

รายงานวิเคราะห์สถานการณ์เชื้อเพลิงชีวภาพ

เดือน พฤษภาคม 2568

เอทานอล

สถานการณ์กากน้ำตาล และมันสำปะหลัง

1) กากน้ำตาล

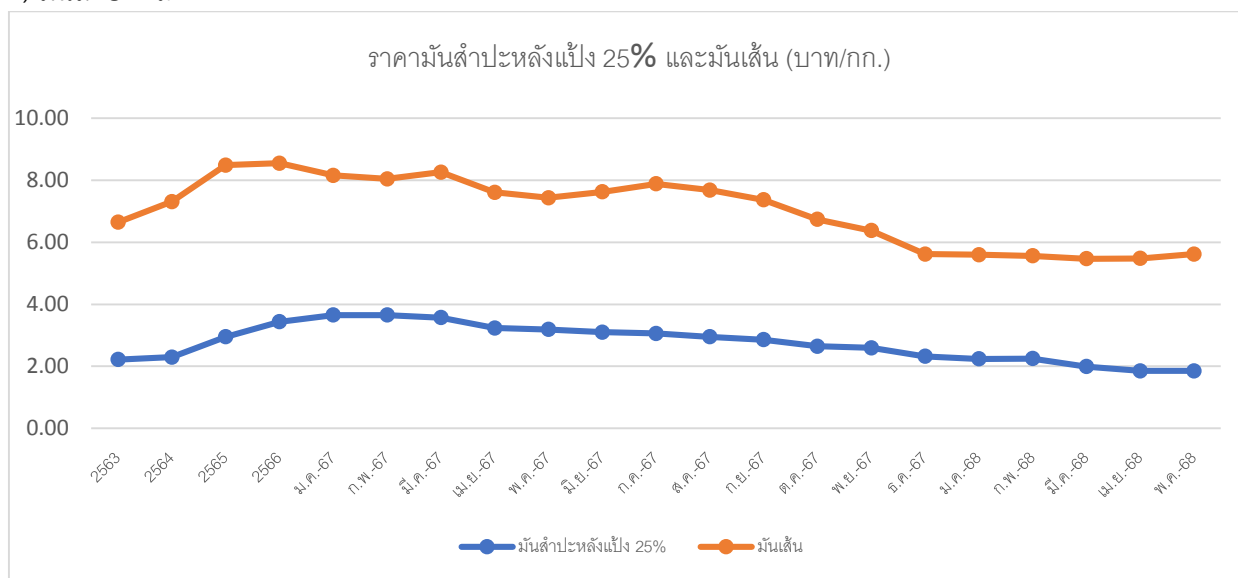


ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

หมายเหตุ : ราคากากน้ำตาลล่าสุด ณ เดือน ม.ค. 68

ในเดือนพฤษภาคม 2568 พบว่ามีปริมาณอ้อยเข้าหีบในฤดูกาลผลิตปี 2567/68 มากกว่าปริมาณอ้อยเข้าหีบปี 2566/67 เนื่องจากปริมาณฝนปี 2567 ที่มากกว่าปี 2566 รวมถึงสภาพอากาศที่หนาวเย็นยาวกว่าปีก่อนทำให้ความหวานของอ้อยดีขึ้น คาดการณ์ว่าสิ้นฤดูหีบ (เดือนมิถุนายน) ปริมาณอ้อยเข้าหีบรวมทั้งประเทศจะมีปริมาณอยู่ที่ 93 – 100 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 – 22 จากปี 2567/68 (82 ล้านตัน) โดยในส่วนของกลุ่มบริษัท เกษตรไทย อินเตอร์เนชั่นแนล ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ KTIS คาดการณ์ว่าเมื่อปิดหีบจะสามารถผลิตน้ำตาลทรายได้มากกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 30 ทำให้ปริมาณกากน้ำตาลในปี 2567/68 ของกลุ่ม KTIS จะเพิ่มขึ้นจาก 200,000 ตัน เป็น 300,000 ตัน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2568 ที่ผ่านมา คณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทรายได้ประกาศการจัดสรรปริมาณอ้อยขึ้นต้นประจำฤดูกาลผลิตปี 2568/69 ให้แก่โรงงานน้ำตาลทรายที่ 92.48 ล้านตัน (บัญชีจัดสรรขั้นต้น)

