

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ในครั้งนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้ศึกษา ค้นคว้าจากแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยดังนี้

1. ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติและส่วนประสมทางการตลาด
3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์

ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ คือแนวคิดเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ซึ่งเกิดขึ้นจากแนวพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อปี พ.ศ. 2528⁷ ที่ทรงเล็งเห็นว่าประเทศไทย อาจประสบกับปัญหาการขาดแคลนน้ำมันและปัญหาพิษผลทางการเกษตรมีราคาตกต่ำ จึงทรงมีพระราชดำริให้โครงการส่วนพระองค์สวนจิตรลดา ศึกษาถึงการนำอ้อยมาแปรรูปเป็นแอลกอฮอล์โดยการนำแอลกอฮอล์ที่ผลิตได้มาผสมกับน้ำมันเบนซิน ผลิตเป็นน้ำมัน “แก๊สโซฮอลล์” (Gasohol) เพื่อใช้เป็นพลังงานทดแทน

ปี พ.ศ. 2529 ทางโครงการส่วนพระองค์ได้เริ่มผลิตแอลกอฮอล์จากอ้อย หลังจากนั้น ได้มีหน่วยงานรัฐและเอกชนให้ความร่วมมือในการพัฒนาแอลกอฮอล์ที่ใช้เติมรถยนต์อย่างต่อเนื่อง จนเมื่อปี พ.ศ. 2539 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ร่วมกับ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) และโครงการส่วนพระองค์ ได้ร่วมกันปรับปรุงคุณภาพแอลกอฮอล์ที่ใช้เติมรถยนต์ โดยการนำแอลกอฮอล์ที่โครงการส่วนพระองค์ผลิตได้ที่มีความบริสุทธิ์จากเดิม 95% ไปกลั่นซ้ำเป็นแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ 99.5% แล้วจึงนำมาผสมกับน้ำมันเบนซิน

⁷ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) (วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2548)

ออกเทน 91 ในอัตราแอลกอฮอล์ 1 ส่วน กับน้ำมันเบนซิน 9 ส่วน เป็นน้ำมัน “แก๊สโซฮอล์” ทดลองเติมให้กับรถเครื่องยนต์เบนซินของโครงการส่วนพระองค์

จนถึงปัจจุบัน รถเครื่องยนต์เบนซินของโครงการส่วนพระองค์ ได้เติมแก๊สโซฮอล์เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณโครงการส่วนพระองค์สวนจิตรลดา รวมทั้ง ปตท. เริ่มเปิดจำหน่ายอย่างเป็นทางการให้กับประชาชนทั่วไป เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2544 ณ สถานีบริการ ปตท. บริเวณที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของ ปตท.

ต่อมาปี พ.ศ. 2546 กระทรวงพลังงานจึงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ขึ้นซึ่งเป็นแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง และคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ นั้น ในวันอังคารที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2546⁸ ซึ่งเป็นแนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง (ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์)⁹ ประกอบด้วย

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 ที่ได้รับอนุญาตตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงกำลังการผลิตรวมประมาณ 1.5 ล้านลิตร/วัน

⁸ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2546) 9. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

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

⁹ ข้อมูลจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) นโยบายรัฐบาล (วันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2548) ที่มา : http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_gs_07

1.6 การยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ให้เป็นไปตามกลไกตลาด

1.7 กำหนดให้คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนรักษาระดับราคาเอทานอล

1.8 มีนโยบายการส่งเสริม ให้มีการประชาสัมพันธ์ การใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิง เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและร่วมกันใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม

1.9 กำหนดนโยบายเกี่ยวกับ องค์การในการดูแล การนำพืชมามาผสมในน้ำมัน เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง

1.10 มาตรการสนับสนุนอื่นๆ ได้แก่

- ให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจต่างๆ เตรียมกำหนดให้รถยนต์ ของหน่วยงานเลือกใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นอันดับแรก
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และ โรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม เพื่อเตรียมพร้อมที่จะรองรับการผลิตและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลเป็นส่วนผสม
- ส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการจัดตั้งโรงงานผลิตเอทานอล ของผู้ประกอบการขนาดย่อม และขนาดกลาง โดยองค์การหรือสถาบันเกษตรกร ที่มีศักยภาพ เพื่อให้มีแหล่งผลิตเชื้อเพลิง จากผลผลิตทางการเกษตร กระจายอยู่ทั่วไปในท้องถิ่นต่างๆ

ต่อมาปี พ.ศ. 2547 รัฐบาล ได้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีในเรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

วันอังคารที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2547¹⁰ คณะรัฐมนตรีรับทราบสรุปผลการประชุม

ข้อกำหนดคุณลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม เสนอ ดังนี้

- เห็นชอบการกำหนดส่วนประกอบของเอทานอลในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 9 และไม่สูงกว่าร้อยละ 10 โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานงานกับกระทรวงการคลัง พิจารณากำหนดอัตราภาษีสรรพสามิตของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณเอทานอลที่นำมาผสม

¹⁰ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)

(วันอังคารที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2547) 22. เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab23mar47.html#3>

- เห็นชอบการกำหนดส่วนประกอบ ของสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 เป็นไม่เกินร้อยละ 42 เป็นการชั่วคราวจนถึงปี พ.ศ. 2550 โดยให้กรมควบคุมมลพิษดำเนินการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลกระทบ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเกิดจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ตลอดช่วงระยะเวลาที่มีการผ่อนปรน มาตรฐานการกำหนดส่วนประกอบของสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95
- ให้กระทรวงอุตสาหกรรมประสานงานกับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณากำหนด คุณลักษณะของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ซึ่งเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อนำมาใช้ภายหลังปี พ.ศ. 2550 และได้ประกาศแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทราบ และเตรียมตัวเป็นการล่วงหน้า

วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ¹¹ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้มีการกำหนด มาตรการเพิ่มเติม เพื่อให้การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ประสบผลสำเร็จตาม เป้าหมายที่วางไว้ ตามที่กระทรวงพลังงาน เสนอ ดังนี้

- ยกเลิกการใช้สาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 ภายในปี พ.ศ. 2549 ทั้งนี้ หากมี การขาดแคลนเอทานอล หรือราคาเอทานอลสูงเกินกว่าที่ยอมรับได้ ให้มีการใช้ สาร Oxygenate ได้ และเพื่อให้เอทานอลสามารถแข่งขันกับสาร Oxygenate ได้
- เห็นควรปรับปรุงอัตราภาษีนำเข้าสาร MTBE ให้มีความเหมาะสมในแต่ละ ช่วงเวลาโดยให้กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลัง พิจารณาดำเนินการ เพื่อดึงใจให้มีการนำเอทานอล ไปใช้เป็นเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น
- กระทรวงพลังงานจะพิจารณาใช้มาตรการด้านราคา โดยการยกเว้นเงินส่งเข้า กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นการชั่วคราว เพื่อดึงใจผู้ใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ต่ำกว่า น้ำมันเบนซิน 95 เพิ่มมากขึ้น
- กระทรวงพลังงาน ร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดคุณลักษณะ (Specification) และโครงสร้างราคาของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95

¹¹ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)
(วันอังคารที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2547) 35.เรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์
ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab18may47.html#4>

และดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อให้มีการนำเอาเอทานอล ไปใช้ทดแทน
เนืื่อน้ำมันเบนซิน 91 โดยเร็ว

- กระทรวงพลังงาน จะประสานงานกับสำนักงานประมาณ เพื่อบริหารการกำหนด
คุณสมบัติรถยนต์ ที่ใช้น้ำมันเบนซินของส่วนราชการต่าง ๆ ที่จะจัดหาต้อง
สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ด้วย ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป
ทั้งนี้เพื่อสร้างความชัดเจน และการยอมรับให้กับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ ใน
นโยบายการส่งเสริมการผลิต และการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ของประเทศไทย และ
จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนทั่วไปที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อีกด้วย
- ให้ทุกหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ รายงานสถิติการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อ
กระทรวงพลังงาน เป็นประจำทุกเดือนกระทรวงพลังงานและกระทรวง
อุตสาหกรรมเสนอว่า ได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างผู้เกี่ยวข้อง
ทุกฝ่าย เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 และวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2547
เพื่อพิจารณาจัดทำแผนการผลิต และจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ให้สอดคล้องกับ
เป้าหมายที่กำหนดไว้ ตามยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีใน
คราวประชุมเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ได้มีมติรับทราบไว้แล้ว รวมทั้ง
พิจารณากำหนดมาตรการในการดำเนินการเพิ่มเติม ผลปรากฏว่า

1) ด้านการผลิตเอทานอล ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ทำการผลิตและ
จำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง จำนวน 7 ราย จะสามารถก่อสร้างโรงงานผลิตเอทานอลแล้วเสร็จ
และเริ่มผลิตเอทานอลเพื่อจำหน่ายให้กับบริษัทน้ำมันต่าง ๆ ได้

2) ด้านผู้รับซื้อเอทานอล ปัจจุบัน บริษัทน้ำมันที่รับซื้อเอทานอล เพื่อนำไปผลิต
เป็นน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มีจำนวน 2 บริษัท คือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทบางจาก
ปิโตรเลียมจำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ คาดว่าทั้งสองบริษัท จะสามารถรับซื้อเอทานอลได้ ประมาณ
33,000 - 38,000 ลิตรต่อวัน ในสิ้นปี พ.ศ. 2547 และเพิ่มขึ้นเป็น 130,000 ลิตรต่อวัน ในปี พ.ศ. 2548
โดยคาดว่าหากทั้งสองบริษัทมีการนำเอทานอล ไปใช้แทนสาร MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 ทั้งหมด
จะมีความต้องการใช้เอทานอลรวมทั้งสิ้นประมาณ 300,000 ลิตรต่อวัน ในปี พ.ศ. 2549กระทรวง
พลังงานและกระทรวงอุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่า หากไม่มีมาตรการเพิ่มเติม เพื่อให้บริษัท
น้ำมันอื่นๆ หันมาใช้เอทานอล เพื่อนำไปผสมในน้ำมันเบนซิน จะทำให้เกิดปัญหาอุปทานส่วนเกิน
ของเอทานอล เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ การที่รัฐบาลได้มีนโยบายแก้ไขปัญหา ของอุตสาหกรรม
อ้อยและน้ำตาลทราย โดยให้มีการนำเอาอ้อยจำนวนหนึ่ง ไปผลิตเป็นเอทานอล สำหรับนำไปผสม

กับน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ หากไม่มีตลาดผู้รับซื้อที่ชัดเจน ดังนั้น จึงได้เสนอมาตรการเพิ่มเติมดังกล่าว

วันอังคารที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547¹² คณะรัฐมนตรีรับทราบการจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอว่า ตามที่คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ได้มีมติเห็นชอบมาตรการแก้ไขปัญหาของระบบอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ โดยให้มีการนำเอาอ้อยส่วนหนึ่งไปผลิตเป็นเอทานอลสำหรับไปผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้รับรายงานจากคณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติว่า

- ขณะนี้มีผู้ประกอบการ โรงงานน้ำตาลซึ่งแสดงความประสงค์จะลงทุนจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง โดยใช้ น้ำอ้อยและผลิตผลพลอยได้จากโรงงานน้ำตาลเป็นวัตถุดิบ จำนวน 11 ราย

- เนื่องจากขณะนี้อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย กำลังประสบกับปัญหาราคาอ้อยตกต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาเหตุหลักเนื่องมาจากปริมาณผลผลิตส่วนเกิน เป็นจำนวนมากต้องถูกส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุน การผลิต รัฐบาลโดยคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 จึงได้มีมติเห็นชอบ นโยบายการแก้ไขปัญหา ของระบบอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย โดยให้มีการนำเอาอ้อยจำนวนหนึ่ง ไปผลิตเป็นเอทานอลสำหรับนำไปผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง และได้กำหนดมาตรการ เพื่อให้มีตลาดผู้รับซื้อเอทานอลที่ชัดเจน ดังนั้น เพื่อให้การจัดตั้งโรงงานผลิต และจำหน่ายเอทานอล เป็นเชื้อเพลิงสอดคล้อง กับนโยบายของรัฐบาล ที่ต้องการแก้ไข ปัญหา ของอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย ที่เรื้อรังมาเป็นเวลานาน จนก่อให้เกิดภาระหนี้สินกับธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร เป็นจำนวนมาก ประกอบกับต้นทุนการผลิตเอทานอลจากอ้อย มีโครงสร้างต้นทุนที่ถูกกว่า การผลิตเอทานอลจากวัตถุดิบอื่น และ โรงงานผลิตเอทานอล ซึ่งต่อเชื่อมกับ โรงงานน้ำตาล จะใช้เวลาในการก่อสร้างเร็วกว่าโรงงานตั้งใหม่ ที่ใช้วัตถุดิบอื่น คณะกรรมการเอทานอลแห่งชาติ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2547 จึงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการพิจารณาอนุญาตตั้งโรงงานผลิตเอทานอล เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงเป็นการเพิ่มเติม ดังนี้

¹² สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)
(วันอังคารที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2547) 24.เรื่อง การจัดตั้งโรงงานผลิตและจำหน่ายเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08jun47.html>

1) ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการตั้งโรงงานผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งใช้น้ำอ้อยและผลิตผลพลอยได้จากโรงงานน้ำตาลเป็นวัตถุดิบ จะได้รับการพิจารณาเป็นลำดับแรก

2) ผู้ยื่นข้อเสนอตามข้อ 1) จะต้องยื่นรายละเอียดข้อเสนอโครงการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับจากวันถัดจากวันที่ออกประกาศ

วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2547¹³ คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่...) (น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 9) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดำเนินการต่อไปได้

- ร่างประกาศกระทรวงการคลังดังกล่าว เป็นการดำเนินการ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งร่างประกาศกระทรวงการคลังมีสาระสำคัญคือ แก้ไขประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 64) ลงวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2544 โดยให้ปรับส่วนผสมของเอทานอลในน้ำมัน แก๊สโซฮอล์จากไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 9 และให้เสียภาษีในอัตราตามปริมาณลิตรละ 3.3165 บาท เท่าเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์

ต่อมาปี พ.ศ. 2548 รัฐบาล ได้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีในเรื่อง ยุทธศาสตร์ส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

วันอังคารที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2548¹⁴ คณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ แนวทาง “การสร้างความเป็นไทด้านพลังงาน (Energy Independent)” เพื่อรับมือกับวิกฤตราคาน้ำมันแพงโดยเน้นการพึ่งพาตนเอง ลดการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศซึ่งมีราคาสูง โดยมีมาตรการที่สำคัญ ดังนี้ (เฉพาะที่เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์)

- ขยายผลการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (NGV) ฯลฯ

¹³ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2547) 33.เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่...) (น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีเอทานอลผสมอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 9) ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab16jul47.html#7>

¹⁴ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2547) 47.เรื่อง รายงาน “การสร้างความเป็นไทด้านพลังงาน” ในภาวะวิกฤตราคาน้ำมันแพง ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08mar48.html>

- ขยายผลการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์อย่างยั่งยืน มาตรการราคา ขยายระยะเวลา การใช้มาตรการราคาให้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ 95 มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 95 ไม่น้อยกว่า 1 บาท/ลิตร ซึ่งในปัจจุบันที่ผลต่างราคา 1.50 บาท/ลิตร ทำให้ยอดจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอลล์เพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่าตัวจากยอดขายรวม 8.6 ล้านลิตรในเดือนมกราคม พ.ศ. 2548 เป็นเกือบ 19 ล้านลิตรในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 การขยายสถานีบริการ ขยายสถานีจำหน่ายแก๊สโซฮอลล์ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีมากกว่า 700 สถานี และให้ ปตท. เปลี่ยนสถานีบริการน้ำมันของ ปตท. ที่ตั้งอยู่ในบริเวณส่วนราชการจากเบนซิน 95 เป็นน้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ 95 การประชาสัมพันธ์สร้าง ความเชื่อมั่นร่วมมือบริษัท รถยนต์ โดยเฉพาะผู้ประกอบการศูนย์บริการรถยนต์ต่าง ๆ ในการ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้บริโภคในคุณสมบัติน้ำมันแก๊สโซฮอลล์

- การส่งเสริมการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลร่วมกับกระทรวงเกษตรฯ

วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 ¹⁵ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้าน พลังงานของประเทศ ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ และมอบหมายให้กระทรวงพลังงานเป็น หน่วยงานหลักประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้าน พลังงานของประเทศต่อไปยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้านพลังงานของประเทศ มีสาระสำคัญ สรุปได้ ดังนี้ (เฉพาะที่เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลล์)

- เร่งใช้พลังงานทดแทนน้ำมัน และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ฯลฯ

กระทรวงการคลัง : ออกมาตรการภาษีสรรพสามิตและอากรนำเข้าอุปกรณ์ NGV และเครื่องยนต์ สำเร็จรูป NGV พร้อมอุปกรณ์ส่วนควบ ฯลฯ

- กระทรวงคมนาคม : กำหนดมาตรการจูงใจแท็กซี่ รถบรรทุก รถสามล้อ และรถ ขสมก. ให้หันมาใช้ NGV แทนเชื้อเพลิงน้ำมัน

- น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ : เป้าหมายวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 ให้มีการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ 95 ทั่วประเทศ และยกเลิกเบนซิน 95 โดยในปี พ.ศ. 2548 เร่งขยายสถานีบริการจาก 730 แห่ง เป็น 4,000 แห่ง และส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ให้ได้ 4 ล้านลิตร (ประมาณร้อยละ 50 ของเบนซิน 95) และปี พ.ศ. 2551 ส่งเสริมให้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ 91 และ 95 ทั่วประเทศ มาตรการสนับสนุนจากหน่วยงานกระทรวงมหาดไทย : ผ่อนคลายมาตรการผังเมืองในการ

¹⁵ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548) 5. เรื่อง ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา ด้านพลังงาน ของประเทศ ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab17may48.html>

ปรับเปลี่ยนประเภทเชื้อเพลิงและหรือการก่อสร้างถังเก็บน้ำมันเพิ่มขึ้นบริเวณคลังน้ำมันต่างๆ โดยไม่ให้กระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัยต่อชุมชน

- ใบโอดีเซล : เป็นการดำเนินการระยะยาว และต้องเริ่มปลูกป่าล้มเพิ่มทันที ฯลฯ
- มาตรการสนับสนุนจากหน่วยงาน ทุกหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ : ให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และให้มีผลปฏิบัติทันที พร้อมทั้งให้มีการเสริมสร้างจิตสำนึกประหยัดพลังงานให้กับข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานรัฐวิสาหกิจทุกแห่งเป็นประจำและต่อเนื่อง ฯลฯ

วันอังคารที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 ¹⁶ คณะรัฐมนตรีพิจารณามาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ แล้วมีมติเห็นชอบมาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ โดยมอบหมายให้กระทรวงพลังงานเป็นหน่วยงานหลักประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ตามมาตรการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ มาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ มีดังนี้ (เฉพาะที่เกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์)

- ห้ามจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิด ระหว่างเวลา 22.00 น. - 05.00 น. โดยให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป ฯลฯ
 - กำหนดเวลาใช้ไฟฟ้าในการโฆษณา ฯลฯ
 - กำหนดกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าใหม่เป็นการเฉพาะสำหรับกิจการประเภทสถานบันเทิง เรียงมย์ ฯลฯ
 - ห้ามหน่วยงานของรัฐเบิกจ่ายค่าน้ำมันเบนซิน ถ้าใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังกำหนดหลักเกณฑ์การเบิกจ่ายเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับรถยนต์เบนซินของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจให้เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์แทนน้ำมันเบนซินเท่านั้น เว้นแต่ไม่สามารถหาสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ หรือเป็นรถยนต์รุ่นเก่าที่ผลิตก่อนปี พ.ศ. 2538 ซึ่งไม่สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้

¹⁶ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2548) 7. เรื่อง มาตรการบังคับเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพลังงานของประเทศ ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab12july48.html>

วันอังคารที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548 ¹⁷ คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่...) (ปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอและให้ส่งคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรีตรวจพิจารณา แล้วดำเนินการต่อไปได้ทั้งนี้ ร่างประกาศดังกล่าว มีสาระสำคัญ เป็นการปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอล เป็นส่วนผสม ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 โดยกำหนดให้จัดเก็บภาษียนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คนที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้โดยเชื้อเพลิงดังกล่าวต้องมีจำหน่ายเป็นการทั่วไปในสถานบริการน้ำมัน ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนดในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไปกระทรวงการคลังชี้แจงว่า

- ตามโครงสร้างภาษียนต์ในปัจจุบันมีการจัดเก็บภาษียนต์ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 72) ลงวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ดังนี้

- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วไป ที่มิใช่เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 ที่มีความจุของกระบอกสูบเกิน 2,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร และมีกำลังเครื่องยนต์ไม่เกิน 220 แรงม้า (HP) จัดเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่า ร้อยละ 40

- รถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่มีความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้ หรือสามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทก๊าซธรรมชาติได้ จัดเก็บภาษีในอัตราตามมูลค่าร้อยละ 20 เพื่อสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์แบบประหยัดพลังงาน

¹⁷ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน) (วันอังคารที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548) 21. เรื่อง ร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ..) (ปรับปรุงมาตรการภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20)
ที่มา : <http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab06sep48.html>

- ขณะนี้ มีผู้ขอนำเข้ารถยนต์นั่งประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 โดยเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทน คืออัตราตามมูลค่าน้อยละ 20 ซึ่งทำให้รายได้ภาษีสรรพสามิตขาดหายไปประมาณ 20,000 ล้านบาทต่อปี (คันละประมาณ 400,000 บาท)

- กระทรวงพลังงาน มีแผนที่จะเริ่มการทดลองผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงประเภทเอทานอล เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เป็นการทั่วไป ในสถานบริการน้ำมันในประเทศไทยประมาณวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีการผลิตในเชิงพาณิชย์ เนื่องจากยัง ไม่มีการศึกษาถึงผลกระทบต่อเครื่องยนต์

- การที่ยังไม่มีเชื้อเพลิงประเภทเอทานอล เป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 จำหน่ายเป็นการทั่วไปในสถานบริการน้ำมันในประเทศไทย ทำให้ผู้ผลิตหรือผู้นำเข้ารถยนต์ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนหันกลับไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ใช่เอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของโครงสร้างภาษีรถยนต์ที่มุ่งประสงค์ให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีการพัฒนาเครื่องยนต์ที่มุ่งไปสู่การประหยัดพลังงาน

- เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สมควรจัดเก็บภาษียอดคันนั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 10 คน ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ได้ ในอัตราตามมูลค่าน้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป โดยเชื้อเพลิงดังกล่าว มีจำหน่ายเป็นการทั่วไปในสถานบริการน้ำมันตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพสามิตประกาศกำหนด

วันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548¹⁸ คณะรัฐมนตรีพิจารณาการขอนำเข้าเอทานอลเพิ่มเติมเพื่อนำมาผลิตน้ำมันแก๊ส โซฮอล์เป็นการชั่วคราว ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ แล้ว มีมติอนุมัติให้ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) เป็นผู้นำเข้าเอทานอล 99.5% โดยได้รับการยกเว้นภาษีสรรพสามิต อากรขาเข้า และกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) สำหรับเอทานอลที่นำเข้าเพื่อใช้ผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในประเทศจำนวนไม่เกิน 20 ล้านลิตร โดยให้ดำเนินการนำเข้าให้แล้วเสร็จภายใน 31 มกราคม พ.ศ. 2549 และ มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) เป็น

¹⁸ สรุปผลการประชุมคณะรัฐมนตรี (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน)
(วันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548) 13.เรื่อง การขอนำเข้าเอทานอลเพิ่มเติมเพื่อนำมาผลิตน้ำมันแก๊สโซฮอล์เป็นการชั่วคราว ที่มา :

