

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันโลกกำลังเผชิญปัญหากับวิกฤตการณ์น้ำมันแพง อันเนื่องมาจากปัจจัยหลายประการ เช่น ความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นทั่วโลก เป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจระบบใหญ่ในประเทศจีน อินเดีย หรือสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ทำให้อุปสงค์น้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกัน กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม ภาวะคอขวดด้านการกลั่นน้ำมัน รวมถึงความตึงเครียดและความรุนแรงทางการเมืองในประเทศตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ผลิตน้ำมันราว 1 ใน 3 ของโลก ส่งผลให้ลดความเชื่อมั่นต่อปริมาณการผลิตน้ำมัน จนเกิดการขาดแคลนกำลังการผลิตน้ำมันส่วนเกิน การจัดส่งน้ำมันเกิดภาวะหยุดชะงัก บริษัทต่างๆ จึงจำเป็นต้องสร้างโรงงานน้ำมันแห่งใหม่ที่มีราคาแพงขึ้นไปกว่าเดิม ประกอบกับแหล่งน้ำมันขนาดใหญ่เป็นสิ่งที่หายากยิ่งขึ้น อีกทั้งการพัฒนาแหล่งน้ำมันก็ต้องใช้เงินทุนสูง การขนส่งน้ำมันระหว่างภูมิภาคเป็นไปได้ยาก ทั้งหมดจึงเป็นปัจจัยเกื้อหนุนที่ทำให้ราคาน้ำมันดิบตัวขึ้นสูงอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วในระยะเวลาดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อทุกภูมิภาคของโลก¹

ในส่วนของประเทศไทย เนื่องจากความพยายามในการพัฒนาประเทศ และสร้างอำนาจในด้านพลังงานผลิต เพื่อแข่งขันกับประเทศต่างๆ ส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น เพราะน้ำมันเป็นวัตถุดิบสิ้นเปลือง ที่อาจถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่ห้าของการดำรงชีพ เป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการผลิตทางภาคอุตสาหกรรม เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ยานพาหนะ แต่ด้วยลักษณะของประเทศที่ขาดแหล่งทรัพยากรดังกล่าว จึงจำเป็นต้องอาศัยการพึ่งพิงโดยนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เป็นเหตุให้ไม่สามารถกำหนดราคาได้ อีกทั้งความต้องการของตลาดโลกที่เพิ่มปริมาณการใช้น้ำมันมากขึ้นทุกวัน ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่า ราคาน้ำมันจะต้องเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับเช่นกัน

ที่ผ่านมาเราใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ในราคาต่อลิตร/บาท เป็นหลักหน่วย เพียงระยะเวลาไม่นานราคาน้ำมันได้สูงขึ้นเป็นหลักสิบ และจากสถิติแนวโน้มราคาน้ำมัน ถ้าประเทศไทย

¹“สารนำรู้ของถึงก๊าซเอ็นจีวี,” <<http://www.thannews.th.com/detailNews.php?id=T1019334 &issue=1933>>, 18 ตุลาคม 2549.

ยังมีการใช้พลังงานจากน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ราคาน้ำมันที่เราจะต้องใช้บริโภค ลิตร/บาท จะเป็นหลักร้อยอย่างแน่นอน² ซึ่งสถิติปัจจุบันนี้ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันถึง 7 แสนบาร์เรลต่อวัน หรือเป็นจำนวนเงินประมาณ 6 – 7 แสนล้านบาทต่อปี³ เมื่อเทียบกับสินค้าส่งออกจะเห็นว่าเราเสียดุลการค้ากับต่างประเทศเป็นจำนวนมาก หากขาดมาตรการแก้ไข หรือป้องกันปัญหาดังกล่าว ย่อมส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวม ซึ่งจะเป็นปัญหาต่อประเทศตามมาในที่สุด

เพื่อแก้ไขปัญหการขาดแคลนพลังงานเชื้อเพลิงและลดค่าใช้จ่ายในส่วนของการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ถ้ารัฐบาลเร่งผลักดันวาระแห่งชาติพัฒนาพลังงานทดแทนในเชิงรูปธรรม จึงได้มีการสำรวจแหล่งทรัพยากรเชื้อเพลิงอื่นภายในประเทศเพื่อมาทดแทนน้ำมัน โดยเน้นส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงทางเลือก เช่น “เอทานอล” ซึ่งก็คือ การนำเบนซินผสมกับเอทิลแอลกอฮอล์ เป็นต้นแบบการใช้เชื้อเพลิงจากปิโตรเลียมอย่างประหยัด “ไบโอดีเซล” ที่เคยนิยมกันอย่างแพร่หลายเมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมา หรือ “ก๊าซโซฮอลล์” ที่ใช้แอลกอฮอล์ผสมลงในน้ำมันเชื้อเพลิงตามอัตราส่วนที่เหมาะสม เป็นต้น แต่เนื่องจากปัญหาที่ตามมาหลังจากการใช้พลังงานดังกล่าว เช่น ขาดความสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ หรือปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบในส่วนผสมมีราคาเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ผู้ขายยานพาหนะไม่ตอบรับเท่าที่ควร นอกจากนี้ยังมีปัจจัยทางด้านความพร้อมในการเตรียมการและการป้องกันปัญหาที่อาจขึ้นตามมา ส่งผลให้การใช้พลังงานทดแทนจากที่กล่าวมาไม่ประสบความสำเร็จหรือใช้กันในวงกว้างตามที่คาดการณ์เอาไว้⁴

นอกจากนี้ยังมีการนำก๊าซหุงต้ม ซึ่งมีชื่อเป็นทางการว่าก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas : LPG) หรือเรียกย่อๆ ว่า แอลพีจี ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแยกน้ำมันดิบในโรงกลั่นน้ำมันหรือการแยกก๊าซธรรมชาติ ในโรงแยกก๊าซธรรมชาติ⁵ ซึ่งประเทศไทยได้มีการนำก๊าซ

²“ความเป็นมาก๊าซเอ็นจีวี,” <<http://www.sugarzone.in.th/article/article17.htm>> ,

23 พฤศจิกายน 2549.

³“คุยกันวันสบายเรื่องเอ็นจีวี กับดร.จิตรพงษ์ กว้างสุขสถิตย์,”

<<http://www.thaienergynews.com/ArticleShowDetail.asp?ObjectID=39>> ,

18 พฤศจิกายน 2549.

⁴“Diesel Dual Fuel เชื้อเพลิงคู่เพื่อความประหยัดในเครื่องดีเซล,”

<http://www.grandprixgroup.com/gpi/maggrandprix/detail.asp?news_id=921> ,

18 ตุลาคม 2549.

⁵“ก๊าซธรรมชาติคืออะไร,” <<http://www.one2car.com/scg/1.aspx>> ,

22 พฤศจิกายน 2549.

ดังกล่าวมาใช้ในยานยนต์ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2513 และแพร่หลายมากขึ้นในปี พ.ศ. 2523 เนื่องจาก ก๊าซแอลพีจี มีราคาถูกกว่าและสะดวกในการหาสถานที่เติมเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่จะใช้ในรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง โดยมีการดัดแปลงเครื่องยนต์ที่นำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น⁶ โดยผู้ขับขี่ ยวดยานที่ใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่ขาดความรู้ที่จะนำไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติตน เพื่อลดอันตรายเสี่ยงภัยของตนเอง นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ยังมีความเห็นว่า การขับขี่ยวดยานโดยใช้ก๊าซ แอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงมีอันตรายต่อสุขภาพ ทำให้มีอาการเจ็บป่วย อ่อนเพลียบ่อยครั้ง และก๊าซที่ ปลดปล่อยออกมาสร้างอันตรายต่อสุขภาพต่อผู้ใช้ท้องถนนทั่วไป⁷ ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าว ส่งผลให้เกิด ปัญหาต่างๆ ตามมา เพราะนอกจากจะไม่สามารถรับประกันความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ยวดยาน พาหนะได้อย่างเต็มที่แล้ว หากรถยนต์หันมาใช้ก๊าซแอลพีจีมากขึ้นเพียงใด รัฐบาลจำเป็นต้องตรึง ราคาไว้ เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการครัวเรือนได้รับผลกระทบไปด้วย ส่งผลให้ไม่สามารถปรับราคาก๊าซ ขึ้นไปตามราคาที่แท้จริงได้ ซึ่งคุณสมบัติของเชื้อเพลิงที่ใช้ในรถยนต์ หากเปรียบเทียบกับก๊าซเอ็น จีวีนั้น จะมีคุณสมบัติที่แตกต่างกันออกไป ดังแสดงให้เห็นการเปรียบเทียบรายละเอียดต่างๆ ใน ตารางที่ 1.1

⁶สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), “ก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานยนต์ (เอ็นจีวี) ในประเทศไทย,” < http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=ps_pr_fu_ga_ng_02_01#top >, 30 ตุลาคม 2549.

⁷นักศึกษามหาบัณฑิตโครงการสังคมศาสตร์สิ่งแวดล้อม รุ่นที่ 1, “ความรู้สึกละอายของ ผู้ขับขี่ยวดยานโดยใช้แก๊สเป็นเชื้อเพลิง ศึกษากรณีผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร,” (โครงการวิจัย คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2525), น. บทคัดย่อ.

ตารางที่ 1.1

แสดงการเปรียบเทียบคุณสมบัติของก๊าซเอ็นจีวีกับเชื้อเพลิงชนิดอื่นที่นิยมใช้กัน⁸

ข้อเปรียบเทียบ	ก๊าซเอ็นจีวี	ก๊าซแอลพีจี	น้ำมันเบนซิน	น้ำมันดีเซล
สถานะ	เป็นก๊าซ	เป็นก๊าซและเก็บ ในรูปของเหลว	เป็นของเหลว	เป็นของเหลว
ความหนาแน่น	เบากว่าอากาศ จึงไม่มีการสะสม เมื่อเกิดการรั่วไหล	หนักกว่าอากาศ จึงเกิดการสะสม ซึ่งอันตราย	หนักกว่าอากาศ	หนักกว่าอากาศ
ปริมาณสะสม ที่ทำให้เกิด การติดไฟ	5-15%	2.0-9.5%	1.4-7.6%	0.6-7.5%
อุณหภูมิที่ ติดไฟได้เอง	650 C	481 C	275 C	250 C

อย่างไรก็ตาม อนาคตของการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ เชื่อว่าคงจะมีราคาสูงขึ้นเรื่อย ๆ หลังจากที่มีรัฐบาลหยุดจ่ายเงินชดเชยก๊าซหุงต้ม โดยเมตตา บันเทิงสุข ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กล่าวว่า

...กระทรวงฯ ยังยืนยันแผนเดิมที่จะค่อย ๆ ลดการอุดหนุนก๊าซแอลพีจี จากที่ปัจจุบันอุดหนุนด้วยเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตรา 3 บาท/กิโลกรัม โดยจะทยอยลดการอุดหนุนครั้งละ 1 บาทต่อกิโลกรัม ส่วนการอุดหนุนจากภาคเอกชน จะยังคงมีการอุดหนุนต่อไป เพราะหากยกเลิกให้เป็นระบบลอยตัวอย่างเสรีเต็มที่ ราคาก๊าซฯ ส่วนนี้ก็จะปรับเพิ่มอีก 6-7 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งจะกระทบหนักต่อภาคประชาชนที่ใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงทำอาหาร ก็อาจจะเป็นไปได้ว่า อาจจะลดตัวก๊าซแอลพีจีเฉพาะภาคขนส่งเท่านั้น...⁹

⁸“ปลดแอกน้ำมัน...รับขวัญเอ็นจีวี,” <<http://www.thaienergynews.com/ArticleShowDetail.asp?ObjectID=35>>, 22 พฤศจิกายน 2549.

⁹“รู้จักเอ็นจีวี,” <http://www.grandprixgroup.com/gpi/maggrandprix/detail.asp?news_id=921>, 22 พฤศจิกายน 2549.

จากลักษณะดังกล่าวจะทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการที่ใช้เชื้อเพลิงจากก๊าซแอลพีจีต้องแบกรับภาระจากราคาก๊าซที่สูงขึ้นอย่างแน่นอน และหากเปรียบเทียบในส่วนของราคาเชื้อเพลิงชนิดต่างๆ กับก๊าซเอ็นจีวี ก็ sẽเห็นความแตกต่างอย่างชัดเจน ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2

แสดงการเปรียบเทียบราคาก๊าซเอ็นจีวีกับเชื้อเพลิงชนิดอื่น¹⁰

ชนิดของเชื้อเพลิง	ราคา (บาท/ลิตร)
พีทีที อัลฟา เอ็กซ์ ออกเทน 95	29.99
พีทีที อัลฟา เอ็กซ์ ออกเทน 91	29.19
พีทีที เดลต้า เอ็กซ์ ยูโรทรี	25.34
แก๊สโซฮอล์ 95	26.69
แก๊สโซฮอล์ 91	26.39
ดีเซลปาล์ม	24.64
ไบโอดีเซล	24.64
แอลพีจี	16.81
เอ็นจีวี	8.50 (บาท/กิโลกรัม)

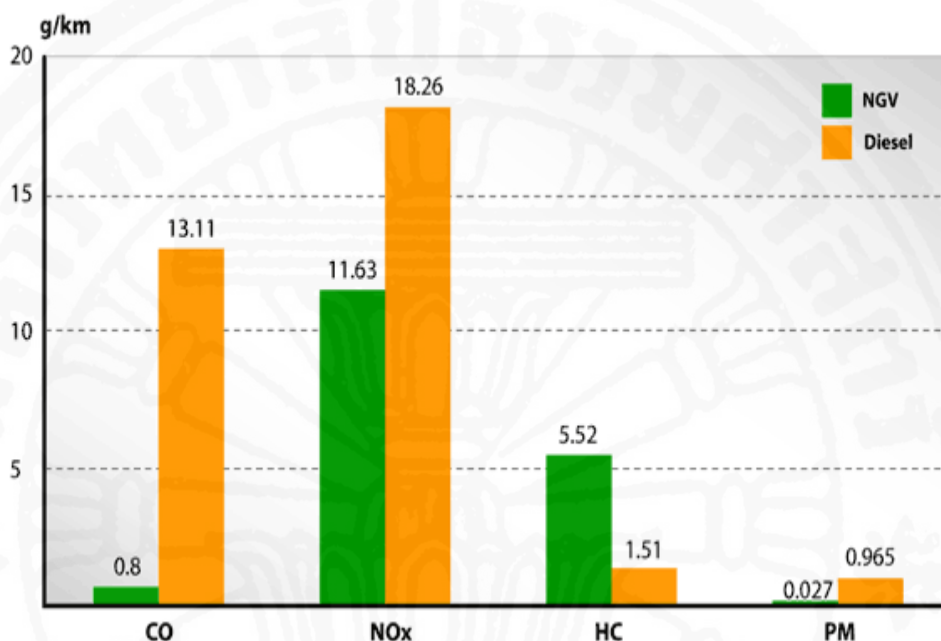
เมื่อเกิดประเด็นปัญหาตามที่กล่าวมานั้น รัฐบาลจึงหันมาส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติ (Natural Gas Vehicles) หรือก๊าซเอ็นจีวี (NGV) แทน เพราะมองว่าเป็นพลังงานที่ประเทศไทยสามารถผลิตได้เอง มีราคาถูกกว่าน้ำมันและเชื้อเพลิงชนิดอื่นเป็นอย่างมาก ทั้งยังสะอาดและไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ ซึ่งระดับของเสียที่เกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ที่ส่งผลต่อสภาวะแวดล้อม โดยเปรียบเทียบกันระหว่างรถโดยสารที่เครื่องยนต์ใช้น้ำมันดีเซลกับเครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวี ทำให้เห็นถึงความแตกต่าง โดยพิจารณาจาก แผนภูมิที่ 1.1

¹⁰บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), “ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขายปลีก ณ กรุงเทพมหานคร,”

<http://www.pttplc.com/th/ptt_core.asp?page=nc_oi>, 12 พฤษภาคม 2550.

แผนภูมิที่ 1.1

แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปริมาณสารมลพิษชนิดต่าง ๆ จากรถโดยสารเอ็นจีวี และรถโดยสารดีเซล¹¹



จากแผนภูมิแสดงให้เห็นว่า เครื่องยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ มีระดับการปล่อยสารพิษที่ต่ำกว่าเครื่องยนต์ที่ใช้เบนซินและดีเซล โดยเฉพาะคาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนออกไซด์ นอกจากนี้ ยังมีข้อมูลสนับสนุนจาก The Australian Greenhouse Office ซึ่งเปรียบเทียบรถเอ็นจีวีกับรถที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง พบว่า รถที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีสามารถลดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ได้ถึงร้อยละ 50 – 80 ลดก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ได้ ร้อยละ 60 - 90 ลดก๊าซไฮโดรคาร์บอนได้ร้อยละ 60 – 80 และแทบจะไม่มีฝุ่นละอองปล่อยออกมาเลย ดังนั้น ก๊าซเอ็นจีวีจึงถือเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ซึ่งจะทำให้สภาพแวดล้อมของโลกดีขึ้น อีกทั้งช่วยลดปัญหาสภาวะโลกร้อน หรือปัญหาภาวะเรือนกระจก

นอกจากนี้ ภาครัฐได้กำหนดราคาจำหน่ายก๊าซเอ็นจีวี สูงสุดไม่เกิน 10.34 บาทต่อกิโลกรัม¹² ดังนั้นรถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวี เป็นเชื้อเพลิงสามารถประหยัดเงินในกระเป๋าได้

¹¹บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), “เอ็นจีวีพลังงานสะอาด,” <<http://www.eppo.go.th/ngv/index.html>>, 18 พฤศจิกายน 2549.

เกินครึ่งหากเทียบกับการใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงในระยะทางที่ร่ว่งเท่ากัน รวมถึงตั้งเป้าหมายขยายการใช้ก๊าซเอ็นจีวี ในภาคคมนาคมขนส่งให้ถึง 10% ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะช่วยให้สามารถประหยัดเงินจากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงได้ประมาณปีละ 3 หมื่นล้านบาท โดยหน่วยงานที่เข้ามาสนับสนุนโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการรณรงค์การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในยานยนต์ เริ่มจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่ประกาศรับผู้ประกอบการที่สนใจเปิดให้บริการสถานีก๊าซเอ็นจีวีในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามแผนขยายสถานีก๊าซเอ็นจีวีไม่น้อยกว่า 200 แห่ง รวมถึงธุรกิจการอบรมเจ้าหน้าที่ติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวี โดยเฉพาะรุ่นเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา มีผู้เข้ารับการอบรมถึง 250 คน ซึ่งรวมแล้วมีการอบรมช่างติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวีไม่ต่ำกว่า 650 คน¹³ และนอกจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) แล้ว ยังมีหน่วยงานอื่นๆ ที่ให้การสนับสนุนทั้งส่วนของนโยบายและภาคปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในยานยนต์ ซึ่งสามารถสรุป ได้ดังนี้

โครงการสนับสนุนจากภาครัฐ¹⁴ มีดังนี้

1. นโยบายการส่งเสริมก๊าซเอ็นจีวีในภาคขนส่ง

1.1 นโยบายด้านภาษี

- 16 มี.ค.48 เสนอเรื่องให้ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง พิจารณายกเว้น/ลดหย่อนอากรนำเข้า สำหรับอุปกรณ์ในการติดตั้งก๊าซเอ็นจีวี และอุปกรณ์ที่ใช้ในสถานีที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี จำนวน 30 รายการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ เพื่อเสนอเข้า ครม. พิจารณา

¹²“ระดับราคาเอ็นจีวี,” <<http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9480000>>, 18 ตุลาคม 2549.

¹³ทัศนัย ตั้งคุณานนท์, “ปั๊มก๊าซเอ็นจีวีเฟื่องฟูรับราคาน้ำมันทรงตัวระยะยาว,” [Business.com](http://www.Business.com) 18 (กันยายน 2549):28.

¹⁴สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และกรมธุรกิจพลังงาน, “นโยบายส่งเสริมการใช้เอ็นจีวีในภาคขนส่ง,” <http://pttinternet.pttplc.com/csc_gas/csc_ind/utilization/car_old.asp>, 23 ตุลาคม 2549.

- ก.ค.2547 กรมสรรพสามิตได้ลดภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิง จากอัตราร้อยละ 35 เหลือ ร้อยละ 20 นโยบายด้านภาษี การขอยกเว้น/ลดหย่อนภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิต

1.2 นโยบายด้านราคา

- ปัจจุบัน - พ.ศ. 2549 ราคาจำหน่ายที่ 50 เปอร์เซ็นต์ของดีเซล (ปัจจุบันราคาจำหน่ายก๊าซเอ็นจีวีเท่ากับ 8.50 บาท/กิโลกรัม)

- กำหนดเพดานราคาก๊าซเอ็นจีวีไว้ที่ระดับไม่เกิน 10 บาท/ลิตร เทียบเท่าเบนซิน 91(10.34 บาท/กิโลกรัม) ภายในปี 2551

2. มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคม

2.1 มาตรการบังคับ

- กำหนดให้ รถแท็กซี่ใหม่ใน กทม. รถที่ให้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิ รถโดยสาร ขสมก. รถร่วม ในกรุงเทพฯ บขส. รวมถึงรถร่วมที่เส้นทางวิ่งมีสถานีให้บริการก๊าซเอ็นจีวีให้ใช้เชื้อเพลิงดังกล่าวภายใน 3 ปี

2.2 มาตรการสนับสนุน

- ให้กรมทางหลวงสนับสนุนการใช้พื้นที่ริมทางหลวงให้บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สร้างสถานีก๊าซเอ็นจีวี

- ให้กรมการขนส่งทางบกลดภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ประจำปี สำหรับรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวี

- เพิ่มจำนวนผู้ได้รับเห็นชอบให้ตรวจ และทดสอบถังและอุปกรณ์สำหรับรถใช้ก๊าซเอ็นจีวีอัดเป็นเชื้อเพลิง

- ดูแลการจัดทำมาตรฐานและควบคุมดูแลการติดตั้งอุปกรณ์ของก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงการดัดแปลงรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีให้ได้มาตรฐาน

3. มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐโดยกระทรวงอุตสาหกรรม

3.1 มาตรการสนับสนุน

- ผลักดันให้ผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศ ผลิตรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวี

- ให้ BOI ทบทุนการส่งเสริมการลงทุน สิทธิประโยชน์ กิจการผลิต รวมถึงการประกอบรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด

- กิจการสถานีบริการก๊าซเอ็นจีวี LCNG LNG ได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุด

- กิจกรรมประกอบรถขนส่งที่เครื่องยนต์ใช้ก๊าซเอ็นจีวี ให้ได้รับการยกเว้น
อากรนำเข้าเครื่องยนต์ และอุปกรณ์เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงภาษีรายได้ 3 ปี

4. มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐโดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4.1 มาตรการสนับสนุน

- เร่งรัดการพิจารณาผ่อนผันการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับโครงการวางท่อส่งก๊าซธรรมชาติในประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 เรื่องการกำหนดประเภทและขนาดของโครงการที่ต้องจัดทำ ซึ่งกำหนดให้ ระบบขนส่งปิโตรเลียมและเชื้อเพลิงทางท่อทุกขนาด ต้องจัดทำอีไอเอ (ทั้งนี้ ปตท. ได้นำเสนอขอแก้ไขประกาศฯ ไปยัง คณะอนุกรรมการด้านเทคนิค และแนวทางการจัดทำรายงานฯ สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเมื่อปี พ.ศ. 2546 และผ่านการพิจารณาเห็นชอบจาก คณะอนุกรรมการฯ แล้วโดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอเรื่องไปยังคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป)

5. มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐโดยกระทรวงพลังงาน

5.1 มาตรการบังคับ

- ให้กองทุนอนุรักษ์พลังงานฯ จัดกองทุนรับประกันเงินกู้ ของผู้ติดตั้งอุปกรณ์หรือดัดแปลงรถเพื่อใช้ก๊าซเอ็นจีวี

5.2 มาตรการสนับสนุน

- จัดสรรงบประมาณเพื่อ ชื้อ ติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซเอ็นจีวีให้กับรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. บขส. และรถของหน่วยราชการรวมไปถึงรัฐวิสาหกิจ
- สถาบันการเงินของรัฐ จัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำสำหรับการซื้อรถที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวี ใหม่และติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวี
- ใช้มาตรการภาษี (อากรนำเข้า/สรรพสามิต) เกี่ยวกับรถยนต์ เพื่อให้ราคารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีซึ่งผลิตในประเทศ ใกล้เคียงหรือสูงกว่ารถยนต์เบนซิน/ดีเซลเพียงเล็กน้อย
- ยกเว้นอากรนำเข้า (CBU) สำหรับรถยนต์ดีเซลขนาดใหญ่เป็นเวลา 3 ปี เพื่อให้ราคารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีใกล้เคียงหรือสูงกว่ารถยนต์ดีเซลเพียงเล็กน้อย
- ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องยนต์รถใช้ก๊าซเอ็นจีวี และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งอะไหล่
- ยกเว้นภาษีนำเข้าถังก๊าซเอ็นจีวี

6. มาตรการสนับสนุนจากกรุงเทพมหานคร

6.1 มาตรการบังคับ

- กำหนดให้รถเก็บขยะใหม่ และที่มีอยู่ในปัจจุบันใช้ก๊าซเอ็นจีวีมาตรการสนับสนุน
- เร่งจัดที่ดินของรัฐใน กทม.ชั้นในให้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สร้างสถานีให้บริการก๊าซเอ็นจีวี
- จัดที่ดินศูนย์กำจัดมูลฝอยอ่อนนุช / หนองแขม สร้างสถานีให้บริการก๊าซเอ็นจีวี

7. มาตรการสนับสนุนจากหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ

7.1 มาตรการบังคับ

- กำหนดให้รถ อันได้แก่ รถหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ รถใหม่ รถเช่า และรถที่มีสถานีบริการก๊าซเอ็นจีวีอยู่ปัจจุบันในจังหวัด หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

โครงการส่งเสริมเอ็นจีวี มีดังนี้

1. โครงการรถแท็กซี่ 3,000 คัน
2. โครงการรถแท็กซี่ 7,000 คัน
3. โครงการซื้อรถขยะเอ็นจีวีของกรุงเทพมหานคร
4. โครงการหัวรถจักรเอ็นจีวี
5. โครงการหัวรถลากเอ็นจีวี
6. โครงการเรือประมงเอ็นจีวี
7. โครงการรถโดยสารประจำทางเอ็นจีวีของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
8. โครงการเอ็นจีวีเพื่อประชาชน
9. โครงการเอ็นจีวีเพื่อเศรษฐกิจไทย
10. โครงการส่งเสริมการใช้เอ็นจีวี ในรถยนต์ราชการ

ส่วนในด้านการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวี การติดตั้ง รวมถึงการรับประกันความปลอดภัยให้กับประชาชนได้เข้าถึงข้อมูลดังกล่าว

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้เข้ามาดำเนินการสนับสนุนในการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ข่าวสารดังกล่าว ซึ่งสามารถสรุปสื่อที่ใช้ในการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ได้ ดังนี้¹⁵

1. การออกสปอตโฆษณาทางโทรทัศน์ มีทั้งหมด 4 ชุดซึ่งประกอบไปด้วย ชุดภาพยนตร์โฆษณา พลังทะเล Change Save และ Save and Safety

2. การออกสปอตโฆษณาตามคลื่นวิทยุ ได้แก่ คลื่น FM 99.0 MHz, คลื่น FM 100.0 MHz, คลื่น FM 103.0 MHz และคลื่น FM 106.5 MHz โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับโครงการรณรงค์และส่งเสริมให้ประชาชนหันติดตั้งและใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ ได้แก่ โครงการติดเอ็นจีวีเงินสดลดให้ 10,000 บาท อนาคตผ่านศูนย์เปอร์เซ็นต์ และแท็กซี่ติดเอ็นจีวีฟรี

3. การโฆษณาผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ โดยแบ่งออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้¹⁶

3.1 การโฆษณาผ่านทางหนังสือพิมพ์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับ ผู้ที่สนใจสามารถติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีโดยชำระเงินในระบบผ่อนกับธนาคารธนาชาติในอัตราดอกเบี้ยศูนย์เปอร์เซ็นต์ เอ็นจีวีเพื่อประชาชน ความปลอดภัย ข้อแตกต่างระหว่างก๊าซเอ็นจีวีกับก๊าซแอลพีจี และความประหยัด ลงโฆษณาในหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ หนังสือพิมพ์มติชน และหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ

3.2 การโฆษณาผ่านทางนิตยสารเฉพาะกลุ่ม เช่น U Challenge และ logistic เป็นต้น โดยมีเนื้อหาเช่นเดียวกับในหนังสือพิมพ์

3.3 แผ่นพับ ซึ่งแบ่งเนื้อหาเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ โดยแต่ละประเภทมีรายละเอียดดังนี้

3.3.1 แผ่นพับประเภททั่วไป แบ่งเป็น 3 รายการ ได้แก่

- แผ่นพับเกี่ยวกับแผนที่บริษัทและสถานที่ให้บริการเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี
- แผ่นพับเกี่ยวกับการให้ความรู้ ก๊าซเอ็นจีวี คืออะไร
- แผ่นพับเกี่ยวกับอัตราการประหยัดและจุดคุ้มทุนเมื่อใช้ก๊าซเอ็นจีวี

3.3.2 แผ่นพับที่ขึ้นอยู่กับโครงการส่งเสริมการติดตั้งหรือการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในขณะนั้น เช่น โครงการที่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ร่วมมือกับธนาคารธนาชาติ ได้แก่ ดอกเบี้ยศูนย์เปอร์เซ็นต์ โครงการยื่นใบสมัครรู้ติดตั้งได้เลย เป็นต้น

¹⁵สัมภาษณ์ ปัทมาวดี ศรประพันธ์ และภาวณา ปทุมุตตรังษี, เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), 28 พฤศจิกายน 2549.

¹⁶สัมภาษณ์ กรบงกช ศรีสุพรรณ, เจ้าหน้าที่ตลาดก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), 26 มกราคม 2549

3.4 โปสเตอร์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับโครงการติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวีโดยผ่านเงินกับสถาบันการเงินธนาคารในอัตราดอกเบี้ยศูนย์เปอร์เซ็นต์ ซึ่งจะติดตามบริษัทที่ติดตั้งซึ่งผ่านมาตรฐานจากกรมธุรกิจพลังงาน กรมการขนส่งทางบก และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) รวมถึงสถานที่ให้บริการเชื้อเพลิงเอ็นจีวีในรถยนต์อยู่ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. การโฆษณาโดยใช้สื่อนอกอาคารสถานที่ (out-of-home characteristics) โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

4.1 สื่อโฆษณากลางแจ้งบิลบอร์ด (Billboard) นำเสนอประเด็นหลักเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีทั้งหมด 3 เรื่อง ได้แก่ เรื่องประหยัด เรื่องปลอดภัย และเรื่องสะดวก ซึ่งจะติดกระจายโดยเน้นที่เขตปริมณฑล และตามจุดพักรถตามจังหวัดต่างๆ เช่น บริเวณทางด่วนมอเตอร์เวย์ แยกบางปะอิน เป็นต้น

4.2 สื่อโฆษณาเคลื่อนที่ แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่

4.2.1 สติกเกอร์รูปตัวอักษร ptt NGV เพื่อใช้ติดสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กทั้ง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล รวมไปถึงรถยนต์ขนาดใหญ่ เช่น รถประจำทางที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิง เป็นต้น

4.2.2 สติกเกอร์ขนาดใหญ่ สำหรับติดบริเวณด้านข้างและด้านนอกตัวรถ โดยติดเฉพาะรถตู้ประจำทางของขสมก. และรถของหน่วยงานบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

5. สื่ออื่นๆ ได้แก่ งานแถลงข่าว และการจัดกิจกรรมสัญจรตามสถานที่ต่างๆ (Road Show) เช่น งานแถลงข่าวเอ็นจีวี มอเตอร์โชว์ มอเตอร์เอ็กซ์โป เป็นต้น โดยใช้การจัดนิทรรศการให้ความรู้ รวมทั้งมีพนักงานของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการติดตั้งและใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ให้คำแนะนำและคำอธิบายแก่ผู้สนใจ

นอกจากนี้ยังมีบริการในการไขข้อข้องใจผ่านศูนย์บริการข้อมูลทางโทรศัพท์ (Call Center) จากหน่วยงานและองค์กรต่างๆ เช่น สายด่วนหรร 2 Ptt NGV Call Center ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กรมธุรกิจพลังงาน กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน เป็นต้น รวมถึงยังสามารถค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ด้วยตนเองจากเว็บไซต์ขององค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในยานยนต์ ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ไทยเอ็นเนอจิวส์ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

จากการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมาในข้างต้น ก็เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีทดแทนหรือควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน รวมทั้งให้ผู้ที่เคยใช้แก๊สแอลพีจีหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้การใช้พลังงานทางเลือกอย่างก๊าซเอ็นจีวีจะไม่ใช่วิธีใหม่ รวมถึงได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล สถาบันการเงิน หรือแม้แต่สื่อมวลชน ในการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในยานพาหนะ เพื่อลดปัญหาการนำเข้าพลังงานเชื้อเพลิงอย่างจริงจัง แต่ปัญหาที่ประสบอยู่ในขณะนี้ คือ ประชาชนยังขาดข้อมูล เนื่องจากข่าวสารการใช้ประโยชน์ ความคุ้มค่า รวมถึงการสนับสนุนในด้านต่างๆ กับประชาชนให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวียังมีไม่มากเท่าที่ควร รวมทั้งการยอมรับในการใช้พลังงานดังกล่าวก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง อีกทั้งประชาชนค่อนข้างที่จะได้รับข้อมูลจากผลเสียของการติดตั้งก๊าซเพื่อใช้ในรถยนต์ เช่น การติดตั้งก๊าซทำให้เครื่องยนต์ระเบิดและเกิดการลุกไหม้น้ำมันซึ่งอันตรายต่อผู้ใช้พลังงานดังกล่าว ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว จากลักษณะดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับผู้ที่ใช้ก๊าซแอลพีจีแทบทั้งสิ้น เพราะขาดมาตรฐานและความรู้ในการติดตั้ง ส่งผลให้เกิดปัญหาตามมา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงทำการศึกษาถึง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ทศนคติ และแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อพิจารณาถึงลักษณะพฤติกรรมในข้างต้น ให้เกิดความเข้าใจ ความรู้สึก รวมถึงพฤติกรรมที่อาจส่งผลให้เกิดการยอมรับการใช้ก๊าซธรรมชาติ ที่อาจเป็นแหล่งพลังงานทดแทนได้อีกทางหนึ่ง นอกจากนี้หากการใช้ประโยชน์จากก๊าซเอ็นจีวีมีมากขึ้น การวางแผนเพื่อดำเนินการโฆษณาหรือประชาสัมพันธ์ต่อไปในอนาคตภายใต้ข้อมูลที่ได้จากความคิดเห็นและความต้องการของประชาชน ย่อมเป็นส่วนส่งเสริมให้การสื่อสารประสบผลสำเร็จได้ดียิ่งขึ้น

ปัญหาของการศึกษา

1. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
2. ทศนคติเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
3. แนวโน้มการยอมรับเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
4. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทศนคติเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครหรือไม่
5. ทศนคติเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครหรือไม่

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาแนวโน้มการยอมรับเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีกับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานการศึกษา

1. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
2. ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวี โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ที่ใช้รถยนต์ โดยผู้ศึกษาได้เจาะจงศึกษาเฉพาะกลุ่มเป้าหมายในเขตกรุงเทพมหานคร เพราะถือเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางและมีกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจจากทั้งภายในและต่างประเทศอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งยังเป็นเขตพื้นที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นของการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซธรรมชาติ หรือก๊าซเอ็นจีวีแทนการใช้พลังงานน้ำมันและเป็นเขตที่มีแหล่งสถานีเชื้อเพลิงดังกล่าวในการรองรับให้กับผู้ใช้บริการ ทั้งนี้โดยมีระยะเวลาในการศึกษาระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2550

นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร หมายถึง ปริมาณความบ่อยครั้งและประเภทสื่อที่ใช้ในการรับข่าวสาร ได้แก่

- สื่อมวลชน ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร
- สื่อบุคคล ได้แก่ ครอบครัว เพื่อนสนิทหรือบุคคลใกล้ชิด ช่างผู้ชำนาญการ และพนักงานของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- สื่อเฉพาะกิจ ได้แก่ แผ่นพับ โปสเตอร์ สื่อสติ๊กเกอร์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่ การจัดกิจกรรมสัญจรนอกสถานที่
- สื่ออินเทอร์เน็ต ได้แก่ แบนเนอร์ และเว็บไซต์ต่างๆ ที่มีเนื้อหาให้ความรู้และการใช้ รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวี

ทัศนคติ หมายถึง การประเมินความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก ที่ก่อให้เกิดความพร้อมในการแสดงพฤติกรรมทั้งในด้านบวก ด้านลบ รวมถึงแสดงออกในลักษณะที่เป็นกลาง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ถือเป็นการประเมินเกี่ยวกับระดับความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพื่อเป็นพลังงานสำหรับรถยนต์

แนวโน้มการยอมรับการใช้ หมายถึง ความเป็นไปได้ในอนาคตที่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครจะยอมรับและใช้ประโยชน์ โดยอาศัยหลักการพิจารณาจากกระบวนการในการยอมรับนวัตกรรม 5 ขั้นตอน ประกอบไปด้วย ขั้นรับทราบ ขั้นสนใจ ขั้นประเมินคุณค่า ขั้นทดลอง และขั้นยอมรับ รวมทั้งการรับรู้ปัญหาและอุปสรรคในการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ก๊าซเอ็นจีวี หรือ NGV ย่อมาจาก Natural Gas for Vehicles หมายถึง คือ ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ ซึ่งมีคุณสมบัติเบาอากาศ เป็นเชื้อเพลิงสะอาดและปลอดภัยกว่าพลังงานชนิดอื่นๆ ที่ผ่านการอัดด้วยความดัน 3,000 ปอนด์/ตารางนิ้ว นำไปเก็บไว้ในถังที่มีความแข็งแรงทนทานสูงเป็นพิเศษ เช่น เหล็กกล้า เพื่อนำมาเป็นเชื้อเพลิงใช้ทดแทนน้ำมันเบนซินหรือดีเซลในรถยนต์ประเภทต่างๆ ซึ่งสากลเรียกว่า Compressed Natural Gas (CNG)

รถยนต์ หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน (รย.1) เป็นรถที่ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร เช่น รถเก๋งตอนเดียว รถเก๋งสองตอน รถเก๋งสองตอนแวน รถนั่งสองตอนท้ายบรรทุก เป็นต้น รวมถึงรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รย.6) หรือรถแท็กซี่มิเตอร์ (TAXI – METER) ที่เป็นรถเก๋งสองตอน หรือรถเก๋งสองตอนที่มีพื้นที่บรรทุกภายในตัวรถ (รถเก๋งสองตอนแวน) ที่ผลิตสำเร็จรูปจากโรงงานผู้ผลิต มีขนาดกว้างของรถไม่เกิน

2.5 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร มีประตูไม่ต่ำกว่าสี่ประตู และมีเครื่องยนต์ที่มีความจุในกระบอกสูบ รวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร

ประชาชน หมายถึง กลุ่มของบุคคลที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจในการเติมเชื้อเพลิงให้กับรถยนต์ เช่น พนักงานขับรถแท็กซี่ นักธุรกิจ พนักงานออฟฟิศ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ นักศึกษาและแม่บ้าน ถือเป็นกลุ่มบุคคลที่หลากหลายและแตกต่างกันทั้งในด้านลักษณะประชากรศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา และระยะทางในการใช้รถยนต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงลักษณะพฤติกรรมในการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคติของประชาชนต่อการใช้ ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ เพื่อใช้เป็นพลังงานเชื้อเพลิงทดแทนหรือใช้ควบคู่ไปกับน้ำมันในอนาคต
2. ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมในการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคติ และแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชน ซึ่งสามารถนำมาเป็น กรอบในการศึกษาอื่นๆ ต่อไปได้
3. ได้ทราบถึงข้อจำกัดและขอบเขตในการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการเอ็นจีวีของประชาชน และสามารถหาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ในเรื่องดังกล่าวอย่าง แท้จริง
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาเป็นฐานข้อมูลให้กับ องค์การ เพื่อการวางแผนประชาสัมพันธ์ข่าวสาร และเลือกสื่อที่ใช้ได้อย่างเหมาะสม เพื่อให้ข้อมูล ที่เกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ไปยังกลุ่มเป้าหมายได้อย่างทั่วถึง
5. การศึกษาครั้งนี้ สามารถเป็นแนวทางให้แก่บุคคล องค์การ รวมไปถึงหน่วยงาน ต่าง ๆ ที่สนใจศึกษาและวิจัยในเรื่องของการใช้พลังงานจากก๊าซเอ็นจีวีที่จะนำมาใช้ในรถยนต์ของ ประชาชนในเขตพื้นที่อื่น ๆ ได้ต่อไป