

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันนี้การใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติในรูปแบบต่าง ๆ มีมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาสภาวะที่อุณหภูมิของโลกร้อนขึ้น และนานาประเทศกำลังมุ่งไปสู่การลดปัญหาโลกร้อนขึ้น หรือภาวะเรือนกระจก รวมทั้งการให้ความใส่ใจกับปัญหามลพิษ โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ ที่ปัญหาทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกวัน จึงทำให้มีการปรับปรุงมาตรฐานการระบายมลสารจากยานพาหนะที่เข้มงวดขึ้น และจากการที่ทั่วโลกได้รับผลกระทบจากสภาวะปัญหาหาค่าน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ตลอดจนมีแนวโน้มที่จะปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคต แต่ในขณะที่ความต้องการน้ำมันในตลาดโลกมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ระดับราคาน้ำมันปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทั่วโลก (นิตยสาร Corporate, 2549) สำหรับประเทศไทยก็ประสบปัญหาด้านพลังงานเช่นกัน เนื่องจากแหล่งพลังงานธรรมชาติมีไม่เพียงพอต่อการผลิต และการบริการของภาคเอกชนและประชาชน โดยต้องพึ่งพาพลังงานประเภทต่าง ๆ จากต่างประเทศ โดยเฉพาะปิโตรเลียม วันละประมาณ 7 แสนบาร์เรล หรือร้อยละ 63 ของการจัดหาทรัพยากรปิโตรเลียมของประเทศ (กระทรวงพลังงาน, 2549) โดยอุตสาหกรรมภาคขนส่งและโรงไฟฟ้าต้องใช้ใช้น้ำมันดีเซลเป็นพลังงานหลัก กล่าวคือ ด้านคมนาคมขนส่งในปี 2548 มีสัดส่วนการใช้พลังงานร้อยละ 37 ด้านธุรกิจและอุตสาหกรรมใช้พลังงานร้อยละ 36 ส่วนหน่วยงานราชการและประชาชน โดยทั่วไปใช้น้ำมันเบนซินเป็นพลังงานหลัก โดยมีสัดส่วนร้อยละ 28 (นิตยสาร Corporate, 2549)

ในปัจจุบันปัญหาค่าน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อวิถีการดำรงชีวิตของผู้คนทั้งทางตรงและทางอ้อม นับตั้งแต่ปัญหาค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และราคาสินค้าต่าง ๆ ปรับราคาสูงขึ้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาพลังงานชนิดใหม่ เพื่อเป็นทางเลือกในการใช้ทดแทนน้ำมัน และประเทศไทยมีมาตรการในการแก้ไขปัญหาสภาวะราคาน้ำมันแพง คือการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์และการใช้พลังงานทดแทนจากแก๊สหุงต้ม ที่เรียกว่าแก๊ส LPG (Liquefied Petroleum Gas) และแก๊สธรรมชาติที่เรียกว่า แก๊ส NGV (Natural Gas for Vehicles) ซึ่งแก๊ส LPG เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแยกน้ำมันดิบในโรงกลั่นน้ำมัน หรือการแยกแก๊สธรรมชาติในโรงแยกแก๊สธรรมชาติ โดยจะประกอบด้วยส่วนผสมของไฮโดรคาร์บอน 2 ชนิด คือ โพรเพนและบิวเทน ในอัตราส่วนเท่าใดก็ได้ สำหรับประเทศไทย แก๊สหุงต้มส่วนใหญ่ได้จากโรงแยกแก๊สธรรมชาติ โดยใช้อัตราส่วนผสมเชื้อเพลิง ส่วนแก๊ส NGV เป็นแก๊สธรรมชาติที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในยานยนต์มีคุณสมบัติพิเศษ คือ เบากว่าอากาศ เมื่อเกิดการรั่วไหลก็จะลอยขึ้นด้านบน ต่างจากน้ำมันเบนซิน ดีเซล และแก๊ส LPG ที่

หนักกว่าอากาศ อีกทั้งก๊าซ NGV มีสัดส่วนของธาตุคาร์บอนน้อยกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น ทำให้การเผาไหม้สมบูรณ์กว่า และมีปริมาณไอเสียต่ำกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น ดังนั้นก๊าซ NGV จึงถือว่าเป็นเชื้อเพลิงสะอาด ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และยังมีส่วนช่วยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นการสงวนเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงที่ผลิตได้ในประเทศไทย

การใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นพลังงานทดแทนในการใช้เชื้อเพลิงในภาคการขนส่งเพื่อยานยนต์ประเภทต่าง ๆ ซึ่งนอกจากจะเป็นการใช้พลังงานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแล้ว ยังเป็นการลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ และช่วยลดผลกระทบจากราคาน้ำมันดิบที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต การส่งเสริมให้ผู้บริโภคหันมาใช้ รถยนต์ที่ใช้ระบบ NGV ของรัฐดังกล่าว ทำให้กระทรวงพลังงานและ บริษัท ปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และ สถาบันวิจัยหลายแห่งร่วมมือกันพัฒนาถึงบรรจุและวิธีการปรับปรุงรถยนต์รุ่นต่าง ๆ ให้สามารถรองรับการทำงานระบบ NGV ได้มีการทุ่มเทประชาสัมพันธ์เผยแพร่สู่สาธารณะโดยการณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกในการประหยัดพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ให้ผู้ใช้รถยนต์หันมาใช้ NGV เพื่อช่วยแก้ปัญหาเศรษฐกิจของประเทศ โดยภาครัฐและการสนับสนุนจากภาคเอกชน

ดังนั้นการเลือกใช้ก๊าซ NGV จึงเป็นทางเลือกหนึ่ง ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มีการเผาไหม้ที่สะอาดกว่าเชื้อเพลิงประเภทฟอสซิลทุกชนิด ในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก จึงมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้ยานยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ด้วยข้อได้เปรียบของการเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันเบนซินที่อยู่ในปัจจุบันราคาของก๊าซ NGV จะมีราคาถูกกว่ามาก และเมื่อเทียบกับก๊าซ LPG ซึ่งเป็นสินค้าทดแทนน้ำมันเบนซินเช่นเดียวกับก๊าซ NGV แล้ว ยังประหยัดกว่าถึง 35% ปัจจุบันการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยตรึงราคาของก๊าซ NGV ไว้ที่กิโลกรัมละ 8.50 บาททุกสถานี (ยกเว้นในบางพื้นที่ซึ่งต้องมีค่าขนส่งเพิ่ม) จนถึงสิ้นปี 2550 (บริษัท ปตท.จำกัด, 2550 : ออนไลน์) ราคาของก๊าซ NGV ก็ยังมีราคาถูกกว่าน้ำมันดีเซล โดยก๊าซ NGV จำหน่ายในราคาอ้างอิงกับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลที่ระดับราคา 50% ของน้ำมันดีเซล โดยคำนวณเทียบตามค่าความร้อนหรือประมาณ 0.58 บาทต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร (สมาคมก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ไทย, 2550: ออนไลน์) นอกจากนี้ ก๊าซ NGV มีสถานะเป็นก๊าซสามารถนำมาใช้ได้เลยแต่ก๊าซ LPG สถานะเป็นของเหลว ต้องทำให้เป็นก๊าซก่อนนำไปใช้งาน ทำให้มีราคาสูงกว่าก๊าซ NGV ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในกรุงเทพมหานครซึ่งจากข้อมูลการจดทะเบียนมีอยู่จำนวน 1,867,902 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2549) ที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการวางแผนในการส่งเสริม

และสร้างทัศนคติอันดีต่อก๊าซธรรมชาติ NGV รวมทั้งนำไปใช้ในการวางแผนทางการตลาดให้เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษา ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึง ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV
2. เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการวางแผนในการส่งเสริมและสร้างทัศนคติอันดีต่อก๊าซธรรมชาติ NGV รวมทั้งนำไปใช้ในการวางแผนทางการตลาดให้เหมาะสมต่อไป

นิยามศัพท์

ทัศนคติ หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจ ความพึงพอใจ และแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV

ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หมายถึง ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน เป็นรถที่มีขนาดกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 12 เมตร

ก๊าซธรรมชาติ NGV หมายถึง ก๊าซธรรมชาติที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ โดยก๊าซธรรมชาติมีส่วนประกอบหลัก คือ ก๊าซมีเทน ซึ่งมีคุณสมบัติ ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น เบากว่าอากาศ มีสถานะเป็นก๊าซ