<http://www.eppo.go.th/admin/cab/cab08nov48.html>

เจ้าภาพรับไปพิจารณาร่วมกับรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) รองนายกรัฐมนตรี (นายวิญญู เครืองาม) กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพลังงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการผลิตน้ำมัน แก๊ส โซลอสต์ทั้งระบบ โดยให้ครอบคลุมถึงการส่งเสริมสนับสนุนการผลิตน้ำมันแก๊ส โซลอสต์ในประเทศตลอดจนการส่งออก การนำเข้าวัตถุดิบที่เกี่ยวข้อง เช่น มันสำปะหลัง และกากน้ำตาล (molasses) ให้เหมาะสมด้วย

- เดิมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2548 เห็นชอบให้ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) นำเข้าเอทานอล 99.5% ตั้งแต่เดือนกันยายน - ธันวาคม พ.ศ. 2548 จำนวน 17.8 ล้านลิตร เพื่อแก้ไขปัญหาเอทานอลขาดแคลนเป็นการชั่วคราว โดยบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) ได้นำเข้าเอทานอลมาแล้ว 2 ครั้ง ปริมาณรวม 15.4 ล้านลิตร โดยที่ประชาชนมีความต้องการใช้น้ำมันแก๊ส โซลอสต์เพิ่มขึ้นจากเฉลี่ย 2.2 ล้านลิตรต่อวันในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2548 เป็นเฉลี่ยเกือบ 3.0 ล้านลิตรต่อวันในเดือนตุลาคมและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึง 3.5 ล้านลิตรต่อวันในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2549 ส่งผลให้ความต้องการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 350,000 ลิตรต่อวัน ซึ่งปัจจุบันมีโรงงานเอทานอลเพียง 2 แห่ง กำลังการผลิตรวม 375,000 ลิตรต่อวัน ได้แก่ บริษัท ไทย อะโกร เอ็นเนอร์ยี่ กำลังผลิต 175,000 ลิตรต่อวัน และบริษัท ไทยแอลกอฮอล์ กำลังผลิต 200,000 ลิตรต่อวัน แต่บริษัท ไทย อะโกร เอ็นเนอร์ยี่ ได้หยุดปรับปรุงเครื่องจักรตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2548 และจะเริ่มผลิตใหม่ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549 ทำให้ขณะนี้คงเหลือบริษัท ไทยแอลกอฮอล์ เป็นผู้ผลิตเพียงรายเดียว ซึ่งกระทรวงพลังงานได้เชิญบริษัทผู้ค้าน้ำมันและผู้ประกอบการเอทานอลมาหารือ เรื่อง อุปสงค์และอุปทานของเอทานอลในช่วงเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม พ.ศ. 2548 และไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2549 สรุปได้ดังนี้

- ผู้ประกอบการเอทานอล ปัจจุบันเหลือผู้ผลิตเอทานอลเพียงรายเดียว ได้แก่ บริษัท ไทยแอลกอฮอล์ กำลังผลิตรวม 200,000 ลิตรต่อวัน ส่วนผู้ประกอบการเอทานอลใหม่อีก 3 ราย ได้แก่ ขอนแก่นแอลกอฮอล์ ไทยจ๊วนเอทานอล และอินเตอร์เนชั่นแนลแก๊ส โซลอสต์ ได้แจ้งเลื่อนกำหนดการจำหน่ายจากเดิมเดือนตุลาคม พ.ศ. 2548 เป็นเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 อุปสงค์และอุปทานของเอทานอล

- กรณี 1 : ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ผลิตได้ตามแผนผู้ผลิต 2 รายหลัก ได้แก่ บริษัท ไทย อะโกร เอ็นเนอร์ยี่ และบริษัท ไทยแอลกอฮอล์ กับ ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ 3 ราย จะสามารถผลิตเอทานอลได้ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ.2548 โดยจะมีกำลังการผลิตและสามารถจำหน่ายได้ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 - มีนาคม พ.ศ. 2549 ประมาณ 72.55 ล้านลิตร ขณะที่

บริษัทน้ำมันฯมีความต้องการเอทานอล รวม 89.87 ล้านลิตร ทำให้ยังขาดเอทานอลอีกประมาณ 9.34 ล้านลิตร

- กรณี 2 : ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ผลิตไม่ได้ตามแผนผู้ผลิต 2 รายหลักสามารถผลิตได้ตามกำหนด แต่ผู้ประกอบการเอทานอลใหม่ 3 รายไม่สามารถผลิตเอทานอลได้ตามกำหนด โดยเลื่อนการผลิตออกไป 3 เดือน เป็นเริ่มผลิตในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2549 มีกำลังการผลิตรวม 52.80 ล้านลิตร ขณะที่บริษัทน้ำมันฯมีความต้องการเอทานอล รวม 89.87 ล้านลิตร ซึ่งยังขาดอีกประมาณ 29.09 ล้านลิตร

- แนวทางการดำเนินการจากข้อมูลข้างต้น ปริมาณเอทานอลจะเริ่มขาดตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ถึงมีนาคม พ.ศ. 2549 จำนวน 10-30 ล้านลิตร (ตามกรณี 1 และกรณี 2) โดยสาเหตุหลักเกิดจากประชาชนนิยมใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้นเป็นจำนวนมาก ประกอบกับผู้ผลิตเอทานอลรายใหม่ไม่สามารถผลิตได้ตามกำหนด ทำให้การผลิตเอทานอลไม่เพียงพอกับความ ต้องการ ดังนั้นเพื่อให้ การดำเนินนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงมีความจำเป็นในการนำเข้าเอทานอล 99.5% เฉพาะส่วนที่ขาด แคลนเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 - มีนาคม พ.ศ. 2549 ภายในจำนวนไม่เกิน 30 ล้านลิตร โดยให้คำนึงถึงปริมาณการผลิตภายในประเทศเป็นลำดับแรก และมอบหมายให้ บริษัท ปตท. จำกัด เป็นผู้ดำเนินการนำเข้ามาจัดสรรให้กับบริษัทน้ำมันฯ รายอื่น ๆ (ในราคาต้นทุน) เพื่อ สะดวกต่อการควบคุมปริมาณการนำเข้าต่อไป

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติและส่วนประสมทางการตลาด

2.1 แนวคิดการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ชินรัตน์ สมสืบ (2547: 209-211) ได้กล่าวถึง มุมมองสำคัญเกี่ยวกับการนำ นโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ว่า มุมมอง (perspective) เป็นวิถีทางความคิดของบุคคลเกี่ยวกับสิ่งใด สิ่งหนึ่ง เป็นภาพในใจ (mental view) หรือความเห็น หรือการมองอย่างกว้าง ๆ (extensive view) ต่อ สิ่งใด สิ่งหนึ่งจึงมีมุมมองและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้ (Stillman II 2000: 405-406)

1) เป็นกระบวนการต่อเนื่อง (A Linear Process) ทฤษฎีนี้กล่าวว่า การปฏิบัติใน การบริหารและสังคม เป็นสิ่งที่รวมถึงกระบวนการระยะยาวที่ประกอบด้วยตัวแปร 6 ตัว ที่เชื่อมนโยบายและการปฏิบัติ ได้แก่ มาตรฐานและวัตถุประสงค์ ทรัพยากร กิจกรรมบังคับให้เป็นตาม กฎหมายและการสื่อสาร ระหว่างองค์กร ลักษณะของหน่วยงานปฏิบัติ สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองและความประสงค์ของผู้ปฏิบัติ มีข้อสันนิษฐานทางสัมพันธภาพ หรือการ

เปลี่ยนแปลงของปัจจัยนำเข้า (input) อย่างใดอย่างหนึ่ง จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อความสำเร็จของการปฏิบัติเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย

2) เป็นการเมืองของการปรับเข้าหากัน (Politics of Mutual Adaptation) มีข้อสรุปว่าจำนวนของผลประโยชน์ข้อผูกมัดและการสนับสนุนที่มีหลักฐานโดยผู้ดำเนินการหลักมีอิทธิพลสำคัญต่อโอกาสที่จะสำเร็จหรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การสนับสนุนด้านการเมืองจาก เบื้องบน คือ ภาวะสำคัญความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการปฏิบัติของแผนงาน เป็นเกมอย่างหนึ่งของมนุษย์ (Gamesmanship) กล่าวว่าการปฏิบัติเป็นการแข่งขันที่ต้องการมี การต่อรอง การชักชวน และการวางกลยุทธ์การเคลื่อนไหว ภายใต้สภาพที่ไม่แน่นอนเพื่อควบคุมผลลัพธ์ การปฏิบัติจึงรวมถึงศิลปะของการแข่งขัน เช่น การเรียนรู้กฎของการแข่งขัน การวางแผนกลยุทธ์และกลวิธี การควบคุมการกระแส การติดต่อสื่อสาร และการจัดการวิกฤตการณ์ สถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่เกิดขึ้น

3) เป็นเงื่อนไขการดำเนินงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ (Conditions for Effectively Accomplishing Objectives) กล่าวว่าการปฏิบัติ คือ ความพยายามที่จะคาดการณ์การดำเนินงานที่จะส่งเสริม หรือป้องกันการปฏิบัติตามนโยบาย เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเกิดขึ้นของสิ่งช่วยเหลือ หรือชุดของการดำเนินการที่เหมาะสม หรือทางตรงข้าม การปฏิบัติ จะถูกขัดขวางหรือป้องกันเมื่อการดำเนินการ หรือสภาพการณ์เหล่านี้ไม่เกิดขึ้น ฉะนั้นการปฏิบัติตามนโยบายต้องเป็นไปตามสภาพการณ์เหล่านี้ เพื่อเกิดความแน่ใจว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติมีประสิทธิภาพ

4) เป็นกระบวนการภาวะผู้นำเชิงนโยบายแบบวัฏจักร (A Circular Policy Leadership Process) กล่าวว่าการปฏิบัติเป็นกระบวนการเชิงวัฏจักรในกระบวนการเกิดนโยบาย การปฏิบัติจึงเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการนโยบาย และจำเป็นต้องมีภาวะผู้นำ เพราะมีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับส่วนอื่น ๆ ของนโยบาย เพื่อประสานกิจกรรมในสิ่งแวดล้อม 3 ประการ คือ การกำหนดนโยบาย การปฏิบัติและการประเมินผล ใ้บรรลุเป้าหมายของแผนงาน

5) เป็นทฤษฎีตามเหตุการณ์ (Contingency Theory) เป็นการพัฒนาตัวแบบเชิงเหตุการณ์ (Contingency Model) ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยกล่าวว่า การปฏิบัติเป็นกระบวนการที่ซับซ้อนของปฏิสัมพันธ์ต่อกันและกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการมีปฏิสัมพันธ์ของการปฏิบัติกับสภาพแวดล้อม สิ่งเร้า นโยบาย แผนงาน และผลที่ออกมา และขึ้นกับเนื้อหาเฉพาะส่วนประกอบและเวลาของปฏิสัมพันธ์เหล่านี้

6) เป็นการวิเคราะห์กรณี (Case Analysis) ทฤษฎีนี้กล่าวว่า กรณีศึกษา (case student) ของสถานการณ์การปฏิบัติเป็นแนวทางที่ได้รับความนิยมเพื่อให้เข้าใจกรณีนั้นๆ การปฏิบัติคือ การแสวงหาแนวทางความถูกต้อง หรือสิ่งผิดพลาด เพื่อเป็นบทเรียนเฉพาะในการทำให้ นโยบาย ประสบผลสำเร็จ เช่น นโยบายสิทธิมนุษยชน มีการวิเคราะห์เชิงลึกใน 5 กรณี ที่มีผลต่อการปฏิบัติ

ตามนโยบายนี้ ได้แก่ การมีส่วนร่วมของรัฐบาลกลาง มาตรฐานเฉพาะของหน่วยงาน ข้อผูกมัดของหน่วยงาน การสนับสนุนจากผู้บังคับบัญชา และการสนับสนุนในเรื่องของค่าใช้จ่ายกับผลประโยชน์

จะเห็นได้ว่า แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความหลากหลาย แต่จุดมุ่งหมายของการปฏิบัติก็เพื่อดำเนินงานให้นโยบายประสบผลสำเร็จตามที่วางแผนไว้ นโยบายจะขาดการปฏิบัติไม่ได้ การกำหนดนโยบายจึงต้องพิจารณาถึง การนำนโยบายไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสถานการณ์และช่วงเวลานั้นเอง

วเรศ จันทรศร (2540: 356-360) ได้ประมวลแนวคิดนักวิชาการแล้วนำเสนอ ตัวแบบการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติใน 2 กลุ่ม ได้แก่

1) ตัวแบบมหภาคและตัวแบบจุลภาค

- ตัวแบบมหภาค (Macro Model) เป็นการให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายออกมาเป็นแผนงาน โครงการ ที่ชัดเจนและสอดคล้องสัมพันธ์กันเป็นสายโซ่ พร้อมนี้ผู้บริหารระดับสูงต้องให้การยอมรับในนโยบายนั้น ครอบคลุมที่ยังสร้างการยอมรับในข้าราชการระดับกระทรวงและกรมได้ ก็ยากที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติให้บังเกิดผลสำเร็จได้

- ตัวแบบจุลภาค (Micro Model) เป็นการให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติการเป็นสำคัญ การปฏิบัติการต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ปฏิบัติทุกฝ่าย เป็นการประสานเครือข่าย และสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามแผนงาน โครงการอยู่ตลอดเวลา ความสำเร็จจุลภาคอยู่ที่ข้าราชการผู้ปฏิบัติเป็นสำคัญ

2) ตัวแบบเครื่องมือทางการบริหาร มี 6 ตัวแบบ ดังนี้

- ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเน้นการสร้างประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม

- ตัวแบบทางด้านการจัดการ (Management Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์กรเพราะเชื่อว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ว่าจะมีความสามารถให้ปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด

- ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยการศึกษาในแง่ของการสร้างความผูกพันและการยอมรับเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการทางจิตวิทยาและทางสังคมมนุษย์ ความสนใจในลักษณะนี้ จึงเป็นเรื่องของการนำตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) มาประยุกต์โดยตรง ตัวแบบนี้จึงเน้นที่การมีส่วนร่วมขององค์กรเป็นสำคัญ

- ตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model) การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติตามตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการ เป็นการศึกษา โดยเชื่อว่า อำนาจขององค์การไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่งทางรูปนัย (formal position) ซึ่งได้แก่หัวหน้า องค์การ หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใด โดยเฉพาะ ในทางตรงกันข้าม อำนาจที่แท้จริงอยู่กระจัดกระจาย ทั่วไปในองค์การ

- ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายสู่ไป ปฏิบัติโดยตัวแบบทางการเมือง ซึ่งเชื่อว่าความสำเร็จของการนำ นโยบายไปปฏิบัติเกิดจาก ความสามารถของผู้เล่น หรือบุคคลที่เป็นตัวแทนขององค์การ กลุ่มหรือสถาบัน และความสัมพันธ์กับ ปัจจัยภายนอก องค์การ ตัวแบบนี้เห็นว่า การสร้างสมานฉันท์ วิธีการของการมีส่วนร่วม เป็นสิ่งยาก ที่จะเกิดขึ้นได้ ความขัดแย้งเป็นปรากฏการณ์ เป็นธรรมชาติที่เกิดขึ้นในองค์การและในระบบสังคม ทั่วไป การหวังที่จะให้ทุกส่วนเห็นชอบและปฏิบัติตามนโยบายเห็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ เพราะ นโยบาย ก็คือ การเมือง ซึ่งเป็นเรื่องของการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่าให้แก่สังคม ซึ่งย่อมมีผู้ได้รับ ประโยชน์และเสียประโยชน์ จึงเป็นธรรมชาติอยู่เองที่ทุกฝ่ายจะต้องพิทักษ์ผลประโยชน์ของตนเอง เป็นเบื้องต้น

- ตัวแบบทั่วไป (General Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยใช้ แบบทั่วไป ซึ่งเป็นผลงานของ แวน มีเตอร์ (Van Meter) และ แวน ฮอร์น (Van Horn) ที่พัฒนามา จากตัวแบบการวิเคราะห์ระบบการเมืองของอีสตัน (Easton) ผสมกับการนำผลการศึกษาทาง ทฤษฎีองค์การที่ส่งผลหรือเกี่ยวข้องกับผลการปฏิบัติงานมาประยุกต์เข้าด้วยกัน แม้ตัวแบบนี้จะ ไม่ใช่เป็นความพยายามโดยตรง ที่จะประสานตัวแบบต่างๆ ตาม 5 แนวทางข้างต้นก็ตามแต่กรอบ ของตัวแบบก็ได้รวมตัวแปรบางส่วนของตัวแบบอื่น ๆ เข้าด้วยกันมากพอที่จะช่วยให้การศึกษา สภาพทั่วไป ของปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติในลักษณะที่กว้างกว่าตัวแบบอื่น ตัวแบบนี้ให้ ความสำคัญต่อปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย คือ กระบวนการในการสื่อสารข้อความ ปัญหาทางด้านสมรรถนะ ขององค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และความร่วมมือสนับสนุนของผู้ปฏิบัติ

เสนห์ จุ้ยโต (2547 : 90) การพัฒนาตัวแบบนโยบายสาธารณะ เพื่อนำไปใช้ในการ การศึกษาและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ จำเป็นอย่างยิ่งที่นักวิเคราะห์จะต้องมีการฝึกฝน (practice) การคิดอยู่ตลอดเวลาที่เรียกว่า การคิดคือ อำนาจ (thinking is power) การคิดที่ดี จะก่อให้เกิดการสร้างหรือการพัฒนาตัวแบบนโยบายทั้งการปรับปรุงตัวแบบเดิมและการสร้างตัว แบบนโยบายสาธารณะใหม่ ทั้งตัวแบบการกำหนดนโยบาย ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ตัวแบบประเมินนโยบาย

การคิดเพื่อการพัฒนาตัวแบบนโยบายสาธารณะ มี 10 วิธีที่สำคัญ ดังนี้

1. การคิดแบบวิจารณ์ญาณ (critical thinking) เป็นการคิดแบบวิทยาศาสตร์
2. การคิดแบบริเริ่ม (initiative thinking) เป็นการคิดแบบใหม่แตกต่างจากเดิม
3. การคิดแบบสร้างสรรค์ (creative thinking) เป็นการคิดปรุงแต่งปรับจากเดิมให้ดีขึ้น
4. การคิดเชิงระบบ (system thinking) เป็นการคิดแบบหลักสาเหตุและผล
5. การคิดแบบกลยุทธ์ (strategic thinking) เป็นการคิดไปข้างหน้าเกี่ยวกับวิสัยทัศน์ และกลยุทธ์องค์การ
6. การคิดแบบบูรณาการ (integrative thinking) เป็นการคิดเชื่อมประสานสอดคล้อง เป็นสายโซ่เดียวกัน
7. การคิดแบบประยุกต์ใช้ (application thinking) เป็นการคิด โดยนำทฤษฎีหลักการ วิชาการ มาประยุกต์ใช้
8. การคิดแบบเปรียบเทียบ (comparative thinking) เป็นการคิด โดยการสร้างตัวชี้วัด เพื่อเทียบแข่ง (benchmarking)
9. การคิดแบบสังเคราะห์ (synthesis thinking) เป็นการนำสิ่งดี ๆ หลายอย่างมา รวมกันเพื่อเกิดสิ่งใหม่ นวัตกรรมใหม่
10. การคิดแบบแผนที่ความคิด (mind-map thinking) เป็นการคิดในระบบแผนที่นำทางเชื่อมสัมพันธ์ตั้งแต่ต้นจนถึงปลายทางสุดท้าย สัมพันธ์จากใหญ่ไปหาย่อย

2.2 ความหมายของส่วนประสมทางการตลาด

ได้มีผู้ให้ความหมายของส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix) ไว้ดังนี้ ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix)¹⁹ เป็นแนวคิดที่สำคัญอย่างหนึ่งทางการตลาดสมัยใหม่ แนวคิดเรื่อง ส่วนประสมทางการตลาด มีบทบาทสำคัญมาก ในทางการตลาด เพราะเป็นการรวบรวมการตัดสินใจทางการตลาดทั้งหมด เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานวางแผนผลิตภัณฑ์ ที่ลูกค้าต้องการในตลาดเป้าหมายที่ได้เลือกสรรไว้ในช่วงระยะเวลาที่กำหนด แม้ว่าเราจะได้ทำการวิเคราะห์เลือกตลาดเป้าหมาย (Target market) อย่างดีที่สุดแล้ว แต่การที่จะพัฒนาส่วนประสมทางการตลาด เพื่อสอดคล้องตามความต้องการของลูกค้า ในตลาดเป้าหมายนั้น ไม่ใช่เรื่องง่าย ทั้งนี้เนื่องจากว่า มีวิธีการที่จะเลือกกระทำได้ หลายทาง ที่จะตอบสนองความ

¹⁹ Phillip Kotler(1997) *Marketing Management* 9th.ed. New Jersey : Prentice-Hall.

ต้องการของลูกค้า เมื่อวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว นักการตลาดจะต้องทำการตัดสินใจเพื่อดำเนินงาน โดยสามารถแยกออกเป็น 4 กลุ่มด้วยกัน คือ

- ผลิตภัณฑ์ (Product)
- ราคา (Price)
- การจัดจำหน่าย (Place)
- การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

ที่องค์กรธุรกิจต้องทุ่มเทความพยายามทางการตลาด (Marketing effort) ทั้งหมด เพื่อกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ที่เป็นเป้าหมายโดยเฉพาะ

ส่วนประสมทางการตลาด²⁰ หมายถึง “ปัจจัยทางการตลาดที่ควบคุมได้ ซึ่งบริษัทต้องใช้เป็นเครื่องมือร่วมกันเพื่อสนองความต้องการของตลาดเป้าหมาย” ส่วนประสมการตลาดประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ (Product) ราคา (Price) การจัดจำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาด (Promotion) ดังรูปต่อไปนี้

<u>ผลิตภัณฑ์</u>		<u>การจัดจำหน่าย</u>	
- คุณภาพ	- บรรจุภัณฑ์	- ช่องทางการจัดจำหน่าย	- การครอบคลุมตลาด
- รูปร่างลักษณะ	- ขนาด	- ท่าเลที่ตั้ง	- การสินค้าคงคลัง
- อุปกรณ์เสริม	- การบริการ	- การขนส่ง	
- ตราสินค้า	- การรับประกัน		
- การคืนสินค้า	- การกำหนดตำแหน่ง ของผลิตภัณฑ์		

²⁰เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2549) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

ราคา		การส่งเสริมการตลาด	
- ราคาตามป้าย	- การให้เครดิต	- การโฆษณา	- การส่งเสริมการขาย
- ส่วนลด	- ระยะเวลาการ	- การขายโดยใช้	- การให้ข่าวและ
- ส่วนยอมให้	จ่ายเงินชำระสินค้า	พนักงาน	ประชาสัมพันธ์

ภาพที่ 2.1 ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ²¹

พิบูล ทิปะปาล (2534 : 18-19) ได้กล่าวไว้ว่า ส่วนประสมทางการตลาด หรือ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ การตลาด ประกอบด้วย ตัวผลิตภัณฑ์ (product component) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า ลักษณะของผลิตภัณฑ์นั้น ให้ประโยชน์ต่อผู้บริโภค การส่งเสริมการตลาด (promotional component) เพื่อแจ้งบอกความสามารถของผลิตภัณฑ์ ที่จะสร้างความพึงพอใจกับผู้บริโภคโดยผ่านการโฆษณา การขายโดยบุคคล และการส่งเสริมการขาย การจัดจำหน่าย (place component) เพื่อแจกจ่ายผลิตภัณฑ์ วางออกจำหน่ายในสถานที่ และเวลาที่ เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า ราคา (price component) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การกำหนดราคาผลิตภัณฑ์ อยู่ในระดับเหมาะสมและยุติธรรม

เชาว์ โรจนแสง (2546 : 72-74) อธิบายว่า ส่วนประสมการตลาด (Marketing Mix) หมายถึง การผสมที่เข้ากันได้เป็นอย่างดี เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของการสร้างสินค้าและบริการ การกำหนดราคา การจัดจำหน่ายซึ่งได้มีการจัดออกแบบเพื่อใช้สำหรับการเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภค ที่ต้องการและการส่งเสริมการตลาดของผลิตภัณฑ์ที่เสนอขายการกำหนดส่วนประสมการตลาด จำเป็นจะต้องคำนึงถึงความต้องการของตลาดเป้าหมาย (Target Market) ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าที่มี ลักษณะคล้ายคลึงกัน เพื่อให้เข้าถึงความต้องการ ในการซื้อของตลาดได้ง่ายขึ้น

ส่วนประสมการตลาด ประกอบด้วยองค์ประกอบ 4 ตัว คือ

- ผลิตภัณฑ์ (Product) เป็นตัวแปรส่วนแรกของส่วนประสมการตลาดที่มีความสำคัญที่สุดที่นักการตลาดต้องหยิบยกขึ้นมาพิจารณาก่อน โดยการเลือกผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการของตลาดเป้าหมาย เพื่อ

²¹เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2549) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

- สะดวกในการพัฒนาส่วนประสมการตลาดตัวอื่น ๆ ให้สัมพันธ์กัน แม้ตัวผลิตภัณฑ์จะเป็นเพียงองค์ประกอบตัวเดียวในส่วนประสมการตลาดก็ตาม แต่เป็นตัวยุทธศาสตร์ที่มีรายละเอียดที่จะต้องพิจารณาอีกมากมาย เช่น ความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ (Product Variety) คุณภาพของผลิตภัณฑ์ (Quality) รูปแบบและการออกแบบผลิตภัณฑ์ (Design) สัญลักษณ์หรือลักษณะของผลิตภัณฑ์ (Features) ชื่อตราสินค้าของผลิตภัณฑ์ (Brand Name) การบรรจุภัณฑ์ การหีบห่อของผลิตภัณฑ์ (Packaging) ขนาดของผลิตภัณฑ์ (Sizes) การบริการของผลิตภัณฑ์ (Services) การรับประกันผลิตภัณฑ์ (Warranties) การรับคืนผลิตภัณฑ์ (Returns)
- ราคา (Price) เป็นสิ่งที่กำหนดมูลค่าในการแลกเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ หรือบริการในรูปแบบของเงินตรา แม้ว่าผลิตภัณฑ์และบริการจะถูกพัฒนาอย่างถูกต้องตามความต้องการของตลาดเป้าหมายแล้วก็ตาม ไม่ได้หมายความว่า ผลิตภัณฑ์จะขายได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ราคาคือตัวแปร ที่สำคัญตัวหนึ่งที่ทำให้ลูกค้าสนใจและยอมรับในผลิตภัณฑ์นั้น อย่างไรก็ตาม การกำหนดราคาจะต้องให้ถูกต้องและยุติธรรมโดยคำนึงถึงต้นทุน ลักษณะการแข่งขันในตลาดเป้าหมาย หากลูกค้าไม่ยอมรับราคาเมื่อใด แผนงาน ที่กำหนดไว้อาจจะล้มเหลว และนำไปปฏิบัติไม่ได้ ราคาที่เหมาะสมจะเป็นตัวผลักดันผลิตภัณฑ์ให้ออกสู่ตลาดเป้าหมายได้เป็นอย่างดี ประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับราคา ได้แก่ ราคาสินค้าในรายการหรือราคาที่ระบุ (List Price) ราคาที่ให้ส่วนลด (Discounts) ราคาที่มีส่วนยอมให้ (Allowances) ราคาที่มีช่วงระยะเวลาการชำระเงิน (Payment Period) ราคาที่มีเงื่อนไขการให้สินเชื่อ (Credit Terms)
 - การจัดจำหน่าย (Place) จะหมายถึงความถี่ การจัดช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel of Distribution) และการกระจายตัวสินค้า (Physical Distribution) ในการจัดช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ให้ดีเพียงใดก็ตาม หากไม่สนองความต้องการของผู้บริโภคได้ทันเวลาที่ต้องการ และสถานที่ที่เขาต้องการแล้ว ก็จะด้อยความหมายลงไป ในการพิจารณาว่าจะวางผลิตภัณฑ์ในสถานที่ใดที่เหมาะสม และในเวลาที่ถูกค้ำต้องการนั้น เป็นเรื่องที่ผู้บริหารการตลาดจะต้องนำมาพิจารณาควบคู่ไปกับการเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ผลิตถึงมือผู้บริโภค เส้นทางนั้นจะต้องผ่านคนกลางหรือ

สถาบันที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่ายหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อให้ผลิตภัณฑ์และบริการไปถึงมือผู้บริโภคในตลาดเป้าหมายได้ทันเวลาที่มีความต้องการ ปัจจัยสำคัญที่จะนำมาพิจารณาในตัวแปรของส่วนประสมการตลาด เกี่ยวกับ ด้านการจัดจัดจำหน่าย มีดังนี้ ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channels) ความครอบคลุม (Coverage) การเลือกใช้ช่องทาง (Assortments) ทำเลที่ตั้ง (Location) สินค้าคงเหลือ (Inventory) การขนส่ง (Transportation) คลังสินค้า (Warehousing)

- การส่งเสริมการตลาด (Promotion) เป็นการสื่อความหมายให้ตลาดเป้าหมายได้ทราบถึงผลิตภัณฑ์และบริการที่ต้องการจะจำหน่าย ณ สถานที่ใด ระดับใด การส่งเสริมการตลาดเป็นตัวแปรตัวหนึ่งของส่วนประสมการตลาด โดยทำหน้าที่ชี้ชวนให้ลูกค้าเป้าหมายสนใจ และซื้อผลิตภัณฑ์นั้น ๆ เครื่องมือที่ใช้ในการส่งเสริมการตลาด คือ ส่วนประสมของการส่งเสริมการตลาด ซึ่งประกอบด้วย การส่งเสริมการขาย (Sales Promotion) การโฆษณา (Advertising) การขายโดยบุคคล (Personal Selling) หรือหน่วยงานขาย (Sales Force) การประชาสัมพันธ์ (Public Relations) การตลาดทางตรง (Direct Marketing) ซึ่งหมายรวมถึง การส่งเสริมการขาย ทางไปรษณีย์ (Direct Mail) และการส่งเสริมการขาย ทางโทรศัพท์และทางอินเทอร์เน็ตด้วย (Telemarketing and Internet)

สรุปได้ว่า ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix: 4P's) คือหัวใจสำคัญของการบริหารการตลาด ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของกิจการ ประสบความสำเร็จได้นั้น ขึ้นอยู่กับ การปรับปรุงความสัมพันธ์ ที่เหมาะสมของส่วนประสมทางการตลาด ซึ่งประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ (Product) , ราคา (Price) , ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place) , การส่งเสริมการตลาด (Promotion) และ ต้องสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดเป้าหมายได้โดยให้ผู้บริโภคได้รับความพึงพอใจสูงสุด

3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 ผู้วิจัยพบว่า มีจำนวนไม่มากนัก ผู้วิจัย จึงได้นำผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุน

การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาครั้งนี้

ธีรภัทร ศรีนรคุตร (2548) ผู้อำนวยการ โครงการเอทานอล สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องแก๊สโซฮอล์ ซึ่งเป็นงานวิจัยที่ศึกษาถึงความเป็นมา และคุณสมบัติของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผลการศึกษาพบว่า

- แก๊สโซฮอล์ คือ น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว ที่มีส่วนผสมของเอทานอล ซึ่งเป็นสารออกซิเจนเนตชนิดหนึ่ง ที่ช่วยเพิ่มปริมาณออกซิเจนในน้ำ ทำให้การเผาไหม้สะอาดขึ้น และช่วยเพิ่มค่าออกเทน ส่วนน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วที่ใช้กันทั่วไปใช้ MTBE ซึ่งเป็นสารออกซิเจนเนตเช่นเดียวกันเป็นส่วนผสม แต่ข้อเสียของ MTBE คือย่อยสลายยาก และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- เอทานอล เป็นแอลกอฮอล์ที่ได้จากการหมักพืช โดยใช้ผลผลิตทางการเกษตร เช่น มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพด และอื่นๆ สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยตรงทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซล หรือผสมกับน้ำมันเบนซินเป็นแก๊สโซฮอล์ หากผสมกับดีเซลเป็นดีโซฮอล์

- ผลพลอยได้จากการผลิตเอทานอลมีอยู่หลายรูปแบบคือ กากของ มันสำปะหลังใช้ทำอาหารสัตว์ น้ำเสียใช้ทำปุ๋ย หรือ ทำไบโอแก๊ส ทำคาร์บอนไดออกไซด์ที่ใช้ในเครื่องดื่มอัดลม หรือในเครื่องดับเพลิง ทำน้ำแข็งแห้ง ฯลฯ

- ประโยชน์ที่ได้รับ คือ เป็นการเพิ่มมูลค่าพืชผลทางการเกษตร ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ สร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้กับประเทศอย่างยั่งยืน ลดมลภาวะในอากาศ ทำให้มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องการพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารสัตว์ (Animal Feed) ผลพลอยได้จากการผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลัง ซึ่งเป็นผลงานวิจัยที่เป็นองค์ความรู้ที่พร้อมพัฒนา/ขยายผล (8. เอทานอล) ผลการศึกษาพบว่า

- กากส่าที่ใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบในการผลิตเอทานอล ยังมีคุณค่าทางโภชนาการทางอาหารสัตว์

- ประโยชน์ที่ได้รับ คือ การใช้ประโยชน์จากกากส่าที่ใช้ผลิตเอทานอล ในการผลิตเป็นอาหารสัตว์ นำไปสู่การพัฒนาสูตรอาหารสัตว์ ตลอดจนต้นทุนการผลิตอาหารสัตว์ต่อไป

ลดาวลัย รามางกูร (2548) ศูนย์วิจัยและอบรมพลังงาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รายงานการวิจัย เรื่อง โครงการพลังงานและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

- เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลพลังงานของประเทศไทยในอดีตจนถึงปัจจุบันซึ่งจะช่วยให้การพยากรณ์การพัฒนาพลังงานในอนาคตใกล้เคียงกับความเป็นจริง ประกอบกับขอบเขตนโยบายและแนวทางการพัฒนาได้ถูกกำหนดไว้ในแผนพัฒนาพลังงานในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 6

- เป็นการเปรียบเทียบวิเคราะห์ข้อมูลกับประเทศอื่น ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาและข้อบกพร่องที่นำไปสู่การประหยัดพลังงานและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

สำนักงานพลังงานภูมิภาคที่ 9 รายงาน งานวิจัยพลังงานทดแทน : การแก้ปัญหาน้ำมันซึ่งเป็นรายงานการวิจัย ที่เกี่ยวกับ

- การพัฒนาเอทานอล และ ไบโอดีเซล จะต้องมีการบูรณาการอย่างเร่งด่วน ในด้านพลังงานทดแทน

- การผลิตเอทานอล และไบโอดีเซล จึงต้องสร้างเทคโนโลยีพึ่งตนเอง เพื่อให้สามารถผลิตเอทานอล และไบโอดีเซลที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน ต้นทุนการผลิตต่ำ แข่งขันกับราคาน้ำมันได้ เพื่อให้มีผลเป็นรูปธรรม สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงและช่วยแก้ปัญหาขาดแคลนและราคาที่สูงขึ้น และช่วยส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนที่ยั่งยืนในอนาคต

ชลีรัตน์ บรรจงลิขิตกุล (2548) สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทยได้ศึกษาวิจัยเรื่อง เอทานอล ซึ่งเป็นการศึกษาวิจัยถึง ภัยของเอทานอล หากนำเอทานอลไปดื่มกิน ผลการศึกษาพบว่า

- เอทานอลหรือเอทิล แอลกอฮอล์ (ethyl alcohol, C_2H_5OH) มีคุณสมบัติละลายน้ำได้ และดูดซึมได้ดีและเร็วในทางเดินอาหาร โดยเฉพาะที่กระเพาะอาหาร ลำไส้เล็ก และลำไส้ใหญ่ แม้แต่การสูดเข้าทางลมหายใจก็สามารถดูดซึมได้อย่างรวดเร็วทางปอด เมื่อเอทานอลเข้าสู่กระแสเลือดแล้ว เกือบทั้งหมดจะถูกออกซิไดส์ที่ตับได้เป็นสารอะเซทาลดีไฮด์ (acetaldehyde) ก่อนแล้วจะถูกออกซิไดส์ต่อไปจนเป็นคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) และน้ำ อัตราการออกซิไดส์จะขึ้นกับน้ำหนักตัวและเวลาที่ใช้ โดยจะไม่ขึ้นกับปริมาณของเอทานอลในเลือด

- พิษของเอทานอลจะก่อให้เกิด ผลร้ายแก่ผู้ดื่มเอง โดยมีฤทธิ์ยับยั้งปฏิกิริยาต่อระบบประสาทส่วนกลาง (central nervous system, CNS) ทำให้มีอาการง่วงซึม คลายความกังวล สูญเสียการทรงตัว ฯลฯ มีผลต่อหัวใจ ทำให้กล้ามเนื้อหัวใจบีบตัวน้อยลงมีผลทำให้กล้ามเนื้อเรียบ (smooth muscle) คลายตัว และมีผลเรื้อรังต่อร่างกาย และระบบประสาท ฯลฯ ซึ่งยังเป็นตัวก่อให้เกิดปัญหาในสังคมอีกด้วย โดยเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและคดีความต่างๆ

วัลลภา อรุณไพโรจน์ (2548) สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทยได้ศึกษาวิจัย เรื่อง เทคโนโลยีชีวภาพกับพลังงาน ซึ่งเป็นการศึกษาวิจัยถึง การใช้แอลกอฮอล์เป็นเชื้อเพลิง ผลการศึกษาพบว่า

- รถยนต์ที่ใช้แอลกอฮอล์ เป็นเชื้อเพลิง จะต้องได้รับการดัดแปลงเครื่องยนต์เสียก่อน จึงจะใช้แอลกอฮอล์เป็นเชื้อเพลิงได้
- ส่วนรถยนต์ที่ใช้แอลกอฮอล์ผสมกับน้ำมันหรือที่เรียกว่า แก๊สโซฮอล์ (gasohol) นั้น ไม่จำเป็นต้องดัดแปลงเครื่องยนต์แต่อย่างใด

กิตติพร บุญฤทธิ์ (2534) วิทยานิพนธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง การปนเปื้อนของ ตะกั่วในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร (ช่วงปี พ.ศ. 2528 – พ.ศ. 2532) เป็นวิทยานิพนธ์ที่วิจัยถึง ปริมาณตะกั่วในบรรยากาศของกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า

- บรรยากาศของกรุงเทพมหานครโดยทั่วไป มีการปนเปื้อนของตะกั่วในบรรยากาศ ที่ ปริมาณตะกั่วมีค่าไม่เกิน 2 ไมโครกรัมต่ออากาศ 1 ลูกบาศก์เมตร
- เมื่อเปรียบเทียบปริมาณตะกั่วที่เกิดจากแหล่งกำเนิดที่เป็นอุตสาหกรรม กับ แหล่งกำเนิดที่ใช้น้ำมันเบนซินหรือรถยนต์ พบว่า แหล่งกำเนิดที่สำคัญของตะกั่วที่ปนเปื้อนอยู่ใน บรรยากาศของกรุงเทพมหานคร คือ รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง

จากการศึกษา ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอล์ แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัย จึงใช้แนวทางการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ โดยใช้หลักการคิดเพื่อพัฒนาตัวแบบ นโยบายสาธารณะ ที่ว่า “การคิดแบบประยุกต์ใช้ (application thinking) เป็นการคิดโดยนำทฤษฎี หลักการ วิชาการ มาประยุกต์ใช้” และ ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกใช้เครื่องมือทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4P's)²² หรือที่เรียกว่าส่วนประสมทางการตลาด ซึ่งประกอบด้วย

1. ผลิตภัณฑ์ (Product)
2. ราคา (Price)
3. การจัดจำหน่าย (Place)
4. การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

²² เนื้อหาประกอบการสอนวิชา เศรษฐศาสตร์และธุรกิจเบื้องต้น (วันที่ 20

กันยายน พ.ศ. 2549) ที่มา : <http://www.bus.ubu.ac.th/mak.html>

มาใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ แทนการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันเบนซิน 95 เพื่อให้ยุทธศาสตร์แก๊สโซฮอลล์ บรรลุตาม วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้