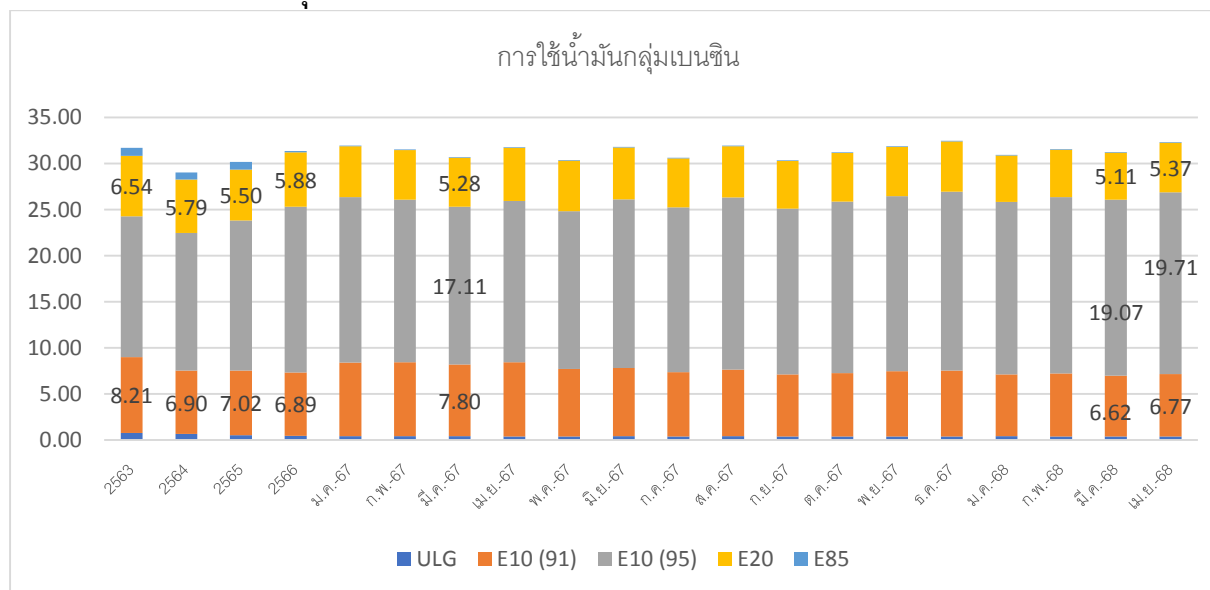
2) น้ำมันสำเร็จรูป



ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สถานการณ์น้ำมันสำเร็จรูป ในเดือน พฤษภาคม 2568 เผชิญกับความท้าทายจากทั้งปัจจัยภายในและภายนอกประเทศ ส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรลดลงอย่างมีนัยสำคัญ การระบาดของโรคใบด่างส่งผลให้ผลผลิตมันสำปะหลังลดลง และคุณภาพของหัวมันสำปะหลังต่ำลง รวมถึงปริมาณฝนที่ตกตลอดทั้งเดือนทำให้เปอร์เซ็นต์แ่งในหัวมันสำปะหลังต่ำกว่าร้อยละ 25 ทำให้เกษตรกรไม่สามารถขายมันสำปะหลังในราคาที่สูงได้ ราคาหัวมันสำปะหลังสดราคา que เกษตรกรขายได้ 1.70 – 2.00 บาท/กก. คิดเป็นราคาเฉลี่ย 1.85 บาท/กก. และราคามันเส้นเฉลี่ยอยู่ที่ 5.62 บาท/กก.

