

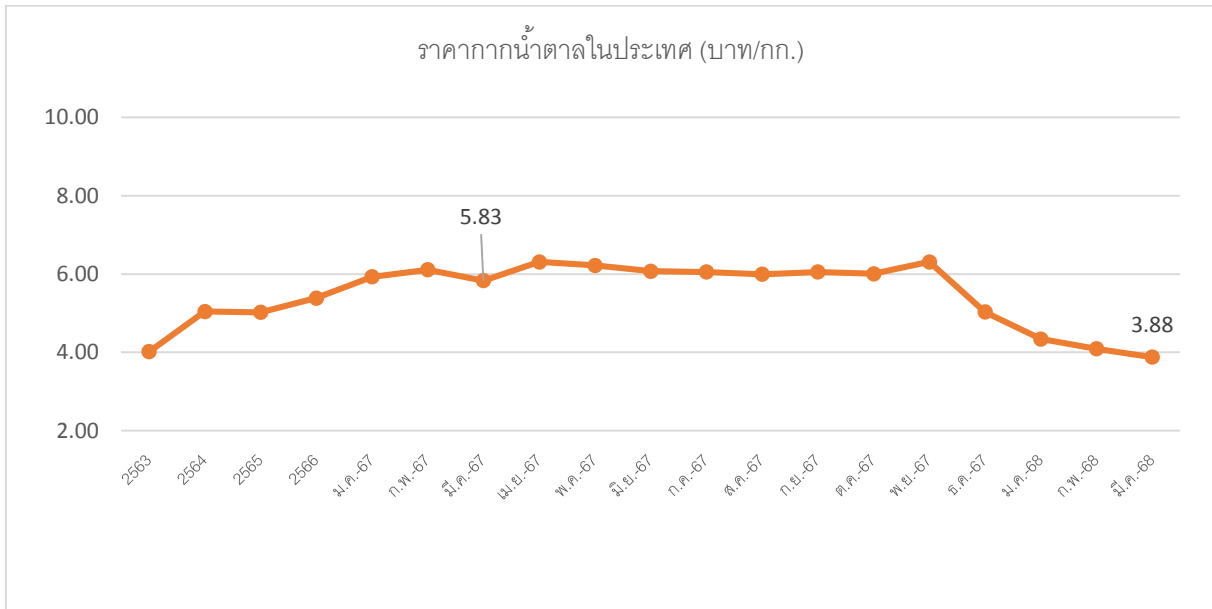
รายงานวิเคราะห์สถานการณ์เชื้อเพลิงชีวภาพ

เดือน มิถุนายน 2568

เอทานอล

สถานการณ์กากน้ำตาล และมันสำปะหลัง

1) กากน้ำตาล

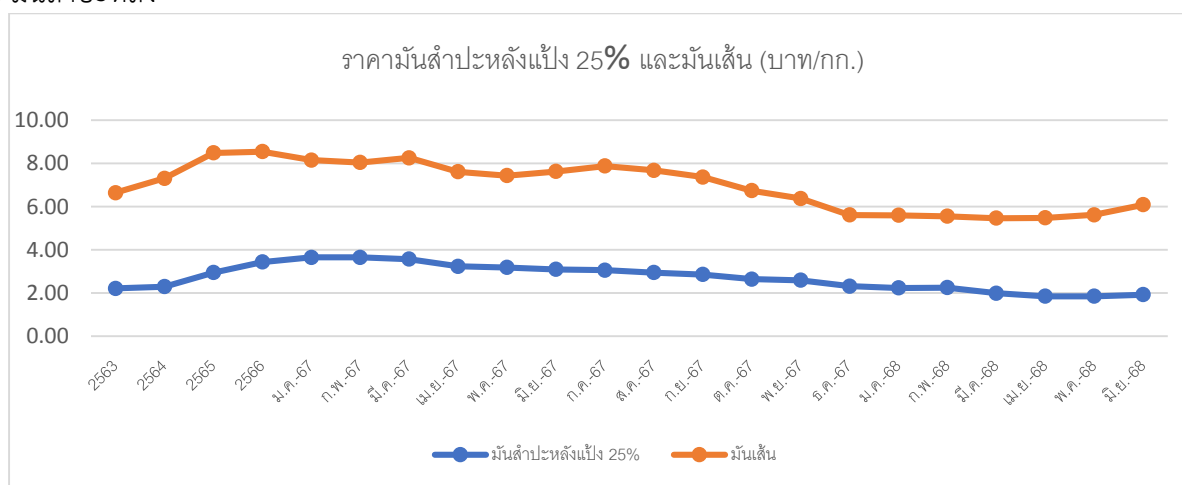


ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

หมายเหตุ : ราคาากากน้ำตาลล่าสุด ณ เดือน มี.ค. 68

สถานการณ์อ้อยและน้ำตาลทราย ในเดือน มิถุนายน 2568 เป็นช่วงปลายฤดูการผลิตปี 2567/68 (โรงงานอ้อยปิดหีบสิ้นสุดเดือน เมษายน 2568) มีปริมาณอ้อยเข้าสู่โรงงานทั่วประเทศประมาณ 92.04 ล้านตัน คิดเป็นน้ำตาลทรายประมาณ 10.35 ล้านตัน (หรือคิดเป็น 103.5 ล้านกระสอบ) ซึ่งผลผลิตมากกว่าร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณอ้อยฤดูการผลิตปี 2566/67 เนื่องจากปริมาณฝนปี 2567 ที่มากกว่าปี 2566 โดยใน ส่วนของกลุ่ม บริษัท เกษตรไทย อินเตอร์เนชั่นแนล ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ KTIS รายงานว่าฤดู การผลิตปี 2567/68 ปริมาณอ้อยเข้าหีบรวมทั้งสิ้น 6.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 และสามารถผลิตน้ำตาลทราย ได้ถึง 6.7 ล้านกระสอบ เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.4 เมื่อเทียบช่วงเดียวกันของปี 2567 อย่างไรก็ตามมีการคาดการณ์ว่า ฤดูการผลิตปี 2568/69 (เริ่มธันวาคม 2568) ผลผลิตอ้อยมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีกประมาณร้อยละ 1 – 2 และ น้ำตาลทรายอาจเพิ่มอีกประมาณร้อยละ 2 เนื่องจากปริมาณฝนที่มากในปี 2568 ในส่วนของราคาากากน้ำตาลมี ราคาที่ต่ำลง เนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำตาลโลกที่ปรับตัวลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบกว่า 3 – 4 ปี เพราะมีการผลิต น้ำตาลทรายทั่วโลกพุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 จากปี 2567

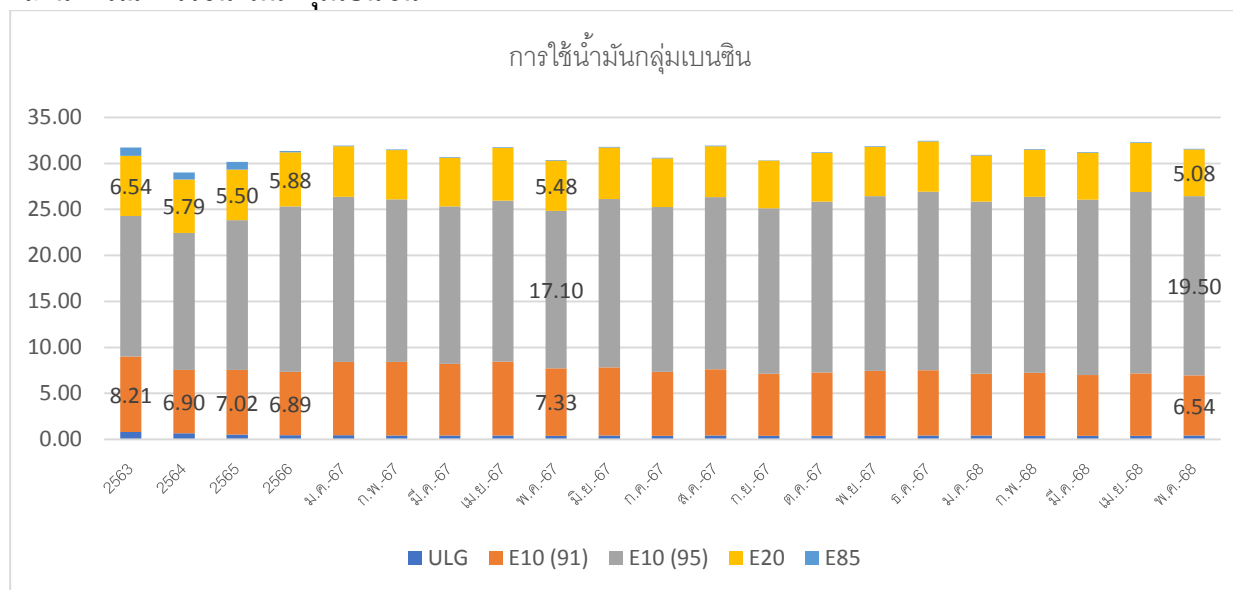
2) น้ำมันสำเร็จรูป



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สถานการณ์น้ำมันสำเร็จรูป ในเดือน มิถุนายน 2568 ยังอยู่ในช่วงการผลิตหลักของฤดูการผลิตน้ำมันสำเร็จรูป (เมษายน – มิถุนายน) ซึ่งเดือน มิถุนายน เป็นปลายฤดูการผลิตน้ำมันสำเร็จรูป คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 – 25 ของทั้งปี จึงมีปริมาณน้ำมันสำเร็จรูปเข้าสู่ตลาดค่อนข้างเริ่มชะลอตัวน้อยลง ส่งผลให้ราคามันสำเร็จรูปปรับตัวสูงขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นประมาณร้อยละ 3 อย่างไรก็ตามทั้งนี้ในส่วนของตลาดส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปมีแรงกดดันจากประเทศจีน เนื่องจากความต้องการน้ำมันสำเร็จรูปจากประเทศจีนเริ่มชะลอตัวลง ประเทศจีนเปลี่ยนจากจากใช้น้ำมันสำเร็จรูปมาเป็นข้าวโพดแทนในอุตสาหกรรมเอทานอลมากขึ้น ทำให้ในเดือนมิถุนายน ราคาหัวมันสำเร็จรูปสดราคาเกษตรกรขายได้ 1.75 – 2.10 บาท/กก. คิดเป็นราคาเฉลี่ย 1.93 บาท/กก. และราคามันเส้นเฉลี่ยอยู่ที่ 6.09 บาท/กก.

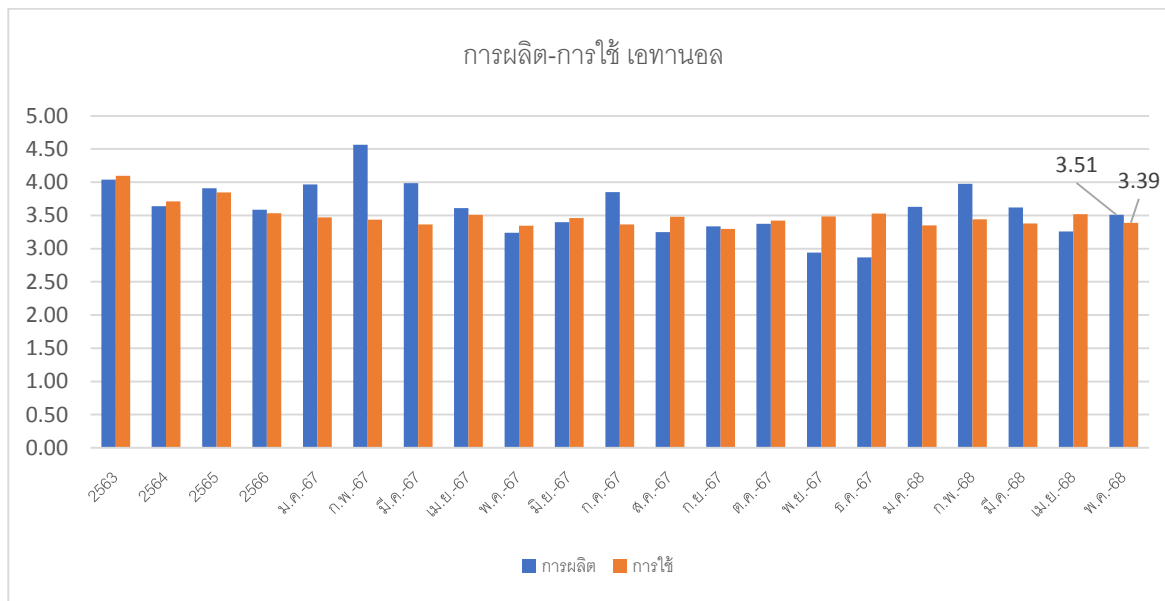
สถานการณ์การใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน



ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน ข้อมูล ณ เดือน พฤษภาคม 2568

ในเดือนพฤษภาคม 2568 มีปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน (31.59 ล้านลิตร/วัน) ลดลงเมื่อเทียบกับเดือนเมษายน 2568 (32.31 ล้านลิตร/วัน) เนื่องจากปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินกลับเข้าสู่ภาวะปกติ หลังจากช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีการเดินทางของประชาชนมากในเดือนเมษายน อย่างไรก็ตามในเดือนพฤษภาคม 2568 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนพฤษภาคม 2567 พบว่าปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินเพิ่มมากขึ้นกว่าปีที่แล้ว (30.38 ล้านลิตร/วัน) โดยสัดส่วนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 เพิ่มขึ้น และสัดส่วนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี85 ลดน้อยลง

สถานการณ์การผลิต-การใช้เอทานอล



		หน่วย : ล้านลิตร/วัน															
	2563	2564	2565	2566	ม.ย.-67	ก.ค.-67	ส.ค.-67	ก.ย.-67	ต.ค.-67	พ.ย.-67	ธ.ค.-67	ม.ค.-68	ก.พ.-68	มี.ค.-68	เม.ย.-68	พ.ค.-68	
การผลิต	4.04	3.64	3.91	3.59	3.40	3.85	3.25	3.34	3.37	2.94	2.87	3.63	3.98	3.62	3.28	3.51	
การใช้	4.10	3.71	3.85	3.53	3.46	3.36	3.48	3.30	3.42	3.49	3.53	3.35	3.44	3.38	3.52	3.39	

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน

ในเดือนพฤษภาคม 2568 ปริมาณการใช้เอทานอลลดลงอยู่ที่ 3.39 ล้านลิตร/วัน ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินที่ลดลง เนื่องจากการเดินทางที่ลดลงของประชาชนหลังช่วงเทศกาลสงกรานต์ แต่ในส่วนของการผลิตเอทานอล มีการผลิตที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นช่วงสุดท้ายของฤดูการปิดหีบอ้อย รวมถึงผู้ประกอบการบางรายมีความประสงค์ผลิตเอทานอลเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับตลาดการส่งออกของผู้ประกอบการในอนาคต

สถานการณ์เอทานอลต่างประเทศ

ราคาของตลาดคาร์บอนเครดิต (CBios) อยู่ภายใต้แรงกดดันเนื่องจากมีอุปทานเอทานอลเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตเอทานอลที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตามคาดว่าอุปทานเอทานอลจะดิ่งตัวขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีเนื่องจากเอทานอลจากข้าวโพดบางส่วนมีคุณสมบัติที่ไม่ผ่านเกณฑ์สำหรับตลาดคาร์บอนเครดิต (CBios) ซึ่งอาจช่วยหนุนราคาของตลาดคาร์บอนเครดิต (CBios) ได้ โดยบริษัทผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหลายรายในบราซิลเริ่มไม่ปฏิบัติตามนโยบายเชื้อเพลิงชีวภาพของบราซิล (RenovaBio) ส่งผลให้สถานการณ์เริ่มแย่ลง และส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของตลาดคาร์บอนเครดิต (CBios) รวมไปถึงประเด็นทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับโครงการ RenovaBio ของบราซิลจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยเร็ว

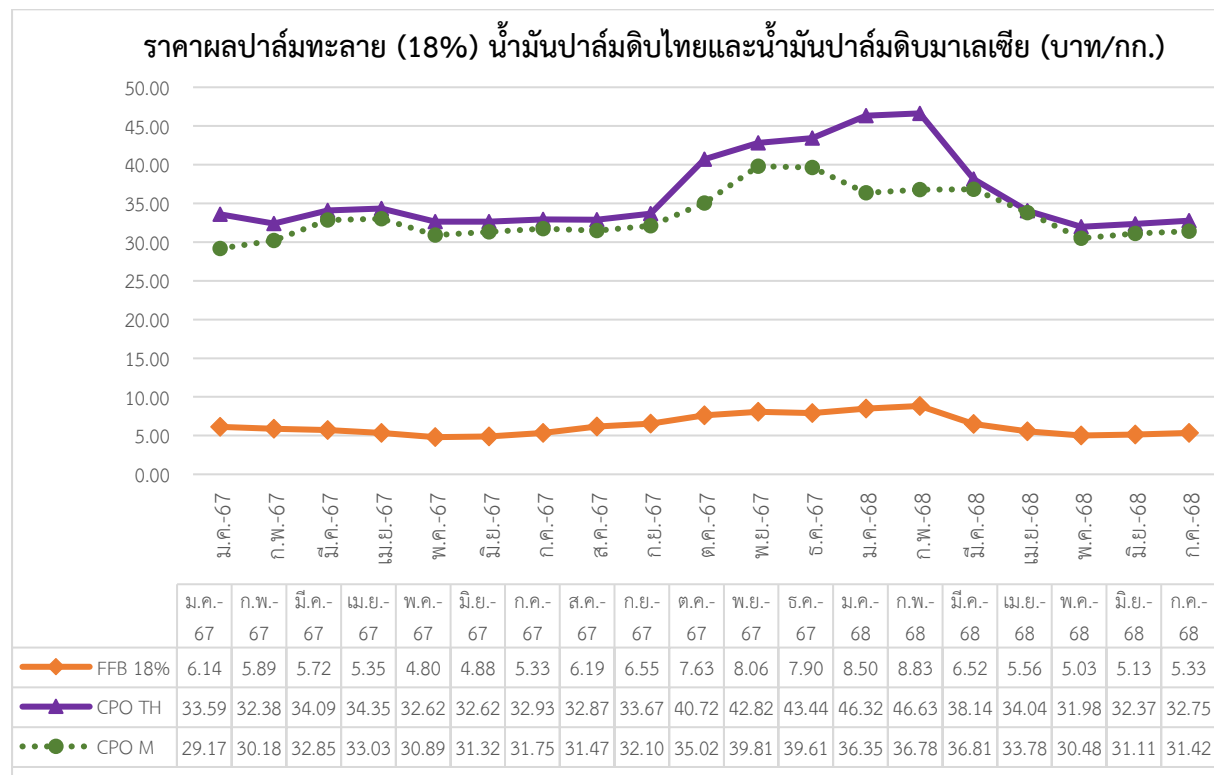
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเหมืองแร่และพลังงานของบราซิลกล่าวว่าสภานโยบายพลังงานแห่งชาติของบราซิล (CNPE) อาจลงมติเห็นชอบในการประชุมครั้งถัดไปในเดือนกรกฎาคม 2568 เพื่อเริ่มใช้การผสมเอทานอลในน้ำมันเบนซินเพิ่มเป็นร้อยละ 30 (E30) โดยมีผลบังคับใช้ในครึ่งหลังของปี 2568

การเพิ่มสัดส่วนการผสมเอทานอลในน้ำมันเบนซินของบราซิลจากร้อยละ 27 เป็นร้อยละ 30 จะทำให้ความต้องการใช้เอทานอลแอสไฮดรัสเพิ่มขึ้น ขณะที่ความต้องการใช้เอทานอลไฮดรัสลดลงประมาณร้อยละ 7.8 เหลือ 20,000 ล้านลิตร และน่าจะเสียเปรียบด้านการแข่งขันมากขึ้น โดยมีการประเมินว่าความต้องการเอทานอลแอสไฮดรัสที่เพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่จะมาจากข้าวโพดซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าการใช้อ้อยถึงประมาณร้อยละ 25

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย

ไบโอดีเซล

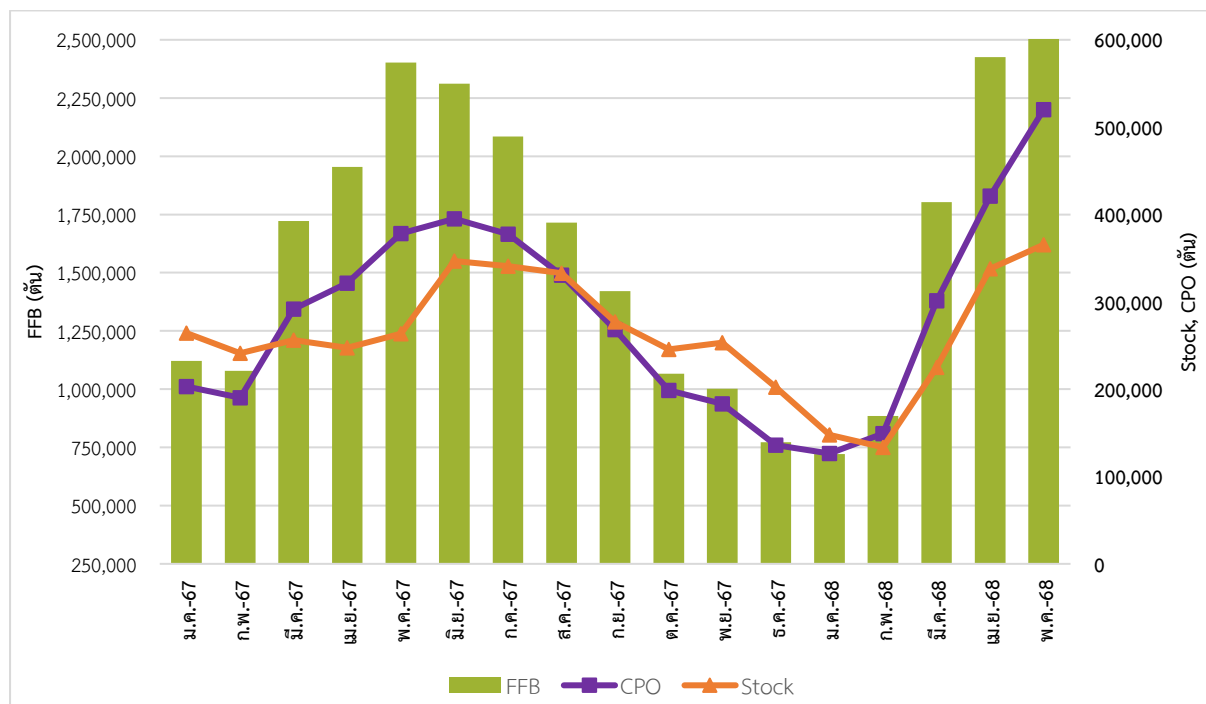
สถานการณ์ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม



ที่มา: กรมการค้าภายใน

สถานการณ์ราคาผลปาล์มน้ำมัน ณ เดือนกรกฎาคม 2568 เฉลี่ยอยู่ที่ 5.33 บาท/กก. เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน (5.13 บาท/กก.) อยู่ที่ 0.20 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.77ราคาน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 32.75 บาท/กก. คาดว่าราคาน้ำมันจะมีแนวโน้มเริ่มปรับสูงขึ้น เนื่องจากผลผลิตที่ออกสู่ตลาดปรับตัวลดลง ราคาน้ำมันปาล์มดิบมาเลเซียเฉลี่ยอยู่ที่ 31.42 บาท/กก. เพิ่มขึ้นจากเดือนมิถุนายน (31.11 บาท/กก.) 0.31 บาท/กก. คิดเป็นร้อยละ 0.99 ราคาน้ำมันปาล์มดิบในมาเลเซียยังรักษาระดับได้ แม้สต็อกในมาเลเซียจะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง มีปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายผลักดันการใช้ไบโอดีเซล (ปี40) ของอินโดนีเซีย ทำให้ราคามีแนวโน้มทรงตัวในระดับสูง

สถานการณ์สต็อกน้ำมันปาล์มดิบ

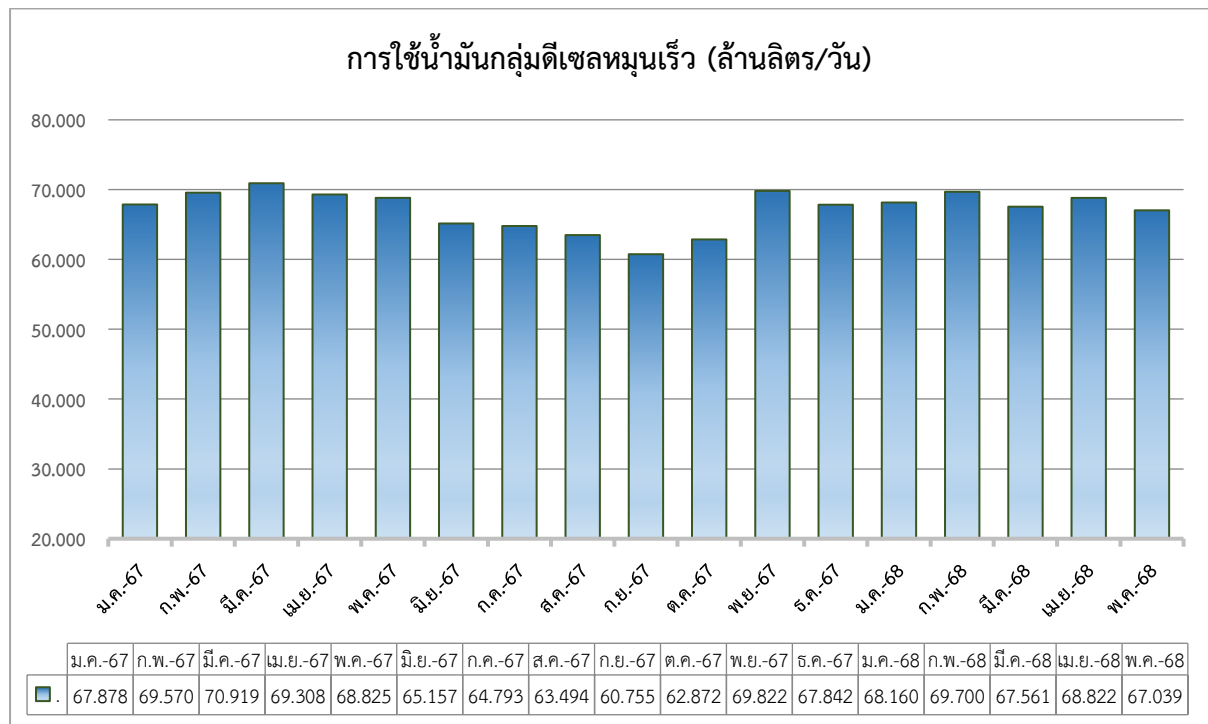


ที่มา: คณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ (กกร.) กรมการค้าภายใน

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) ให้ข้อมูลว่า ผลผลิตต่อเนื่องที่ให้ผลรวมทั้งประเทศคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ตามการเพิ่มขึ้นของเนื้อที่ให้ผลและผลผลิตต่อเนื่องที่ให้ผล คาดการณ์ปี 2568 จะมีเนื้อที่ให้ผล 6.44 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 18.95 ล้านตัน และผลผลิตต่อไร่ 2,944 กก. เนื่องจากกรมอุตุนิยมวิทยาคาดว่าในปี 2568 ปริมาณน้ำฝนจะสูงกว่าค่าเฉลี่ยและมีแนวโน้มการกระจายตัวดี ซึ่งส่งผลให้ปาล์มน้ำมันได้รับปริมาณน้ำฝนเพียงพอต่อความต้องการของต้นปาล์มน้ำมัน น้ำหนักทะลายของปาล์มน้ำมันเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากในปี 2566 - 2567 ต้นปาล์มน้ำมันได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญและภาวะฝนทิ้งช่วงยาวนาน ทำให้ทะลายไม่สมบูรณ์หรือมีบางส่วนแห้งผ่อ ส่งผลให้ทะลายในปี 2568 มีจำนวนลดลง อย่างไรก็ตามภาพรวมผลผลิตรวมทั้งประเทศคาดว่าจะเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 อัตราสกัดน้ำมันเฉลี่ยร้อยละ 17.56 (ข้อมูลจาก กกร.)

ในเดือนพฤษภาคม 2568 มีปริมาณผลปาล์มน้ำมัน (FFB) 2,918,111 ตัน มีปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มดิบยกมา ณ สิ้นเดือนเมษายน 2568 เท่ากับ 338,076 ตัน มีผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) 520,235 ตัน มีความต้องการใช้ในประเทศด้านบริโภคและอุตสาหกรรมอื่น 160,992 ตัน และด้านพลังงาน 76,035 ตัน มีการส่งออกต่างประเทศ 255,824 ตัน ปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มดิบ ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม 2568 เท่ากับ 365,460 ตัน เพิ่มขึ้นจากเดือนเมษายน ปริมาณ 27,384 ตัน เนื่องจากราคาในประเทศสูงกว่าราคาตลาดโลก คาดว่าการส่งออกจะทรงตัวหรืออาจลดลงเล็กน้อย

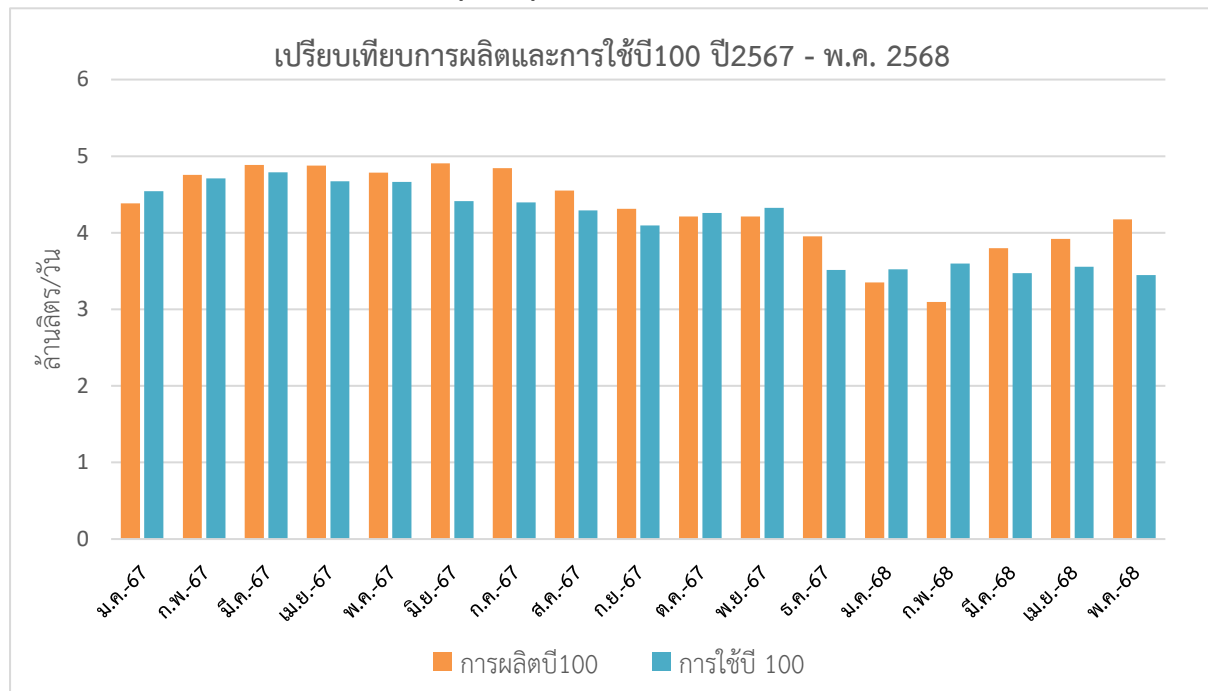
สถานการณ์การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลหมุนเร็ว



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

ข้อมูลปริมาณการใช้เดือนพฤษภาคม 2568 ในเบื้องต้นมีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาตรฐานยูโร 5 (ปี5) ประมาณ 67.039 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากเดือนเมษายน (68.822 ล้านลิตร/วัน) ประมาณ 1.783 ล้านลิตร/วัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 2.59 สอดคล้องกับดัชนีการขนส่งสินค้า (Shipment Index) เฉลี่ยเดือนมกราคม-เมษายน ที่หดตัวลงร้อยละ 1.0 เป็นผลจากปริมาณฝนรวมทั้งประเทศสูงกว่าค่าปกติ โดยในเดือนพฤษภาคมสูงกว่าค่าปกติถึงร้อยละ 52.03 รวมถึงสถานการณ์เศรษฐกิจโดยรวมยังคงฟื้นตัวช้าและความกังวลต่อสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ (กรมธุรกิจพลังงาน)

สถานการณ์การผลิต-การใช้ไบโอดีเซล (ปี100)



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

ปัจจุบันมีโรงงานผู้ผลิตไบโอดีเซลทั้งสิ้น 14 ราย กำลังการผลิตไบโอดีเซลรวม 11.66 ล้านลิตร/วัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลเดือนพฤษภาคม 2568 อยู่ที่ 4.175 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากเดือนเมษายน (3.920 ล้านลิตร/วัน) อยู่ที่ 0.255 ล้านลิตร/วัน ปริมาณการผลิตต่อกำลังการผลิตอยู่ที่ร้อยละ 35.81

ในส่วนของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่จำหน่ายตามสถานีบริการ เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาตรฐานยูโร 5 (สัดส่วนการผสมน้ำมันไบโอดีเซลอยู่ที่ร้อยละ 5 โดยปริมาตร ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567) มีปริมาณการใช้น้ำมันไบโอดีเซลในเดือนพฤษภาคม 2568 เท่ากับ 3.448 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากเดือนเมษายน (3.556 ล้านลิตร/วัน) อยู่ที่ 0.108 ล้านลิตร/วัน

สถานการณ์ไบโอดีเซลต่างประเทศ

รัฐบาลบราซิลได้มีมติเพิ่มสัดส่วนการผสมเชื้อเพลิงชีวภาพในน้ำมันเชื้อเพลิง โดยจะปรับเพิ่มเอทานอลในน้ำมันเบนซินจากร้อยละ 27 เป็นร้อยละ 30 และไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลจากร้อยละ 14 เป็นร้อยละ 15 โดยมาตรการดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2025 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์พลังงานระดับชาติที่มุ่งเน้นการลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป พร้อมทั้งส่งเสริมการพึ่งพาตนเองด้านพลังงาน จากข้อมูลของกระทรวงเหมืองแร่และพลังงานของบราซิล การปรับเพิ่มสัดส่วนเอทานอลในน้ำมันเบนซินเพียงร้อยละ 3 จะสามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันเบนซินในประเทศลงได้ประมาณ 1.33 ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งครอบคลุมปริมาณการนำเข้าน้ำมันเบนซินในปี 2024 ที่มีจำนวนกว่า 872,000 ลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ การดำเนินมาตรการดังกล่าวจะส่งผลให้บราซิลสามารถพึ่งพาตนเองด้านน้ำมันเบนซินได้อย่างสมบูรณ์เป็นครั้งแรกในรอบ 15 ปี ภายใต้กระบวนการพิจารณาทางเทคนิคก่อนประกาศใช้นโยบาย มีการดำเนินการทดสอบทั้งในด้านสมรรถนะของรถยนต์และคุณภาพอากาศ โดยพบว่าเอทานอลในระดับร้อยละ 30 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเครื่องยนต์ และยังช่วยลดมลภาวะทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ทั้งนี้การผลิตไบโอดีเซลของบราซิลในปัจจุบันพึ่งพาน้ำมันถั่วเหลืองเป็นวัตถุดิบหลักมากกว่าร้อยละ 70 ขณะที่การผลิตเอทานอลมีแหล่งที่มาจากทั้งอ้อยและ

ข้าวโพด โดยภาคการผลิตเอทานอลจากข้าวโพดมีการเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งนักวิเคราะห์จากบริษัท Argus มองว่า การเติบโตของอุตสาหกรรมเอทานอลจากข้าวโพดจะมีบทบาทสำคัญในการรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากนโยบายใหม่ นอกจากนี้ บริษัท Petrobras ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจด้านพลังงานของบราซิล ได้แสดงจุดยืนสนับสนุนนโยบายดังกล่าว โดยมองว่าเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์พลังงานของบริษัท และจะไม่ส่งผลกระทบต่อราคาจำหน่ายน้ำมันในประเทศ พร้อมทั้งเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อม มาตรการปรับเพิ่มสัดส่วนเชื้อเพลิงชีวภาพของบราซิลในครั้งนี้ ถือเป็นก้าวสำคัญในการเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานในระดับประเทศ สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจเชิงพลังงานชีวภาพอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ที่มา: สำนักข่าวรอยเตอร์, วันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2568

เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel : SAF)

ความเหมาะสมของเทคโนโลยีสำหรับประเภทเที่ยวบินต่างๆ



เทคโนโลยีอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเชิงสมรรถนะ ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง และเพื่อวัตถุประสงค์ในการลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ข้อมูลจาก Air Transport Action Group, Waypoint 2050, 2021 สรุปความเหมาะสมของเทคโนโลยีสำหรับเที่ยวบินประเภทต่างๆ ดังนี้

- เที่ยวบินระยะสั้น หรือ Commuter & Regional เวลาบินไม่เกิน 90 นาที คาดว่าในอนาคตเครื่องบินขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าและเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (Electric and Hydrogen Fuel Cell) จะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025) เป็นต้นไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุนของสายการบิน เนื่องจากการเปลี่ยนฝูงบินนั้นเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง จึงนับว่าเป็นข้อจำกัดของสายการบิน
- เที่ยวบินระยะใกล้ หรือ Short-Haul เวลาบินไม่เกิน 2 ชั่วโมง คาดว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2583 (ค.ศ. 2040) เป็นต้นไป เครื่องบินที่ใช้เครื่องยนต์แบบใหม่ที่ขับเคลื่อนด้วยเชื้อเพลิงไฮโดรเจนจะเข้ามามีบทบาทสูงมากขึ้น แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในประเด็นของการจัดหาเชื้อเพลิงไฮโดรเจนและเงินลงทุนในการซื้อฝูงบินใหม่
- เที่ยวบินระหว่างประเทศ หรือ Medium- & Long-Haul ผู้โดยสารตั้งแต่ 100 คน ขึ้นไป ซึ่งเป็นกลุ่มของเที่ยวบินระยะกลางและเที่ยวบินระยะไกล พบว่าปัจจุบันยังไม่มีเทคโนโลยีอื่นใดสามารถเข้ามาทดแทนได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยเชื้อเพลิงหลักของเที่ยวบินประเภทนี้ยังคงเป็นเชื้อเพลิง Jet A-1 และด้วยคุณสมบัติเชื้อเพลิงเดียวกันอาจทำให้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน หรือ SAF สามารถเข้ามาทดแทน Jet A-1 ได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสัดส่วนการผสมซึ่งปัจจุบันสามารถผสมได้สูงสุดแล้วที่ร้อยละ 50 ข้อดีก็คือการช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศเมื่อเปรียบเทียบตลอดทั้งวัฏจักรคาร์บอน (Life Cycle Assessment : LCA) ของ SAF ขึ้นอยู่กับวัตถุดิบ กระบวนการผลิต รวมถึงการใช้พลังงานสะอาดในกระบวนการผลิต เป็นต้น

งานสัมมนา Flying Green: Thailand's Sustainable Aviation Fuel Forum



ที่มา : <https://www.facebook.com/THAICorpCom> 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ สมาคมธุรกิจสายการบิน (Board of Airline Representatives Business Association : BAR) จัดงานสัมมนา "Flying Green: Thailand's Sustainable Aviation Fuel Forum" ณ ห้องออติทอเรียม สำนักงานใหญ่ การบินไทย ซึ่งเป็นเวทีสำคัญ ที่รวบรวมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากภาคอุตสาหกรรมการบินและพลังงาน เพื่อหารือเกี่ยวกับบทบาทสำคัญของเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel - SAF) ในการสร้างอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับอุตสาหกรรมการบิน โดยภายในงานได้มีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และมุมมองจากภาครัฐผู้กำหนดนโยบายผู้ผลิต SAF ตลอดจนตัวแทนจากสายการบินชั้นนำ เข้าร่วมการสัมมนาในครั้งนี้ โดยมีนายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทยฯ และนายกรกฎ ชาดะสิงห์ ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทยฯ ในฐานะนายกสมาคมธุรกิจสายการบิน (BAR) กล่าวเปิดงานและให้การต้อนรับ

โดยงานสัมมนาดังกล่าวมีวิทยากรจาก 3 กลุ่มสำคัญ ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อความสำเร็จในการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมการบินสู่ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน ประกอบด้วย

กลุ่มผู้กำหนดนโยบายจากผู้บริหารระดับสูงจากองค์กรชั้นนำ ประกอบไปด้วย Mr. Kelvin Lee Head Sustainability ASPAC จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) นายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รองผู้อำนวยการสายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และนายวุฒิต ตันติเวส รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน ในส่วนนี้มีการนำเสนอข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับพัฒนาการล่าสุดด้านกฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับ SAF อาทิ ปริมาณความต้องการคาร์บอนเครดิตในภาคการบินทั่วโลกจะสูงถึง 161 ล้านตันคาร์บอนเทียบเท่า ภายในปี ค.ศ. 2030 โดยมาจากภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก ถึงร้อยละ 20 แนวทางการพัฒนานโยบายส่งเสริมการผลิต SAF เพื่อให้เพียงพอต่ออุตสาหกรรมการบินซึ่งคาดการณ์ปริมาณการใช้เชื้อเพลิง JET A-1 ภายในสิ้นปี ค.ศ. 2025

จะสูงถึง 322 ล้านตัน แต่ปริมาณคาดการณ์ของ SAF ที่ผลิตได้เพียงร้อยละ 0.7 ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการทั่วโลกที่มีความต้องการ ร้อยละ 1 ภายในปี ค.ศ. 2026 การรายงานสถานะล่าสุดของการพัฒนาของระบบติดตามและรายงานคาร์บอนเครดิตจากการใช้ SAF ตลอดจนถึงการนำเสนอกรอบมาตรการ และแนวทางการพัฒนานโยบาย SAF ในไทยทั้งในภาคการผลิตและการใช้ เป็นต้น

กลุ่มผู้ผลิต SAF ประกอบไปด้วย นายชัยพลฒิ วัชรคุปต์ ผู้จัดการฝ่ายตลาดอากาศยานและเรือขนส่ง บริษัท ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) (OR) นายบัณฑิต ธรรมชาไพบุลย์ ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ-โรงกลั่น และรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มธุรกิจโรงกลั่นและการค้าน้ำมัน บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และนายธันยวีร์ พงษ์วัฒนาสุข กรรมการผู้จัดการธุรกิจเอทานอล บริษัท มิตรผล ไบโอฟูเอล จำกัด ในส่วนนี้นำเสนอแนวทางการผลิต SAF ห่วงโซ่อุปทาน และนวัตกรรมด้านเทคโนโลยี การเร่งขยายจุดรวบรวมน้ำมันปรุงอาหารใช้แล้ว (Used Cooking Oil : UCO) จากครัวเรือน ความพร้อมของโรงงานผลิตด้วยเทคโนโลยี Hydroprocessed Ester and Fatty Acids หรือ HEFA แบบ Standalone ของบางจากที่มีกำลังการผลิต Neat SAF ได้ 1 ล้านลิตรต่อวัน ด้วยวัตถุดิบ UCO คิดเป็นปริมาณคาร์บอนเครดิตมากถึง 80,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี ตลอดจนความพร้อมในการผลักดันให้มีการใช้เอทานอลที่ผลิตขึ้นในประเทศเป็นวัตถุดิบในการผลิต SAF ด้วยเทคโนโลยี Alcohol to JET : AtJ ให้เป็นแนวทางการผลิต SAF ในอนาคต

กลุ่มตัวแทนจากสายการบิน ประกอบด้วย นายทวีโรจน์ ทรงกำพล ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร บริษัท การบินไทยฯ จำกัด (มหาชน) ปฐมภูมิ สุทธิสมณ์ ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการบิน สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และ Miss Anh-Thu (Anlee) Van Do ผู้จัดการทั่วไปประจำประเทศไทย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ของกลุ่มลู่ฟ้าอันหา ในส่วนนี้วิทยากรร่วมแบ่งปันประสบการณ์ ความท้าทาย และแนวทางเชิงกลยุทธ์ในการนำ SAF มาใช้ในอุตสาหกรรมการบิน การปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจเพื่อลดการปล่อยคาร์บอน เช่น การใช้รถขนกระเป๋าสัมภาระไฟฟ้า นโยบายการจัดการใช้เชื้อเพลิงให้เหมาะสม ประหยัด และมีประสิทธิภาพที่สามารถลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้กว่า 200 กิโลกรัมต่อเที่ยวบิน โดยตัวแทนจากสายการบินสนับสนุนให้ประเทศไทยมีการใช้ SAF ทั้งในเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ อันเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิต SAF ทั้งในด้านการขยายกำลังการผลิต ส่งเสริมเทคโนโลยีและวัตถุดิบที่มีศักยภาพสูง เพื่อการแข่งขันในด้านราคาที่จะส่งผลดีต่อสายการบินและผู้โดยสารจากต้นทุนการใช้เชื้อเพลิงสะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทยฯ ได้กล่าวปิดท้ายการสัมมนาไว้ว่า ความสำเร็จของงานสัมมนาครั้งนี้แสดงถึงความมุ่งมั่นของภาคอุตสาหกรรมการบินและพลังงานในการเร่งผลักดันการใช้ SAF ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของประเทศไทยที่มีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางการพัฒนา SAF ในภูมิภาค การอภิปรายแลกเปลี่ยนองค์ความรู้จากผู้บริหารและผู้เชี่ยวชาญในงานนี้ ถือเป็นรากฐานสำคัญที่ช่วยผลักดันให้เกิดความร่วมมือและการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม นำไปสู่ความก้าวหน้าที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับประเทศและระดับโลก