

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

วิกฤตการณ์ด้านพลังงานได้ก่อตัวและทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยพบว่าปริมาณการใช้ น้ำมันเบนซินของประเทศไทยในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2545 อยู่ที่ระดับ 124,000 บาร์เรล ต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.0 เมื่อเทียบกับไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2544 (กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน, 2545: 57) วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 90 ของปริมาณความต้องการน้ำมันดิบทั้งหมด แหล่งนำเข้าที่สำคัญคือ ตะวันออกกลาง ประมาณ ร้อยละ 75-80 (ฝ่ายวิจัย ธนาคารกรุงศรีอยุธยาจำกัด (มหาชน), 2546: 139) ดังนั้นประเทศไทยจึง ต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศจำนวนมาก (ตามตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 การจัดหาและการใช้น้ำมันดิบของประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2540-2545

(หน่วย : บาร์เรล/วัน)

ปี	การจัดหา					ใช้ในโรงกลั่น
	ผลิตในประเทศ		นำเข้า (สุทธิ)		รวม	
	บาร์เรล	%	บาร์เรล	%	บาร์เรล	
2540	27,463	3.64	728,758	96.36	756,221	767,460
2541	29,420	4.15	679,729	95.85	709,149	721,808
2542	34,006	4.64	698,896	95.36	732,902	741,956
2543	57,937	8.27	643,065	91.73	701,002	749,629
2544	61,914	8.37	678,211	91.63	740,125	759,013
2545 (ม.ค. - มี.ค.)	68,655	9.80	631,856	90.20	700,511	790,359

ที่มา : กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน, 2545: 60

สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้คาดประมาณการบริโภคน้ำมันจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (ตารางที่ 2) จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลจะต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนพลังงานโดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันสถานการณ์ขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2516 โดยมีแนวทางในการจัดหาน้ำมันได้แก่เพิ่มการผลิตน้ำมันดิบ และการหาเชื้อเพลิงทดแทน เช่น ก๊าซธรรมชาติ เอทานอล และถ่านหิน

## ตารางที่ 2 ประมาณการความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย

(หน่วย : พันบาร์เรล/วัน)

น้ำมันเชื้อเพลิง	2540	2544	2549	2554	อัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อปี (%)		
					2540-44	2545-49	2550-54
เบนซิน	126.7	142.1	190.4	257.7	3.6	6.0	6.2
ธรรมดา	34.0	40.5	47.0	57.4	2.5	3.0	4.1
พิเศษ	92.7	101.6	143.4	200.3	4.0	7.2	6.9
ดีเซล	302.5	282.6	355.1	454.4	-1.6	4.7	5.1

ที่มา : ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ, เศรษฐศาสตร์การเมือง, 2544: 251

จากการดำเนินการหาแหล่งเชื้อเพลิงและพลังงานจากทรัพยากรภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้าน้ำมัน ได้แก่ การใช้ก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า โดยได้ค้นพบสิ่งที่น่าสนใจคือ การผลิตเชื้อเพลิงจากผลผลิตทางการเกษตรดังเช่นที่ได้ทำกันสำเร็จแล้วในหลายประเทศ เป็นการนำผลผลิตทางการเกษตรที่มีปัญหาราคาดำมาแปรรูป เช่น แอลกอฮอล์ (เอทานอล) ซึ่งได้จากมันสำปะหลัง อ้อย และธัญพืชอื่น ๆ โดยมีตัวอย่างการนำไปใช้งาน ทั้งในสหรัฐอเมริกาและในกลุ่มประเทศประชาคมเศรษฐกิจยุโรป สำหรับประเทศไทย โครงการส่วนพระองค์สวนจิตรลดา ร่วมกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ ได้ศึกษาการใช้แอลกอฮอล์ (เอทานอล) เพื่อเป็นพลังงานทดแทนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 ([http://technology.mweb.co.th/it\\_square/289.html](http://technology.mweb.co.th/it_square/289.html), 28 มกราคม 2546)

นอกจากนี้การใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ ยังช่วยแก้ปัญหา ราคาพืชผลทางการเกษตรที่ตกต่ำ เป็นการยกระดับราคาพืชไร่ ทำให้เกิดเสถียรภาพทั้งด้านพลังงานและเศรษฐกิจ อีกทั้งส่งผลให้เกิดการลดมลภาวะทางอากาศ โดยเฉพาะก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) และสารประกอบไฮโดรคาร์บอน ที่เผาไหม้ไม่หมดออกจากไอเสียรถยนต์ รวมถึงช่วยลด

ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ซึ่งส่งผลกระทบต่อสถานะเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศ (Green House Effect)

ดังนั้นคณะรัฐมนตรี จึงเห็นชอบในแนวทางการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2545 โดยมีการรับทราบแผนการผลิตอ้อยและมันสำปะหลังปี พ.ศ. 2545-2549 ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้ครอบคลุมถึงความต้องการในการใช้วัตถุดิบเพื่อผลิตเอทานอล (มติชน, 19 พฤศจิกายน 2545 : 9) ทำให้ปริมาณพลังงานทดแทน (เอทานอล) มีปริมาณการผลิตออกสู่ตลาดมากขึ้น อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตพลังงานทดแทน (เอทานอล) จะขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของผู้ใช้กลุ่มต่าง ๆ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์ จึงจำเป็นที่ควรศึกษาถึงการยอมรับและทัศนคติของผู้บริโภคที่มีต่อการใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์

จังหวัดสมุทรสาครเป็นจังหวัดในเขตปริมณฑลและมีพื้นฐานทางการเกษตรกรรม ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบในการผลิต อีกทั้งยังเป็นจังหวัดแรกในการผ่านไปสู่ภาคใต้ หากมีสถานบริการพลังงานทดแทน (เอทานอล) สำหรับเชื้อเพลิงรถยนต์เปิดบริการให้แก่ผู้บริโภคที่เดินทางผ่านไปมา ย่อมทำให้สามารถลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ดังนั้นผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงทัศนคติที่มีต่อการใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ของผู้บริโภคในเขตจังหวัดสมุทรสาคร เพื่อทำให้มีการส่งเสริมการใช้พลังงานดังกล่าว อันจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาทัศนคติที่มีต่อการใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ของผู้บริโภคในเขตจังหวัดสมุทรสาคร

## 1.3 นิยามศัพท์

ทัศนคติ หมายถึง ความรู้ ความคิดเห็น และการแสดงออกทางพฤติกรรม ที่จะตอบสนองต่อสิ่งต่าง ๆ

พลังงานทดแทน (เอทานอล) หมายถึง แอลกอฮอล์ที่สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงโดยตรงทดแทนน้ำมันเบนซิน โดยได้จากการหมักและกลั่นธัญพืช เช่น มันสำปะหลังและอ้อย

ผู้บริโภค หมายถึง ผู้ที่ใช้รถยนต์ที่จดทะเบียนในเขตจังหวัดสมุทรสาคร และเป็นผู้ที่เคยใช้หรือไม่เคยใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล)

#### 1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงทัศนคติที่มีต่อการใช้พลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ของผู้บริโภคในเขตจังหวัดสมุทรสาคร
2. เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับผู้สนใจลงทุนด้านการผลิต หรือประกอบธุรกิจขายพลังงานทดแทน (เอทานอล) เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์
3. เพื่อทราบข้อมูลพื้นฐานที่สามารถเสนอแนะให้เกิดประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการผลิตพลังงานทดแทน (เอทานอล)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved