

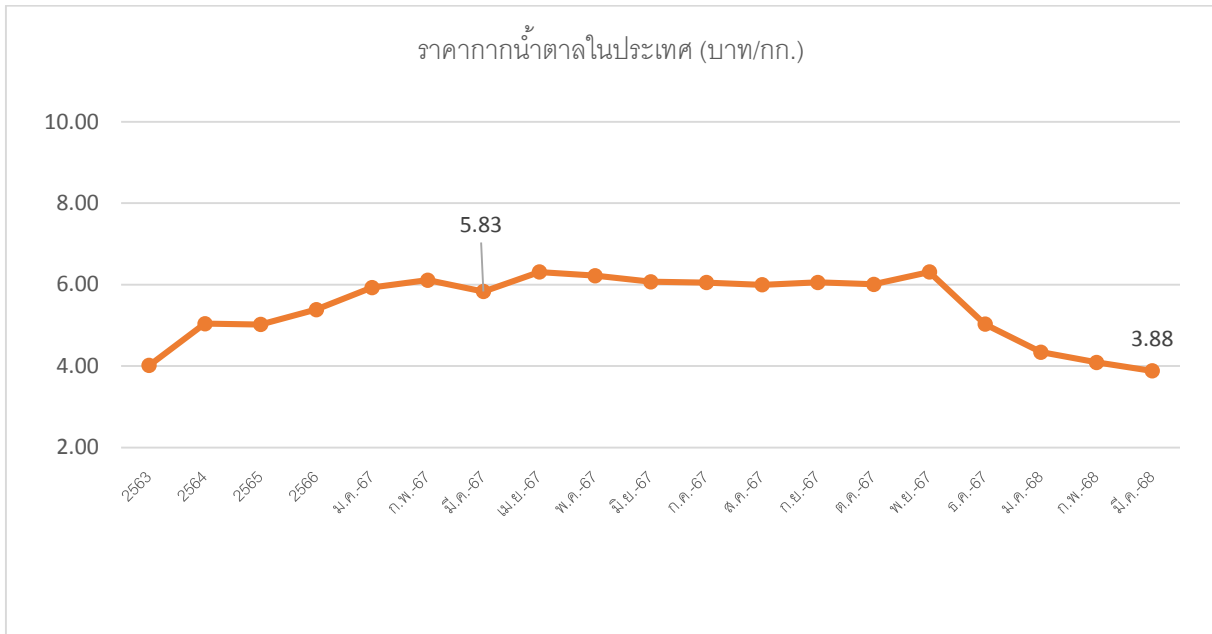
# รายงานวิเคราะห์สถานการณ์เชื้อเพลิงชีวภาพ

เดือน กรกฎาคม 2568

## เอทานอล

### สถานการณ์กากน้ำตาล และมันสำปะหลัง

#### 1) กากน้ำตาล

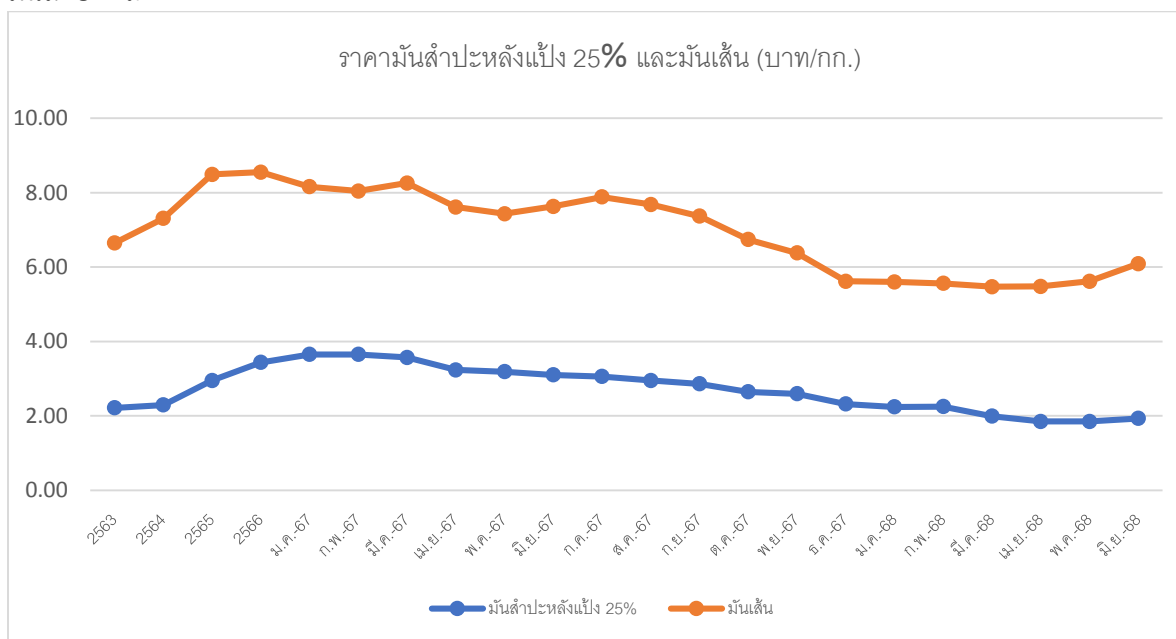


ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

หมายเหตุ : ราคากากน้ำตาลล่าสุด ณ เดือน มี.ค. 68

สถานการณ์อ้อยและน้ำตาลทรายในเดือน กรกฎาคม 2568 ฤดูกาลผลิตปี 2567/68 อ้อยทั้งหมด ถูกหีบอยู่ที่ประมาณ 92.2 ล้านตัน ซึ่งคาดการณ์ว่าฤดูกาลการผลิตใหม่ 2568/69 น่าจะอยู่ที่ประมาณ 105-110 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14-19 จากปี 2567 โดยอัตราเพิ่มขึ้นมาจากการขยายพื้นที่ปลูก (ประมาณ ร้อยละ 3 หรือประมาณ 10.5 ล้านไร่ในฤดูกาลการผลิต 2568/69) และผลผลิตต่อไร่ที่ดีขึ้นจากสภาพอากาศและ พันธุ์ใหม่ที่มีประสิทธิภาพ ในส่วนของการส่งออกน้ำตาลทรายของไทย การแข่งขันจากผู้ส่งออกรายใหญ่ออย่าง อินเดียและบราซิลมีกำลังการผลิตที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของปริมาณการส่งออกของไทยในฤดูกาล ผลิต 2567/68 ทั้งนี้หากตลาดส่งออกยังไม่ดีขึ้นรวมถึงประเทศจีนยังไม่ยกเลิกการแบนน้ำเชื่อม (Syrup) และ น้ำตาลผสมจากประเทศไทยเนื่องจากข้อกั่วงวลเรื่องความปลอดภัยทางอาหาร อาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ น้ำตาลไทยในช่วงปลายปี 2568

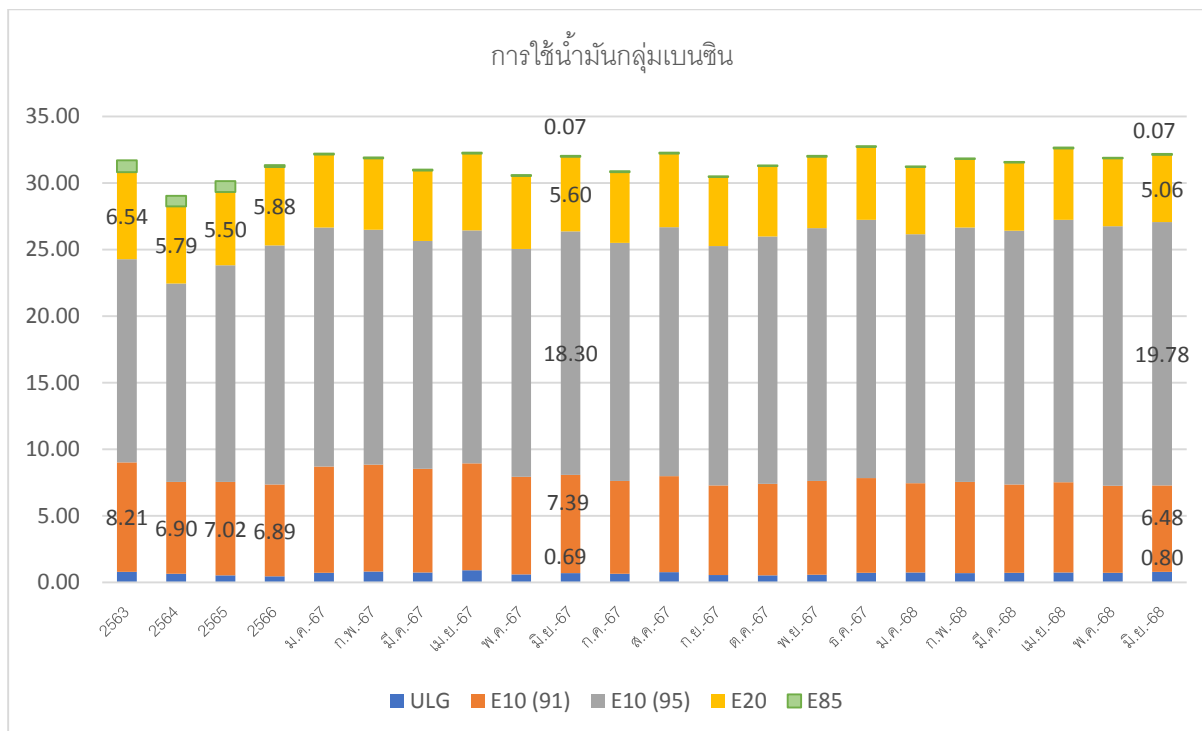
## 2) น้ำมันสำเร็จรูป



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สถานการณ์น้ำมันสำเร็จรูป ในเดือน กรกฎาคม 2568 แนวโน้มฤดูกาลผลิตในปี 2567/68 ปริมาณการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปยังอยู่ในระดับทรงตัวหรือลดเล็กน้อย (27.20 ล้านตัน) เมื่อเทียบกับปี 2567 (27.94 ล้านตัน) โดยปัจจัยหลักมาจาก สภาพอากาศแปรปรวน (El Niño) และความกดดันเรื่องต้นทุนการปลูกพืชอื่น ๆ แทนมันสำเร็จรูปซึ่งทำให้ผลผลิตรวมลดลงเล็กน้อย ในส่วนของสถานการณ์การส่งออกมันสำเร็จรูปไทยแม้จะเผชิญแรงกดดันจากปริมาณผลผลิตที่ลดลงในประเทศ แต่ได้รับแรงสนับสนุนจากตลาดส่งออกที่ขยายตัว โดยเฉพาะกับประเทศจีนที่โตสูงมากในครึ่งปีแรก ทั้งนี้หากจีนยังคงมีความต้องการสูง หรือประเทศไทยมีการขยายตลาดใหม่ไปยังสหรัฐฯ หรือยุโรป ประเทศไทยมีโอกาสฟื้นตัวของราคาตลาดมันสำเร็จรูปในครึ่งหลังของปี 2568 ราคาวัตถุดิบและแบ่งมันสำเร็จรูปเริ่มมีการปรับขึ้นเล็กน้อยด้วยนโยบายภาครัฐที่ช่วยรักษาเสถียรภาพภายในประเทศ และมาตรการจำกัดการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านเป็นปัจจัยสำคัญในการควบคุมอุปทานภายในประเทศ ทำให้ในเดือนมิถุนายน ราคาหัวมันสำเร็จรูปสดราคาเกษตรกรขายได้ 1.75 – 2.10 บาท/กก. คิดเป็นราคาเฉลี่ย 1.93 บาท/กก. และราคามันเส้นเฉลี่ยอยู่ที่ 6.09 บาท/กก.

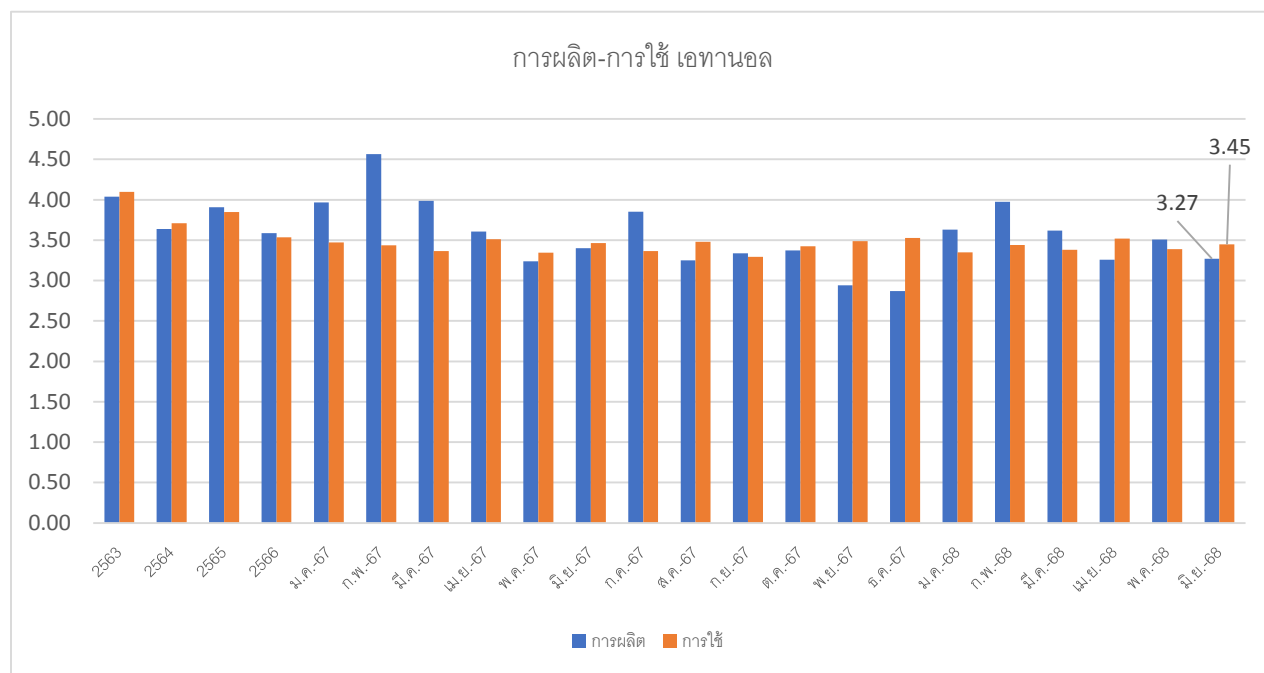
## สถานการณ์การใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน



ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน ข้อมูล ณ เดือน มิถุนายน 2568

ในเดือนมิถุนายน 2568 มีปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน (32.19 ล้านลิตร/วัน) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนพฤษภาคม 2568 (31.90 ล้านลิตร/วัน) เนื่องจากมีการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศที่ดีขึ้นทำให้ประชากรมีการเดินทางเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามในเดือนมิถุนายน 2568 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมิถุนายน 2567 พบว่าปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินเพิ่มมากขึ้นกว่าปีที่แล้ว (31.80 ล้านลิตร/วัน) โดยสัดส่วนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 เพิ่มขึ้น แต่สัดส่วนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ลดน้อยลง โดยสัดส่วนการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี85 นั้นคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

## สถานการณ์การผลิต-การใช้เอทานอล



| หน่วย : ลิตร/วัน |      |      |      |      |         |         |         |         |         |         |         |         |          |          |         |          |
|------------------|------|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|----------|
|                  | 2563 | 2564 | 2565 | 2566 | 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 | มิ.ย.-68 |
| การผลิต          | 4.04 | 3.64 | 3.91 | 3.59 | 3.85    | 3.25    | 3.34    | 3.37    | 2.94    | 2.87    | 3.63    | 3.98    | 3.62     | 3.28     | 3.51    | 3.27     |
| การใช้           | 4.10 | 3.71 | 3.85 | 3.53 | 3.36    | 3.48    | 3.30    | 3.42    | 3.49    | 3.53    | 3.35    | 3.44    | 3.38     | 3.52     | 3.39    | 3.45     |

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน

ในเดือนมิถุนายน 2568 ปริมาณการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้นจากเดือน พฤษภาคม 2568 อยู่ที่ 3.45 ลิตร/วัน ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินที่เพิ่มขึ้นที่แสดงข้างต้น อย่างไรก็ตามแต่เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้วในเดือน มิถุนายน 2567 ปริมาณการใช้เอทานอลมีแนวโน้มทรงตัวหรือลดลงเพียงเล็กน้อย (3.46 ลิตร/วัน) ในส่วนของการผลิตเอทานอล เดือนมิถุนายน 2568 มีการผลิตที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นช่วงสุดท้ายของฤดูการปิดหีบอ้อย รวมถึงผู้ประกอบการบางรายมีความประสงค์ผลิตเอทานอลเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับตลาดการส่งออกของผู้ประกอบการในอนาคต

## สถานการณ์เอทานอลต่างประเทศ

ประธานสมาคมโรงงานน้ำตาลและชีวพลังงานแห่งอินเดีย (ISMA) ระบุว่า ภาคอุตสาหกรรมน้ำตาลของอินเดียอาจเผชิญกับราคาน้ำตาลที่ต่ำลง จากการคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณผลผลิตน้ำตาลจำนวนมากในฤดูการผลิตปี 2568/2569 โดยประธาน ISMA ได้เรียกร้องให้รัฐบาลปรับขึ้นราคาน้ำตาลและราคาเอทานอล พร้อมกับอนุญาตให้ส่งออกน้ำตาลโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ยังกล่าวว่า รัฐบาลควรกำหนดให้อ้อยเป็นพืชที่ใช้ผลิตเอทานอลร้อยละ 50 ของปริมาณพืชที่ใช้ผลิตเอทานอลทั้งหมด และอีกร้อยละ 50 ควรมาจากธัญพืช

ผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมของอินเดียระบุว่า คำกล่าวของเจ้าหน้าที่รัฐบาลของอินเดียที่กล่าวว่า อินเดียอาจกลายเป็นผู้ส่งออกเอทานอลรายใหญ่นั้นไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เนื่องจากผู้ผลิตเอทานอลต้องได้รับเงินอุดหนุนราว 20 รูปีอินเดีย/ลิตร (0.2 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ลิตร) เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบราซิลและสหรัฐฯ ได้ โดยมีการเสนออินเดียควรเพิ่มความต้องการเอทานอลภายในประเทศผ่านการใช้เชื้อเพลิง อี30 หรือเชื้อเพลิงการบินแบบยั่งยืน (SAF) แทน อย่างไรก็ตามมองการณ์เพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และองค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (OECD-FAO) คาดการณ์ว่า ภายในปี 2577 ปริมาณผลผลิตน้ำตาลร้อยละ 22 ของปริมาณผลผลิตน้ำตาลทั้งหมดจะถูกนำไปใช้ผลิตเอทานอล ซึ่งเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปัจจุบันที่ร้อยละ 9 และคาดว่าปริมาณผลผลิตน้ำตาลของอินเดียน่าจะเพิ่มขึ้น 8.70 ล้านตัน ภายในปี 2577

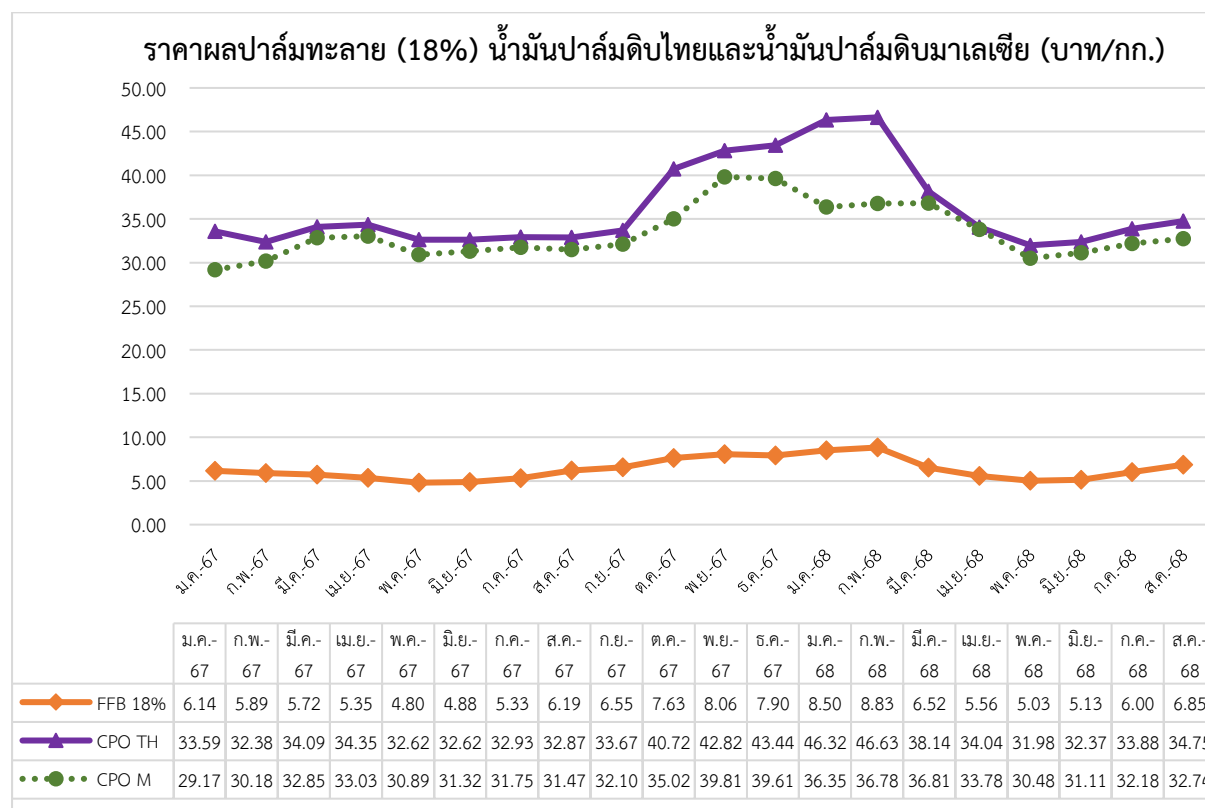
บราซิลหวังจะบรรลุข้อตกลงทางการทูตเพื่อหลีกเลี่ยงมาตรการภาษีนำเข้าร้อยละ 50 จากสหรัฐฯ แต่หากการเจรจาล้มเหลว บราซิลพร้อมที่จะตอบโต้ด้วยการเก็บภาษีนำเข้าจากสหรัฐฯ ในอัตราเดียวกัน ด้านแหล่งข่าวเปิดเผยว่า บราซิลอาจตอบโต้ด้วยการเก็บภาษีนำเข้าเอทานอลจากสหรัฐฯ ขณะที่ฝ่ายนิติบัญญัติของสหรัฐฯ ก็หวังให้บราซิลเปิดเสรีการนำเข้าเอทานอล โดยยกเลิกภาษีนำเข้าร้อยละ 18 โดยที่ ปี 2567 บราซิลส่งออกเอทานอลไปยังสหรัฐฯ อยู่ที่ 309 ล้านลูกบาศก์เมตร และนำเข้าจากสหรัฐฯ 110 ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผลกระทบจากมาตรการภาษีครั้งนี้จะมีเพียงเล็กน้อย เพราะบราซิลสามารถหาตลาดใหม่หรือเพิ่มการบริโภคในประเทศได้ แต่อย่างไรก็ตาม บางพื้นที่อาจขาดแคลนเอทานอลหากไม่มีการนำเข้าเอทานอลจากสหรัฐฯ แต่เอทานอลจากข้าวโพดอาจช่วยทดแทนได้

ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ลงนามในคำสั่งเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2568 เพื่อเพิ่มภาษีนำเข้าสินค้าจากบราซิลอีกร้อยละ 40 ส่งผลให้อัตราภาษีนำเข้ารวมกลายเป็นร้อยละ 50 แม้ว่าบางสินค้าได้รับการยกเว้นจากภาษีดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงน้ำตาลทรายและเอทานอล ด้านผู้อำนวยการสมาคมโรงงานน้ำตาล เอทานอล และพลังงานชีวภาพ (NovaBio) ของบราซิล ได้เดินทางไปสหรัฐฯ พร้อมคณะผู้แทนเพื่อเจรจาข้อตกลง แต่ระบุว่าสหรัฐฯ ไม่มีท่าทีที่จะต้องการหาข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับเรื่องนี้

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย

## ไบโอดีเซล

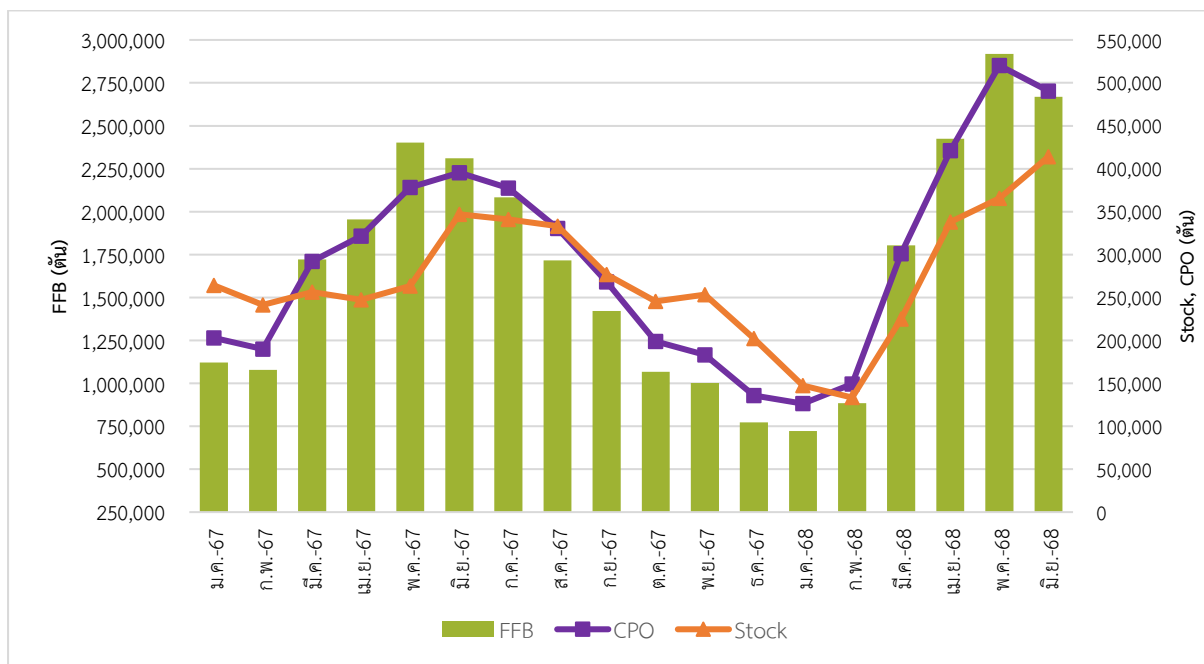
### สถานการณ์ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม



ที่มา: กรมการค้าภายใน

สถานการณ์ราคาผลปาล์มน้ำมัน ณ เดือนสิงหาคม 2568 เฉลี่ยอยู่ที่ 6.85 บาท/กก. เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน (6.00 บาท/กก.) อยู่ที่ 0.85 บาท คิดเป็นร้อยละ 14.17 ราคาน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 34.75 บาท/กก. คาดว่าราคาน้ำมันจะมีแนวโน้มเริ่มปรับสูงขึ้น เนื่องจากผลผลิตที่ออกสู่ตลาดปรับตัวลดลง ราคาน้ำมันปาล์มดิบมาเลเซียเฉลี่ยอยู่ที่ 32.74 บาท/กก. เพิ่มขึ้นจากเดือนกรกฎาคม (32.18 บาท/กก.) 0.56 บาท/กก. คิดเป็นร้อยละ 1.74 คาดว่าในแนวโน้มราคาน้ำมันปาล์มดิบของมาเลเซียปรับตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากสต็อกที่ลดลง

## สถานการณ์สต็อกน้ำมันปาล์มดิบ

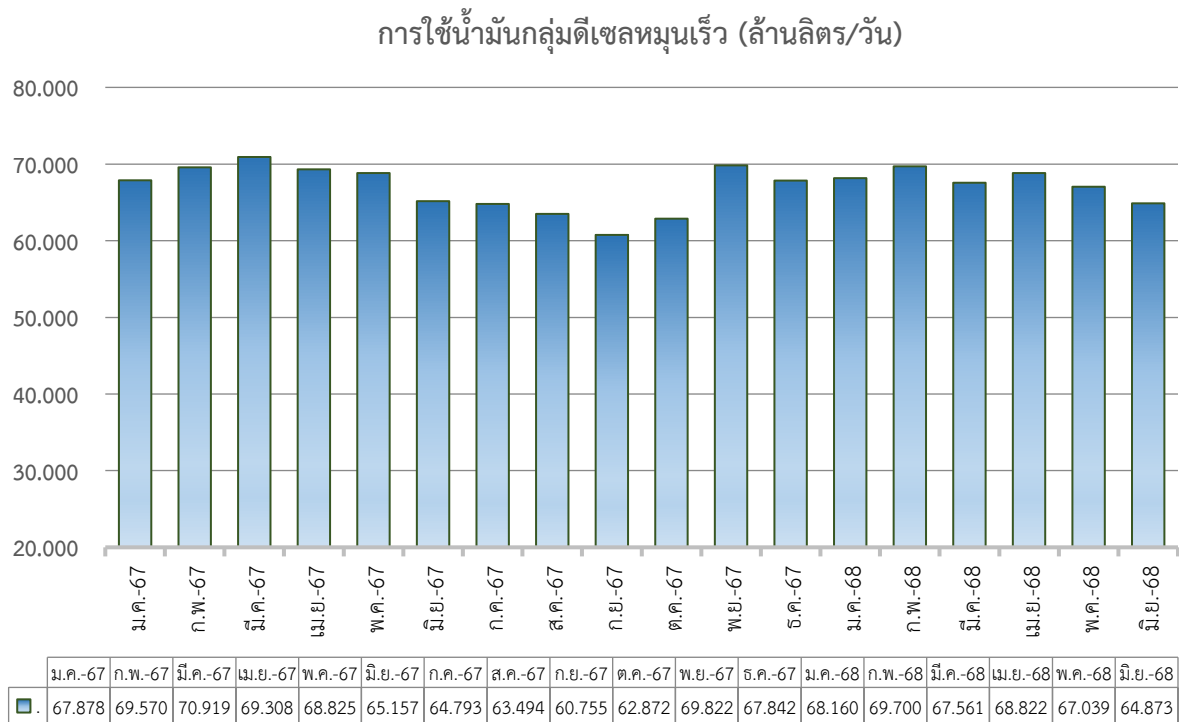


ที่มา: คณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ (กกร.) กรมการค้าภายใน

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

ในเดือนมิถุนายน 2568 มีปริมาณผลปาล์มน้ำมัน (FFB) 2,667,888 ตัน มีปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มดิบยกมา ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม 2568 เท่ากับ 365,460 ตัน มีผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) 490,614 ตัน มีความต้องการใช้ในประเทศด้านบริโภคและอุตสาหกรรมอื่น 163,046 ตัน และด้านพลังงาน 80,215 ตัน มีการส่งออกต่างประเทศ 198,689 ตัน ปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มดิบ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2568 เท่ากับ 414,124 ตัน เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคมปริมาณ 48,664 ตัน เนื่องจากราคาในประเทศสูงกว่าราคาตลาดโลก คาดว่าการส่งออกอาจจะลดลง

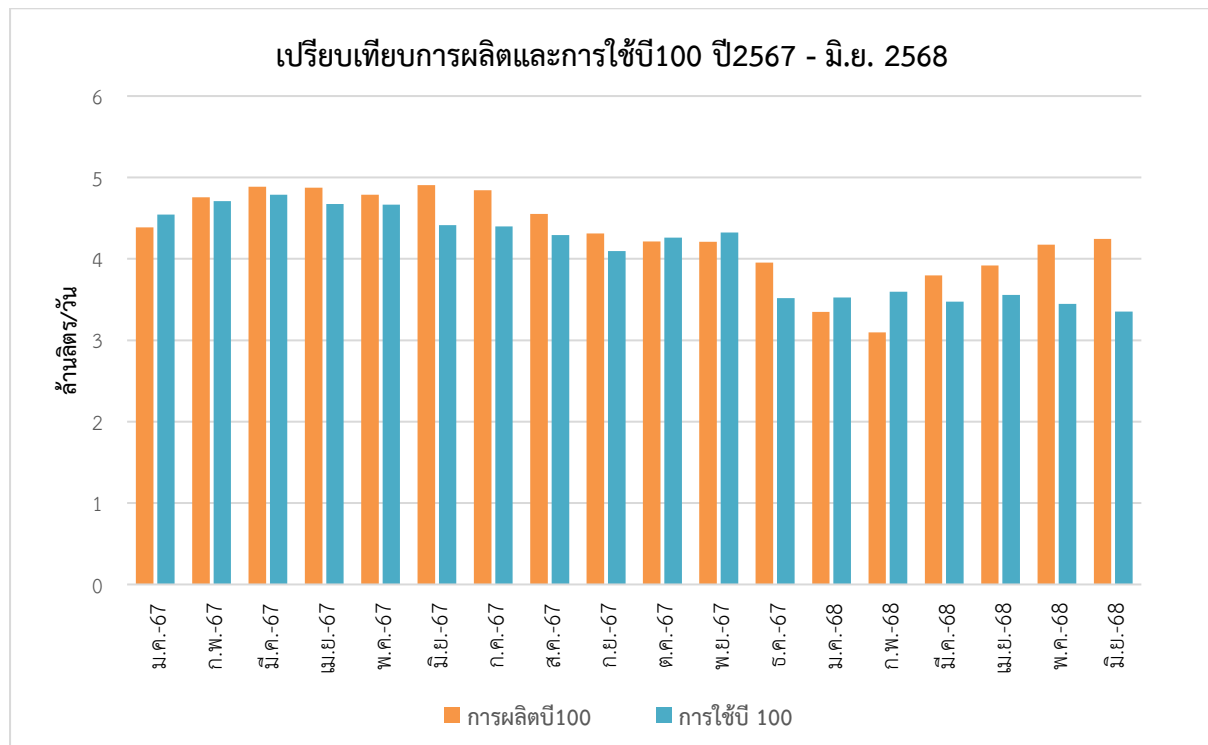
## สถานการณ์การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลหมุนเร็ว



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

ข้อมูลปริมาณการใช้เดือนมิถุนายน 2568 ในเบื้องต้นมีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาตรฐานยูโร 5 (ปี5) ประมาณ 64.873 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากเดือนพฤษภาคม (67.039 ล้านลิตร/วัน) ประมาณ 2.17 ล้านลิตร/วัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 3.23 เนื่องจากฤดูฝนซึ่งปกติแล้วจะมีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลง

## สถานการณ์การผลิต-การใช้ไบโอดีเซล (ปี100)



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

ปัจจุบันมีโรงงานผู้ผลิตไบโอดีเซลทั้งสิ้น 14 ราย กำลังการผลิตไบโอดีเซลรวม 11.66 ล้านลิตร/วัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลเดือนมิถุนายน 2568 อยู่ที่ 4.246 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากเดือน พฤษภาคม (4.175 ล้านลิตร/วัน) อยู่ที่ 0.071 ล้านลิตร/วัน ปริมาณการผลิตต่อกำลังการผลิตอยู่ที่ร้อยละ 36.42

ในส่วนของน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่จำหน่ายตามสถานีบริการ เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาตรฐานยูโร 5 (สัดส่วนการผสมน้ำมันไบโอดีเซลอยู่ที่ร้อยละ 5 โดยปริมาตร ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567) มีปริมาณการใช้น้ำมันไบโอดีเซลในเดือนมิถุนายน 2568 เท่ากับ 3.352 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากเดือน พฤษภาคม (3.448 ล้านลิตร/วัน) อยู่ที่ 0.096 ล้านลิตร/วัน

## สถานการณ์ไบโอดีเซลต่างประเทศ

อินโดนีเซียมีนโยบายปรับเพิ่มปริมาณการใช้น้ำมันปาล์ม โดยเพิ่มสัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซล จากปัจจุบันร้อยละ 40 (B40) เป็นร้อยละ 50 (B50) ภายในปี 2569 เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การลด การพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิล และเพิ่มการใช้ผลผลิตปาล์มน้ำมันภายในประเทศให้เกิดมูลค่าสูงสุด มาตรการดังกล่าวยังเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายพลังงานสะอาดและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อย่างไรก็ตาม แผนที่จะเริ่มดำเนินการในเดือนมกราคม 2569 มีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากการทดสอบทางเทคนิคของ B50 อาจใช้เวลานานถึง 8 เดือน และขณะนี้กระทรวงพลังงานยังไม่ได้กำหนดช่วงเวลาเริ่มต้นการทดสอบที่ชัดเจน ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญก่อนการประกาศใช้ในระดับประเทศ การปรับเพิ่มสัดส่วน B50 คาดว่าจะทำให้ความต้องการ ใช้ไบโอดีเซลเพิ่มขึ้นจากประมาณ 15.6 ล้านกิโลลิตรต่อปี เป็นราว 19 ล้านกิโลลิตรต่อปี เพื่อรองรับต้นทุน โครงการ รัฐบาลมีแผนปรับเพิ่มอัตราภาษีส่งออกน้ำมันปาล์มให้อยู่ระหว่าง 4.5%–10% โดยรายได้จากภาษี ดังกล่าวจะถูกนำมาใช้เป็นกองทุนสนับสนุนโครงการอุดหนุนราคาไบโอดีเซล ทั้งนี้ ปัจจัยหลักที่ทำให้การเริ่มใช้ B50 ล่าช้า คือ ความไม่แน่นอนด้านระยะเวลาการทดสอบและการเตรียมความพร้อมทางเทคนิคของระบบผลิต และกระจายเชื้อเพลิง

ที่มา: สำนักข่าวรอยเตอร์, วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2568

## เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel : SAF)

ในการกำหนดเป้าหมายสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) มีปัจจัยสำคัญต่างๆ ที่ต้องพิจารณาซึ่งจำเป็นต้องใช้ข้อมูลสถิติและประมาณการความต้องการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานพาณิชย์ (Jet A-1) ตามแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงของกรมธุรกิจพลังงาน ร่วมกับข้อมูลสำคัญอื่นๆ ประกอบด้วย

**การประเมินศักยภาพวัตถุดิบภายในประเทศ** เพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) จึงพิจารณาส่งเสริมการผลิต และการใช้ SAF โดยอาศัยการประเมินวัตถุดิบภายในประเทศเพื่อเพิ่มมูลค่าตลอดห่วงโซ่การผลิตและการใช้ SAF สามารถแบ่งการประเมินศักยภาพวัตถุดิบออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- การประเมินศักยภาพกลุ่มวัตถุดิบหลัก (Main feedstocks) เป็นวัตถุดิบที่ผ่านมาตรฐานเกณฑ์ความยั่งยืน (ICAO-Sustainability) และขึ้นบัญชีรับรองขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อใช้ในการผลิต SAF โดยวัตถุดิบหลักของประเทศไทย ได้แก่ น้ำมันปรุงอาหารใช้แล้ว (Used Cooking Oil: UCO) กรดไขมันปาล์ม (Palm Fatty Acid Distillates: PFAD) และกากน้ำตาล (Molasses)

- การประเมินศักยภาพกลุ่มวัตถุดิบทางเลือก (Alternative feedstocks) เป็นวัตถุดิบที่ยังไม่อยู่ในบัญชีรับรองเป็นวัตถุดิบในการผลิต SAF จากเกณฑ์ความยั่งยืนของ ICAO ที่จำเป็นต้องพิจารณาหัวข้อเพิ่มเติมประกอบด้วย

- แหล่งกักเก็บคาร์บอนตามธรรมชาติ (Carbon Stocks)
- ความมั่นคงทางอาหาร (Food Security)

โดยวัตถุดิบทางเลือกของประเทศไทย ได้แก่ น้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) น้ำอ้อย (Sugarcane Juice) และมันสำปะหลัง (Tapioca) เนื่องจากวัตถุดิบดังกล่าว เมื่อพิจารณาเฉพาะเชิงกายภาพและเคมีแล้ว พบว่าสามารถนำมาผลิตเป็นเชื้อเพลิงอากาศยานได้ หากต้องดำเนินการขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับเกณฑ์ความยั่งยืนตามกรอบการพิจารณาของ ICAO และนโยบายของแต่ละภูมิภาค อีกด้วย

**กรอบระยะเวลาของมาตรการภาคบังคับของ ICAO** ในเบื้องต้น ICAO กำหนดกรอบมาตรการภาคบังคับแก่ประเทศสมาชิกในการดำเนินการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2570 (ค.ศ. 2027) โดย 1 ใน 4 มาตรการ คือการใช้ SAF เพื่อลด CO<sub>2</sub> จากการศึกษานโยบาย SAF ในภูมิภาคต่างๆ พบว่าในหลายประเทศมีการกำหนดเป้าหมายการใช้ SAF ขึ้นแล้ว อาทิ

- สหภาพยุโรป กำหนดสัดส่วนการใช้ SAF ที่ร้อยละ 2 ในปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)  
ที่ร้อยละ 6 ในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030)  
ที่ร้อยละ 20 ในปี พ.ศ. 2578 (ค.ศ. 2035)
- สิงคโปร์ กำหนดสัดส่วนการใช้ SAF ที่ร้อยละ 1 ในปี พ.ศ. 2569 (ค.ศ. 2026)  
ที่ร้อยละ 3 - 5 ในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030)

นอกจากนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการใช้ SAF ของสิงคโปร์ ในฐานะผู้นำการบินในภูมิภาคอาเซียน ประเทศไทยควรเริ่มมีการกำหนดเป้าหมายสัดส่วนการใช้ SAF ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2569 (ค.ศ. 2026) เช่นเดียวกับกรณีของสิงคโปร์เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในระดับภูมิภาคอาเซียน และประเทศไทยจะไม่เสียโอกาสทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงและอุตสาหกรรมการบิน หากภาครัฐมีนโยบายและเป้าหมายที่ชัดเจน จะสร้างความเชื่อมั่นในการลงทุนผลิต SAF ในประเทศไทย อีกทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมก่อนที่มาตรการภาคบังคับในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของ ICAO จะเริ่มบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2570 (ค.ศ. 2027) ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

### Bangkok Airways เริ่มใช้ SAF ตั้งแต่กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เป็นต้นไป



ที่มา: [www.thunhoon.com](http://www.thunhoon.com) วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

กัปตันวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways: BA) กล่าวในงานประกาศเปิดตัวแคมเปญ Low Carbon Skies by Bangkok Airways ไว้ว่าการนำเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ถือเป็นก้าวสำคัญของบางกอกแอร์เวย์สในการเปลี่ยนผ่านสู่อนาคตการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Carbon Emissions) ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของนโยบายด้านความยั่งยืนในภาคการบิน

เมื่อปี พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมา BA ได้นำเชื้อเพลิง SAF มาใช้ในเที่ยวบินนำร่องในเส้นทาง สมุย-กรุงเทพ และได้ดำเนินการขยายสู่การใช้ในเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เป็นต้นไป ประกอบด้วย 4 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

- เส้นทางกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - พนมเปญ
- เส้นทางกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - เสียมเรียบ
- เส้นทางกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - หลวงพระบาง
- เส้นทางกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - หมู่เกาะมัลดีฟส์

โดยเชื้อเพลิง SAF ที่เลือกใช้นั้น จะมี SAF บริสุทธิ์ (Neat-SAF) หรือ Synthetic Blending Component (SBC) ตามคำจำกัดความของ ICAO ที่สัดส่วนผสมร้อยละ 1 ในเชื้อเพลิง Jet A-1 ในทั้ง 4 เส้นทาง การบินข้างต้น ซึ่งสามารถลดปริมาณการปล่อย CO<sub>2</sub> ได้เฉลี่ยประมาณ 128 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวบิน

## IATA เปิดกลไกจับคู่ธุรกิจเชื้อเพลิง SAF เผยปี 2568 Supplier มีไม่เพียงพอกับความต้องการ



ที่มา: [www.bangkokbiznews.com/environment](http://www.bangkokbiznews.com/environment) วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ประกาศเปิดตัวแพลตฟอร์มจับคู่เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) Matchmaker Platform : SAF Matchmaker โดยมีคุณมารี โอเวนส์ ทอมเซน รองประธานอาวุโสฝ่ายความยั่งยืนและหัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ IATA กล่าวว่า เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดซื้อจัดจ้าง SAF ระหว่างสายการบินและผู้จัดหา (SAF Supplier) โดยการจับคู่คำขอจัดหา SAF กับข้อเสนอของผู้จัดหา SAF อีกทั้งสามารถเชื่อมต่อและเจรจาแบบออฟไลน์เพื่อตกลงเงื่อนไขเฉพาะ ราคา และเงื่อนไขการชำระเงิน ซึ่ง SAF Matchmaker ออกแบบมาเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาสำคัญ 3 ประการ ประกอบด้วย

- เพิ่มประสิทธิภาพ: การมีแพลตฟอร์มกลางที่ช่วยให้ทุกฝ่ายสามารถเชื่อมต่อกันได้ง่าย และรวดเร็วขึ้น โดยไม่มีค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม เพิ่มความสะดวกในการจัดหา SAF
- สร้างการเชื่อมต่อ: ผู้ผลิตและผู้จัดหาเชื้อเพลิง SAF สามารถแสดงปริมาณ SAF ที่มีอยู่หรือตามที่วางแผนไว้ ขณะที่สายการบินสามารถลงทะเบียนแสดงความสนใจในการจัดซื้อ SAF ตามแผนและปริมาณที่ต้องการ ก่อนมีการเจรจาซื้อขายในภายหลัง
- สร้างความโปร่งใสและชัดเจน: SAF Matchmaker นำเสนอข้อมูลต่างๆ ครอบคลุมถึงเกณฑ์ความยั่งยืนของ SAF ที่มีอยู่ในปัจจุบัน อาทิ ปริมาณ วัตถุดิบที่ใช้ ที่ตั้ง เทคโนโลยีการผลิต รวมถึงปริมาณ CO<sub>2</sub> ที่ลดได้จากการใช้ SAF

โดยช่วงแรก SAF Matchmaker ให้บริการเฉพาะสายการบินและผู้จัดหา SAF บนระบบดิจิทัลกลางของ Aviation Energy Hub เท่านั้น ซึ่งระบบนี้สามารถปรับขยายได้ในอนาคต เพื่อรองรับผู้ต้องการใช้ SAF ไม่ใช่เพียงสายการบินเท่านั้น ทั้งนี้ IATA ได้เผยแพร่ส่วนปริมาณความต้องการใช้ SAF ของสายการบินต่อปริมาณของผู้จัดหาบน SAF Matchmaker ในปี พ.ศ. 2568 มีปริมาณ Neat-SAF จากผู้ผลิตและผู้จัดหาจากทั่วโลก 311 ตัน เท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 0.7 ของความต้องการใช้ SAF ในอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ SAF ที่ร้อยละ 1 ของความต้องการ Jet A-1 ภายในปี พ.ศ. 2569 (ค.ศ. 2026)