บทที่ 1
บทนำ

หลักการและเหตุผล

น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นทรัพยากรธรรมชาติอันล้ำค่ายิ่งต่อสังคมโลกในยุคปัจจุบัน เพราะการดำเนินธุรกรรมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองของนานาประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศในกลุ่มพัฒนาแล้ว หรือกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ล้วนต้องพึ่งพาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อเป็นแหล่งกำเนิดพลังงานหลัก ปัจจุบันปริมาณน้ำมันซึ่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ได้ลดลงอย่างมาก และมีการคาดการณ์ถึงระยะเวลาที่จะมีน้ำมันพอใช้อยู่ในโลกนี้ได้อีกประมาณ 40 ปีนับจากนี้ไป และหากมองย้อนกลับไปในต้นปี พ.ศ.2545 ราคาน้ำมันดิบ ในตลาดนิวยอร์กยังอยู่ที่ระดับประมาณ 20 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล แต่ต้นปี 2551 ราคาน้ำมันดิบอยู่ที่ระดับมากกว่า 100 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ถือได้ว่าเป็นการปรับตัวขึ้นมากกว่า 5 เท่าตัวในระยะเวลาเพียงแค่ 6 ปี (อกนิษฐ์ ทัพภะสุต, 2550: ออนไลน์) จากการที่ประเทศไทยเป็นมีความจำเป็นต้องนำเข้าน้ำมันดิบในแต่ละปีเป็นจำนวนมากเฉพาะในปี 2548 มีการนำเข้าน้ำมันดิบ 9,878,000 บาร์เรล คิดเป็นมูลค่า 641,601 ล้านบาท ในปี 2549 มีการนำเข้าน้ำมันดิบ 9,892,000 บาร์เรล คิดเป็นมูลค่า 750,449 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นจากปี 2548 ถึงร้อยละ 17 และในปี 2550 มีการนำเข้าน้ำมันดิบ 9,576,000 บาร์เรล คิดเป็นมูลค่า 707,037 ล้านบาท ซึ่งมีมูลค่าการนำเข้าลดลงเทียบกับปี 2549 ถึงร้อยละ 6 แต่เนื่องจากสถานการณ์วิกฤติพลังงานทำให้ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ ในปี 2551 ครึ่งปีแรกตั้งแต่เดือน มกราคม ถึง มิถุนายน ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันดิบ 5,187,000 บาร์เรล คิดเป็นมูลค่า 536,387 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2550 ครึ่งปีแรกมีการนำเข้าน้ำมันดิบ 4,831,000 บาร์เรล คิดเป็นมูลค่า 318,443 ล้านบาท จะพบว่ามีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นถึง 217,944 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 และคาดว่าความต้องการพลังงานจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7 ต่อปีไปจนถึงปี 2553 (กรมธุรกิจพลังงาน, 2551: ออนไลน์)

ดังนั้น ประเทศไทยจึงได้มีความพยายามทุกวิถีทางที่จะผลิตและพัฒนาพลังงานทดแทนขึ้นใช้ภายในประเทศเพื่อลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวซึ่งจะทำให้ประเทศสามารถลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศและสร้างความแข็งแกร่งให้แก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวมได้(กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน, 2548: 97) แหล่งพลังงานทดแทน ที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เป็นเชื้อเพลิงในภาคคมนาคมและขนส่งที่ถูกภาครัฐส่งเสริมและนำมาใช้เพื่อเป็นพลังงานทดแทนและลดการใช้น้ำมันเบนซิน และดีเซล ได้แก่ ก๊าซแอลพีจี(Liquefied Petroleum Gas: LPG) ก๊าซเอ็นจีวี(Natural Gas Vehicles: NGV) แก๊สโซฮอล์(Gasohol) ไฮบริด(Hybrid) และไบโอดีเซล (Biodiesel) (กรมการขนส่งทางบก, 2551: ออนไลน์) ในปี 2550 คนไทยใช้น้ำมันเบนซิน 20.101 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2549 ที่ใช้น้ำมันเบนซิน 19.767 ล้านลิตรต่อวัน ถึงร้อยละ 1.7 และในปี 2550 คนไทยใช้น้ำมันดีเซล 51.142 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2549 ที่ใช้น้ำมันดีเซล 50.169 ล้านลิตรต่อวัน ถึงร้อยละ 1.9 ในปี 2549 ประเทศไทยใช้น้ำมันเบนซินรวมกับดีเซลเป็นปริมาณถึง 24,149,590,000 ลิตร และมีการใช้พลังงานทดแทน 1,322,254,000 ลิตร และจากการที่รัฐบาลสนับสนุนพลังงานทดแทนทำให้ในปี 2550 มีการใช้น้ำมันเบนซินรวมกับดีเซลเป็นปริมาณ 26,000,912,000 ลิตร มีการใช้เพิ่มขึ้น 1,851,322,000 ลิตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 และมีการใช้พลังงานทดแทน 2,389,727,000 ลิตร มีการใช้เพิ่มขึ้น 1,067,473,000 ลิตร หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 81 (กรมธุรกิจพลังงาน, 2551: ออนไลน์) ผลของการส่งเสริมและพัฒนาการใช้พลังงานทดแทนทำให้ในปี 2550 สามารถนำพลังงานทดแทนมาใช้แล้วประหยัดได้ถึง 95,788 ล้านบาท(สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2550: ออนไลน์)

เนื่องจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก โดยที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ ชะลอตัวต่อเนื่องจากผลกระทบจากปัญหาซับพราม คริสิส(sub-prime crisis) ส่งผลให้นับตั้งแต่เดือน กันยายน 2551 ราคาน้ำมันได้ลดลงมาอยู่ในระดับต่ำอย่างรวดเร็ว โดยคาดว่าในปี 2552 ราคาน้ำมันในตลาดโลกจะยังอยู่ในระดับต่ำอยู่ ภาวะที่ราคาน้ำมันต่ำ ทำให้ส่วนต่างระหว่างราคาพลังงานทดแทนประเภทก๊าซธรรมชาติ กับน้ำมันสำเร็จรูปลดน้อยลง ประกอบกับความกังวลด้านความปลอดภัย การดูแลรักษาเครื่องยนต์เมื่อใช้พลังงานทดแทนประเภทก๊าซธรรมชาติ รวมถึงต้นทุนในการติดตั้ง ทำให้ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนประเภทก๊าซธรรมชาติ ลดลงไปมาก โดยที่กลุ่มรถที่ได้ติดตั้งไปก่อนหน้านี้อาจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ โดยหันมาใช้น้ำมันสำเร็จรูปในสัดส่วนที่สูงขึ้น(ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2552: ออนไลน์)

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีการใช้รถยนต์มากที่สุดในภาคเหนือ โดยจากข้อมูลทางสถิติพบว่ามีจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ที่จดทะเบียนสะสมถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 130,805 คัน ซึ่งเป็นจำนวนสูงถึงร้อยละ 3.7 ของรถชนิดเดียวกันทั้งประเทศ โดยมีแนวโน้มจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี(กรมการขนส่งทางบก, 2551: ออนไลน์) เมื่อเปรียบเทียบการใช้พลังงานทดแทนพบว่าในปี 2550 มีการใช้พลังงานทดแทน 53,324,000 ลิตร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เพิ่มขึ้น 23,799,000 ลิตรจากปี 2549 หรือเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 81 และจากปริมาณการใช้พลังงานทดแทนของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างมากแสดงถึงการแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของความต้องการในการใช้พลังงานทดแทน(กรมธุรกิจพลังงาน, 2551: ออนไลน์) แต่จากสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปจากปี 2550 การผันผวนของราคาน้ำมันทำให้พฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนเปลี่ยนไป ทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะศึกษาถึง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อผู้ที่มีความสนใจจะได้นำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ หรือเป็นแนวทางในการตัดสินใจลงทุน การดำเนินงาน และการกำหนดกลยุทธ์การตลาด หรือเป็นข้อมูลเพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนต่อไป

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และแนวโน้ม พฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่
2. เพื่อเปรียบเทียบระดับความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และแนวโน้มพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบระดับความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และแนวโน้มพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่
2. ทำให้ทราบข้อเปรียบเทียบระดับความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และแนวโน้มพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่

นิยามศัพท์

ทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง หมายถึง ความโน้มเอียงที่จะก่อพฤติกรรมในลักษณะส่งเสริม หรือต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยความโน้มเอียงดังกล่าวเป็นผลรวมจากความเชื่อ ความรู้สึก และแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่มีต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง

พลังงานทดแทน หมายถึง พลังงานที่นำมาใช้ลด หรือทดแทนการใช้น้ำมันเบนซินและดีเซล ที่เป็นเชื้อเพลิงในภาคคมนาคมและขนส่ง ได้แก่ น้ำมันแก๊สโซฮอล์91 น้ำมันแก๊สโซฮอล์95 น้ำมันไบโอดีเซล(B5) ก๊าซแอลพีจี(LPG) ก๊าซเอ็นจีวี(NGV) และไฮบริด(Hybrid) (กรมการขนส่งทางบก, 2551: ออนไลน์)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผู้ใช้รถยนต์ หมายถึง ผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นรถที่มีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร เช่น เก๋งตอนเดียว เก๋งสองตอน เก๋งสองตอนแวน กระบะ (กรมการขนส่งทางบก, 2551: ออนไลน์)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved