
เลือกใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นอันดับแรก
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และโรงกลั่นน้ำมัน
ปิโตรเลียม เพื่อเตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิตและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มี
เอทานอลเป็นส่วนผสม
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการ
ขนาดย่อม และขนาดกลาง โดยองค์การหรือสถาบันเกษตรกร ที่มีศักยภาพ เพื่อให้มี
แหล่งผลิตเชื้อเพลิง จากผลผลิตทางการเกษตร กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

จากการกำหนดยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ แล้วนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ ซึ่งส่งผลให้มี
การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ , น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ดังนี้

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ⁴

ชนิดของน้ำมัน	ปริมาณ/ล้านลิตร			
	ปี พ.ศ.2546	ปี พ.ศ.2547	ปี พ.ศ.2548	ปี พ.ศ.2549
น้ำมันแก๊สโซฮอล์	2,576	59,617	674,942	1,279,297
น้ำมันเบนซิน 91	4,550,343	4,631,245	4,332,867	4,464,376
น้ำมันเบนซิน 95	3,082,228	2,969,803	2,240,288	1,471,462
รวม	7,635,147	7,660,665	7,248,097	7,215,135

⁴เปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน (วันที่ 5
กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) ที่มา : http://www.doeb.go.th/information/stat/sale_year.xls

จากตารางที่ 1.1 แสดงให้เห็นถึงปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศในแต่ละปี (เฉพาะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ , น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95)

ตารางที่ 1.2 สรุปเปรียบเทียบปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ระยะเวลา	ชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง	น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ปริมาณที่ใช้	น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 ปริมาณที่ใช้
		:ล้านลิตร	:ล้านลิตร
ปี พ.ศ. 2546		2.576	7,632.571
ปี พ.ศ. 2547		59.617	7,601.048
ปี พ.ศ. 2548		674.942	6,573.155
ปี พ.ศ. 2549		1,279.297	5,935.838
รวม 4 ปี		2,016.432	27,742.612
เฉลี่ยปีละ (จำนวนที่ใช้/ระยะเวลา)		504.108	6,935.653

จากตารางที่ 1.2 สรุปได้ว่า ในระยะเวลา 4 ปี (ปี พ.ศ. 2546 – ปี พ.ศ. 2549) มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ภายในประเทศ (เฉพาะ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ , น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95) ดังนี้

1. น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ มีปริมาณการใช้ = 2,016.432 ล้านลิตร เฉลี่ยปีละ 504.108 ล้านลิตร

2. น้ำมันเบนซิน 91 และ 95 มีปริมาณการใช้ = 27,742.612 ล้านลิตร เฉลี่ยปีละ 6,935.653 ล้านลิตร

และเมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราการเพิ่มปริมาณการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในแต่ละช่วงเวลา สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1.3 ปริมาณการเพิ่มขึ้นของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ระยะเวลาและปริมาณการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์แต่ละปี (4 ปี)	ปริมาณที่เพิ่มขึ้น	หมายเหตุ
(ปี พ.ศ. 2547) - (ปี พ.ศ. 2546)		ปริมาณ : ล้านลิตร
59.617 - 2.576	57.041	
(ปี พ.ศ. 2548) - (ปี พ.ศ. 2547)		
674.942 - 59.617	615.325	
(ปี พ.ศ. 2549) - (ปี พ.ศ. 2548)		
1,279.297 - 674.942	604.355	
รวม	1,276.721	
เฉลี่ยปีละ (จำนวนที่ใช้/ระยะเวลา)	319.18025	

จากตารางที่ 1.3 สรุปได้ว่า ในระยะเวลา 4 ปี (ปี พ.ศ. 2546 – ปี พ.ศ. 2549) มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 319.18025 ล้านลิตร ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเพิ่มขึ้นของปริมาณการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่ากับปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ที่ปีละ 6,935.653 ล้านลิตร นั้นจะต้องใช้ระยะเวลา 22 ปี (โดยประมาณ) ซึ่งสามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ } 319.18025 \text{ ล้านลิตร ต้องใช้ระยะเวลา} &= 1 \text{ ปี} \\
 \text{การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ } 6,935.653 \text{ ล้านลิตร ต้องใช้ระยะเวลา} &= 6,935.653 / 319.18025 \text{ ปี} \\
 &= 21.72958 \text{ ปี}
 \end{aligned}$$

สรุปได้ว่า การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่ากับปริมาณการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน คือ 6,935.653 ล้านลิตร จะต้องใช้เวลา 22 ปี (โดยประมาณ)

จากการศึกษาข้อมูลดังกล่าวเบื้องต้น สามารถสรุปได้ว่า ภาครัฐได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไว้ดังนี้

- ขยายสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง ในปี พ.ศ. 2548

- ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้ได้ 4 ล้านลิตร (ประมาณร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95) ในปี พ.ศ. 2548
 - กำหนดวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 ให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกการใช้น้ำมันเบนซิน 95
 - และปี พ.ศ. 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ
- สรุป ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ได้ดังนี้
- สถานีบริการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์^๕ ในปี พ.ศ. 2549 มีจำนวน 3,466 ราย
 - ในปี พ.ศ. 2548 มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ปริมาณ 674.942 ล้านลิตร
- ซึ่งเมื่อนำเป้าหมายที่ยุทธศาสตร์กำหนดไว้ มาเปรียบเทียบกับผลการดำเนินการตาม

แผนยุทธศาสตร์ ปรากฏว่า

- การขยายสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ปี พ.ศ. 2549 (ปัจจุบัน) มีสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 3,466 ราย แต่เป้าหมายกำหนดไว้ 4,000 ราย (ในปี พ.ศ. 2548)
- การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในปี พ.ศ. 2548 สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของน้ำมันเบนซิน 95 ที่กำหนดไว้ (ปริมาณร้อยละ 50 ของของน้ำมันเบนซิน 95 เท่ากับ $2,240.288 / 2 = 1,120.144$ ล้านลิตร แต่เป้าหมายกำหนดไว้ที่ 4 ล้านลิตร)

ดังนั้น การที่จะดำเนินการตามยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 โดยใช้แนวคิดทางการตลาด เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการในการส่งเสริมและสนับสนุน โดยใช้เครื่องมือการตลาดที่เรียกว่า ส่วนประสมการตลาด Marketing Mix (4P's)^๖ ซึ่งได้แก่

- การจัดการด้านผลิตภัณฑ์ (Product)
- การจัดการด้านราคา (Price)

^๕ สถิติสถานีบริการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ กรมธุรกิจพลังงาน (วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) ที่มา : http://www.doeb.go.th/information/stat/stat_gasohol.xls

^๖ เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

- การจัดการด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า (Place)
- การจัดการด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion)

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

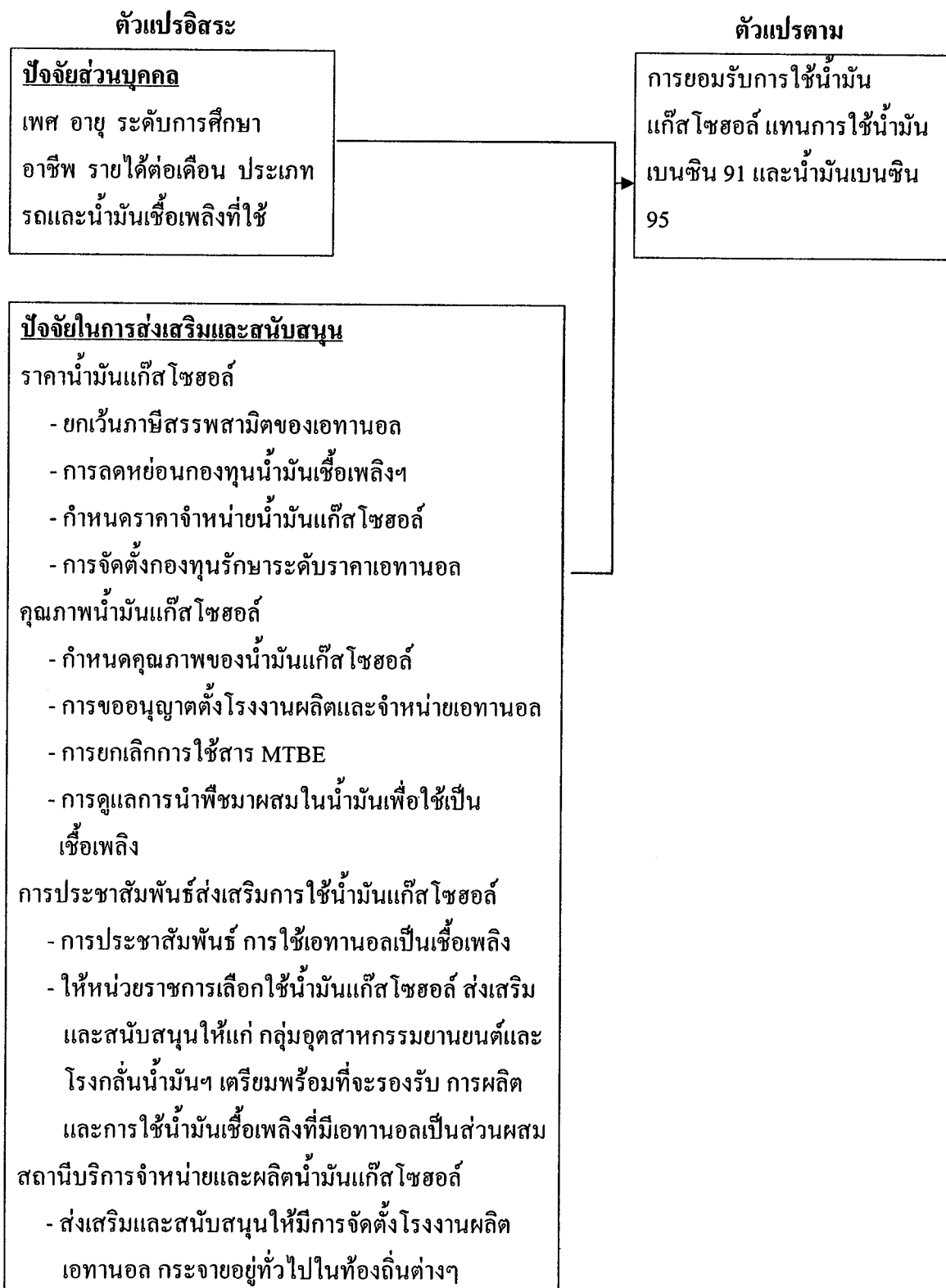
2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

2.2 เพื่อศึกษาถึงปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยได้นำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยดังนี้



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. สมมติฐานการวิจัย

- 4.1 คุณลักษณะเฉพาะ หรือ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามต่างกัน ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 4.2 การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ แตกต่างจากน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 4.3 การควบคุมคุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เท่าเทียมกับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มขึ้น
- 4.4 การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทำให้การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน
- 4.5 การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น ทำให้การยอมรับ การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 แตกต่างกัน

5. ขอบเขตของการวิจัย

5.1 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

5.1.1 ประชากร ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ข้อมูลจาก ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก จำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มีจำนวน 4,899,969 คัน) ผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และบุคคลหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1.2 กลุ่มตัวอย่าง เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ซึ่งได้แก่

- ผู้ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 400 ราย โดยจะแบ่งสุ่มตัวอย่างจากผู้มาใช้บริการ สถานีบริการน้ำมันเชลล์ 5 บริษัท ดังนี้

- 1) บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

- ผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รวมทั้งสิ้น 50 ราย โดยจะแบ่งกลุ่มตัวอย่างผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) 5 บริษัท ดังนี้

- 1) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด

- ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ที่
เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ไปปฏิบัติ รวมทั้งสิ้น 6 ราย

5.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้มีเนื้อหาสาระที่ศึกษา ดังนี้

5.2.1 ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน ศึกษาปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

5.2.2 ปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุน ศึกษาถึงปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

5.2.3 แนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน เสนอแนะแนวทางการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน การใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

5.3 ขอบเขตด้านตัวแปร

5.3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล และ การรับรู้ลักษณะของการส่งเสริมและสนับสนุน

1) ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย

- (1) เพศ
- (2) อายุ
- (3) ระดับการศึกษา
- (4) อาชีพ
- (5) รายได้ต่อเดือน
- (6) ประเภทรถ
- (7) น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้

2) ปัจจัยในการส่งเสริมและสนับสนุน ประกอบด้วย

- (1) ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- (2) คุณภาพน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- (3) การประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
- (4) สถานีบริการจำหน่ายและผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์

5.3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทน การใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ของผู้ใช้รถ

6. ข้อจำกัดในการวิจัย

เนื่องจาก กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัยมีจำนวนมาก และกระจายอยู่ทั่วไป ประกอบกับผู้วิจัย มีความต้องการที่จะเก็บข้อมูลจริง จากผู้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลาในการวิจัย ผู้วิจัย จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการสุ่มตัวอย่าง จากประชากรผู้ใช้รถ และผู้จำหน่าย (สถานีบริการน้ำมัน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะทำการสุ่มตัวอย่าง แบบไม่ใช้วิธีความน่าจะเป็น (Non probability sampling) ด้วยการเลือกสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จากผู้มาใช้บริการ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง รวม 5 บริษัท โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็นบริษัทละ 5 แห่ง ๆ ละ 16 ราย รวมทั้งสิ้น 400 ราย ประกอบด้วย

- 1) บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
- 2) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- 3) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
- 4) บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด
- 5) บริษัท น้ำมันกาลเท็ค (ไทย) จำกัด

ซึ่งจะเป็นการกำหนดสัดส่วนและจำนวนตัวอย่างของประชากรที่ต้องการจะเก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่อง เรื่องของความไม่น่าเชื่อถือ ของการเป็นตัวแทนที่มีความน่าจะเป็น และการเก็บข้อมูลดังกล่าว มีวิธีการดำเนินการ ดังนี้

- ใช้เวลาในการเก็บข้อมูล รวมทั้งสิ้น 2 เดือน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2548 โดยวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ จะเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 15.00 น. ถึง 20.00 น. ส่วนวันเสาร์และวันอาทิตย์ จะเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 09.00 น. ถึง 15.00 น. เนื่องจากช่วงเวลานั้น ไม่ใช่ช่วงเวลาเร่งด่วนหรือเวลาที่การจราจรติดขัด ทำให้ผู้ใช้รถ ไม่รู้สึกเสียเวลา ที่จะตอบแบบสอบถาม
- แบบสอบถามที่ใช้ จะเป็นแบบสอบถาม ที่มีข้อคำถาม เพียง 10 ข้อคำถาม เนื่องจาก ผู้ใช้รถ จะตอบแบบสอบถาม ในช่วงเวลาที่ผู้ใช้รถ กำลังเติมน้ำมันฯ ซึ่งเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ ประมาณ 10 -15 นาที และหากข้อคำถาม มีมากเกินไป 10 ข้อ จะทำให้ผู้ใช้รถ รู้สึกว่า ข้อคำถามมีมากเกินไปและอาจใช้เวลาอันยาวนานเกินความจำเป็นในการตอบแบบสอบถาม ทำให้ผู้ใช้รถ ไม่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และข้อคำถามในแบบสอบถาม จะครอบคลุมถึงแนวคิดส่วนประสมการตลาด Marketing Mix (4P's) ที่ประกอบด้วย
 - 1) การจัดการด้านผลิตภัณฑ์ (Product) ซึ่งจะถามถึงคุณภาพของน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ในด้านประโยชน์ที่จะได้รับและความมั่นใจในตัวสินค้า
 - 2) การจัดการด้านราคา (Price) ซึ่งจะถามถึงราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ในด้านความพอใจและการกำหนดราคาของตัวสินค้า
 - 3) การจัดการด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า (Place) ซึ่งจะถามถึงความสะดวกในการเลือกใช้น้ำมันน้ำมันแก๊สโซฮอล์
 - 4) การจัดการด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ซึ่งจะถามถึงการรับทราบข้อมูลต่าง ๆ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- มีการกำหนดสถานที่ การเก็บข้อมูลให้ครอบคลุมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้

ตารางที่ 1.4 รายชื่อ และสถานที่ตั้ง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้ในการวิจัย

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง \n \
--

การกำหนดการสัมภาษณ์ จะทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ไปปฏิบัติ จำนวน 3 แห่ง แห่งละ 2 ราย รวม 6 ราย คือ

- 1) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่กรมสรรพสามิต
- 2) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่บริษัท ไทยอะโกร เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด
- 3) ผู้บริหารหรือเจ้าหน้าที่บริษัท บัณฑิตพัฒน-เทค จำกัด

7. นิยามศัพท์เฉพาะ

7.1 ยุทธศาสตร์ หมายถึง การกำหนดจุดหรือตำแหน่งที่ชัดเจน และจะต้องสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น ยุทธศาสตร์จึงไม่ใช่การทำทุกเรื่อง แต่จะต้องมีการกำหนดทิศทางหรือตำแหน่งที่ต้องการไปให้ชัดเจน และจะนำไปสู่ทางเลือกหลัก เพื่อมุ่งให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

7.2 แก๊สโซฮอล์ หมายถึง น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ที่มีส่วนผสมของเอทานอล (ethanol) โดยปัจจุบันใช้สูตร E10 ตามประกาศของกรมทะเบียนการค้า ว่าด้วยเรื่อง การกำหนดลักษณะ และคุณภาพของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งก็ หมายถึง การผสมเอทานอลบริสุทธิ์ 99.5 ในสัดส่วน 10 โดยปริมาตร กับน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วออกเทน 91 ในสัดส่วน 90 โดยปริมาตร (น้ำมัน 90 : เอทานอล 10)

7.3 MTBE (Methyl Tertiary Butyl Ether) หมายถึง สารเพิ่มปริมาณออกซิเจนในน้ำมันเบนซิน เพื่อเพิ่มค่าออกเทน (จาก 91 เป็น 95)

7.4 เอทานอล หรือ เอทิลแอลกอฮอล์ (ethy alcohol) หมายถึง แอลกอฮอล์ ที่มีความบริสุทธิ์ของแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 95% โดยปริมาตร (denatured alcohol) ซึ่งจะเป็นเชื้อเพลิงที่มีค่าออกเทนสูงเพราะมีออกซิเจนสูงถึง 95% โดยน้ำหนัก

7.5 ยกเว้นภาษีสรรพสามิตของเอทานอล หมายถึง การไม่เรียกเก็บภาษีสรรพสามิตจากการผลิตเอทานอล

7.6 การลดหย่อนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงฯ หมายถึง การ ไม่เรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน จากการผลิตเอทานอล

7.7 กำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การกำหนดราคาขายของน้ำมันแก๊ส โซฮอล์ ให้มีราคาต่ำกว่า ราคาน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.8 การจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล หมายถึง การให้มีการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุน เพื่อกำหนดราคาเอทานอล ไม่ให้สูงหรือต่ำเกินไป

7.9 กำหนดคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การพัฒนาคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เทียบเท่ากับ คุณภาพของน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.10 การขออนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอล หมายถึง การควบคุมและตรวจสอบ การให้มีโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอล ให้เป็นโรงงานที่มีมาตรฐานและผลิตเอทานอล ที่มีคุณภาพ เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

7.11 การยกเลิกการใช้สาร MTBE หมายถึง การใช้เอทานอลเป็นส่วนผสมในการเพิ่มค่าออกเทนในน้ำมันเชื้อเพลิง แทนการใช้สาร MTBE

7.12 การดูแลการนำพืชมาผสมในน้ำมันเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง หมายถึง การควบคุมการใช้พืชผลทางการเกษตร มาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล

7.13 การประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง หมายถึง การประกาศหรือการแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบถึงข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ในเรื่องของประโยชน์ที่ใช้เอทานอลเป็นส่วนผสมในน้ำมันเชื้อเพลิง

7.14 หน่วยราชการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง การให้หน่วยงานภาครัฐใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อเป็นตัวอย่าง และเป็นการรณรงค์ การส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.15 ส่งเสริมและสนับสนุนให้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และโรงกลั่นน้ำมัน ฯ เตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิต และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม หมายถึง ภาครัฐ จะให้การส่งเสริมและสนับสนุนในการผลิตรถยนต์ที่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับของประชาชน รวมทั้งให้โรงกลั่นน้ำมันฯ ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เพียงพอกับความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

7.16 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ หมายถึง ภาครัฐ จะให้การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการผลิตเอทานอล กระจายในทุกท้องที่ เพื่อเป็นการนำพืชผลทางการเกษตรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

7.17 ผู้ใช้รถ หมายถึง ประชาชนที่ใช้รถ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

7.18 ผู้จำหน่าย หมายถึง เจ้าของหรือผู้จัดการสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

7.19 ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หมายถึง บุคคลและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในด้านการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ แทนการใช้น้ำมัน เบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.20 การจัดการด้านผลิตภัณฑ์ (Product) หมายถึง การพัฒนาและควบคุมคุณภาพ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้เทียบเท่ากับน้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.21 การจัดการด้านราคา (Price) หมายถึง การกำหนดราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้แตกต่างโดยมีราคาจำหน่ายต่ำกว่า น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

7.22 การจัดการด้านการจัดจำหน่ายและกระจายสินค้า (Place) หมายถึง การจัดให้มีสถานที่ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพิ่มมากขึ้น เพื่อสะดวกในการเลือกใช้สินค้า

7.23 การจัดการด้านการส่งเสริมการตลาด (Promotion) หมายถึง การจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ถึงคุณภาพและประโยชน์ของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง สม่ำเสมอ

7.24 การยอมรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ หมายถึง ความพอใจในการเลือกที่จะใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

8. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ ผู้วิจัยคาดว่า จะเกิดประโยชน์กับหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในการส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ ดังนี้

8.1 ได้ทราบถึง ปัจจัยที่มีผลต่อการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

8.2 ได้ทราบถึงปัญหาในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95

8.3 ได้แนวทางในการพัฒนาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95