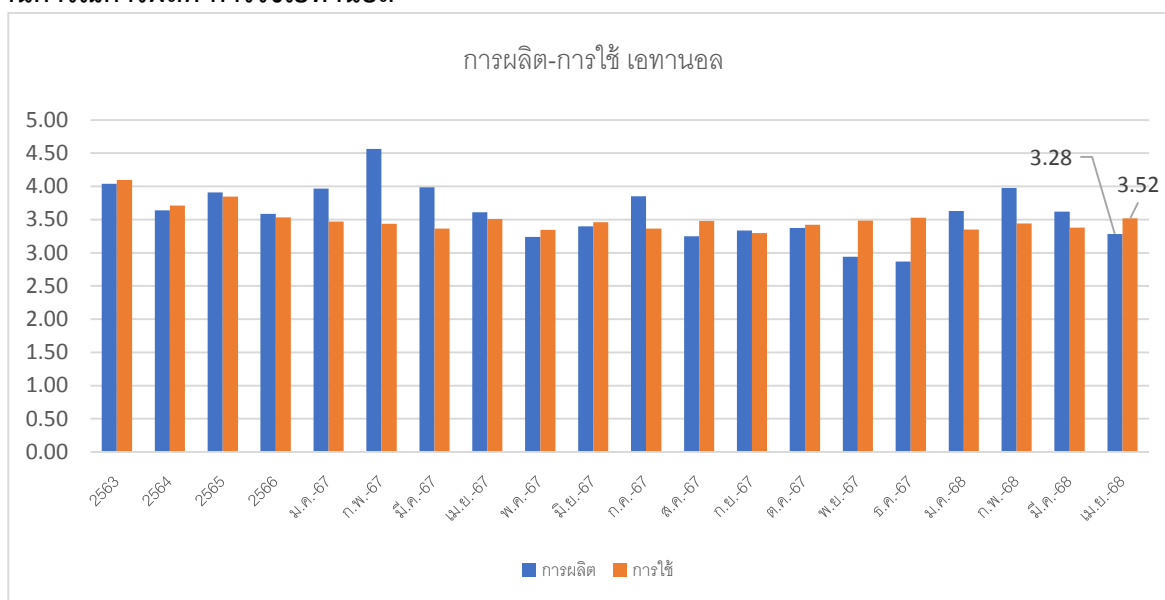
สถานการณ์การใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน



ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน ข้อมูล ณ เดือน เมษายน 2568

ในเดือนเมษายน 2568 มีปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน (32.31 ล้านลิตร/วัน) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนมีนาคม 2568 (31.24 ล้านลิตร/วัน) และมีปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินมากกว่าเดือนเมษายน 2567 (31.78 ล้านลิตร/วัน) เนื่องจากเป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และการปรับลดราคาน้ำมันเบนซิน 3 ครั้ง ตามมติคณะกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยในเดือนพฤษภาคม 2568 คาดการณ์ว่าปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มเบนซินจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

สถานการณ์การผลิต-การใช้เอทานอล



หน่วย : ล้านลิตร/วัน

	2563	2564	2565	2566	พ.ค.-67	มิ.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
การผลิต	4.04	3.64	3.91	3.59	3.24	3.40	3.85	3.25	3.34	3.37	2.94	2.87	3.63	3.98	3.62	3.28
การใช้	4.10	3.71	3.85	3.53	3.35	3.46	3.36	3.48	3.30	3.42	3.49	3.53	3.35	3.44	3.38	3.52

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน

ในเดือนเมษายน 2568 ปริมาณการใช้เอทานอลเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 3.52 ล้านลิตร/วัน ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ แต่ในส่วนของการผลิตเอทานอลมีการผลิตที่ลดลงเนื่องจากเป็นช่วงฤดูการปิดหีบอ้อย ซึ่งปริมาณอ้อยเข้าสู่โรงงานน้ำตาลเริ่มมีปริมาณที่น้อยลง

สถานการณ์เอทานอลต่างประเทศ

สหภาพผู้ผลิตเอทานอลจากข้าวโพดแห่งชาติ (Unem) ของบราซิล รายงานว่า ในฤดูการผลิตปี 2568/69 ประเทศบราซิลผลิตเอทานอลจากข้าวโพดอยู่ที่ 9.90 พันล้านลิตร ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 22 ของเอทานอลภายในประเทศ ด้านบริษัท Advanta Seeds รายงานว่า มีโรงงานผลิตเอทานอลจากข้าวโพด 3 โรงในประเทศบราซิลที่ได้มีการปรับปรุงเครื่องจักรให้สามารถแปรรูปข้าวฟ่าง (sorghum) ได้ โดยหากมีการลงทุนอย่างเหมาะสมการแปรรูปข้าวฟ่างอาจให้ผลกำไรเท่ากับหรือมากกว่าข้าวโพด ขณะเดียวกันนักวิเคราะห์รายหนึ่งกล่าวว่า ความต้องการข้าวโพดจากการผลิตเอทานอลกำลังช่วยพยุงราคาข้าวโพดภายในประเทศไม่ให้ปรับตัวลงตามราคาตลาดโลก

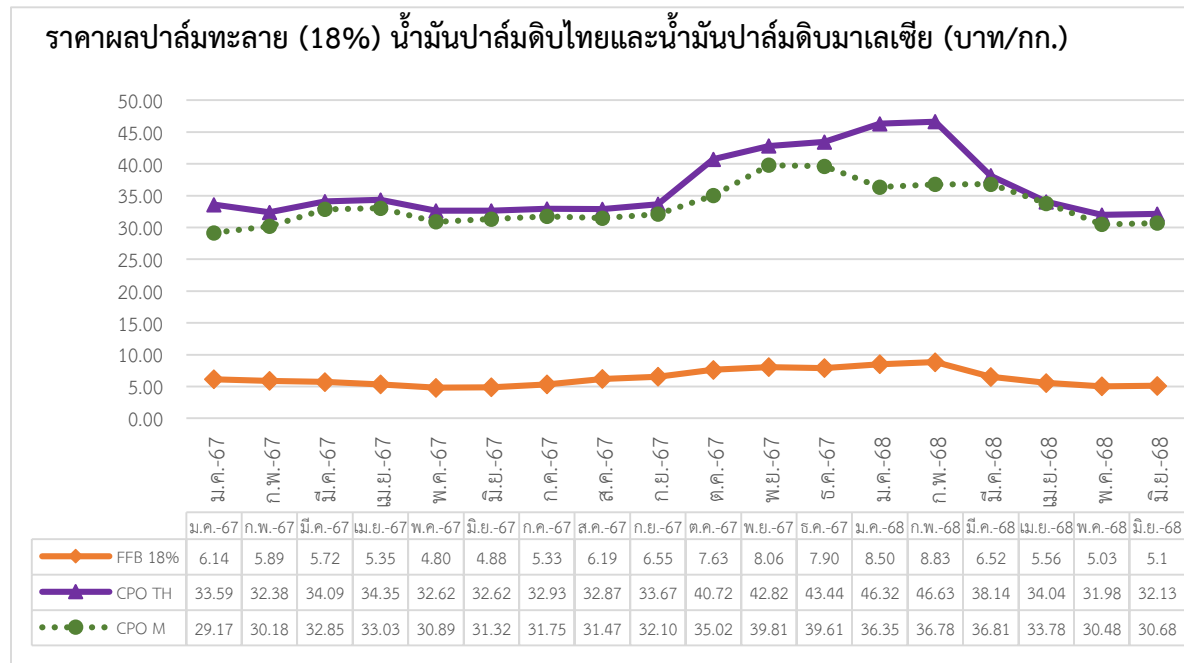
สหพันธ์สหกรณ์โรงงานน้ำตาลแห่งชาติของอินเดีย (NFCSF) รายงานว่า ในฤดูการผลิต 2567/68 โรงงานน้ำตาลในประเทศอินเดียได้นำน้ำตาลจำนวน 3.20 ล้านตัน ไปผลิตเป็นเอทานอลซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ 3.50 ล้านตัน เนื่องจากราคาเอทานอลที่ปรับตัวลง โดยสหพันธ์ได้เรียกร้องให้รัฐบาลปรับขึ้นราคาน้ำตาลและเอทานอลภายในประเทศ และขอให้กำหนดเป้าหมายการนำน้ำตาลไปผลิตเป็นเอทานอลในฤดูการผลิต 2568/69 ที่ 5 ล้านตัน

ประเทศบราซิลและประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการประชุมเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาเพื่อหารือเรื่องภาษีนำเข้า โดยระบุว่าภาษีที่เกี่ยวกับเอทานอลและเหล้าอาจเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงทางการค้า โดยบริษัท SCA Brasil แสดงความเห็นว่ ความไม่แน่นอนของภาษีดังกล่าว รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ อาจส่งผลให้นักลงทุนไม่กล้าลงทุนในช่วงนี้ ด้านข้อมูลจากกระทรวงพาณิชย์ต่างประเทศและการลงทุนของบราซิล (MDIC) ระบุว่า ในเดือนมีนาคม 2568 ประเทศบราซิลส่งออกเอทานอลอยู่ที่ 252 ล้านลิตร ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว โดยในจำนวนนี้มีปริมาณเอทานอล 33 ล้านลิตรส่งไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ด้านบริษัท Datagro คาดการณ์ว่า ภาษีนำเข้าเอทานอลของสหรัฐอเมริกา ที่มีผลบังคับใช้ในเดือนเมษายน 2568 จะปิดช่องทางการทำกำไรจากการนำเข้าเอทานอลจากบราซิล แต่ในทางกลับกันภาษีนี้อาจทำให้ประเทศบราซิลหันไปส่งออกเอทานอลไปยังประเทศอื่นมากขึ้นในอนาคต

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย

ไบโอดีเซล

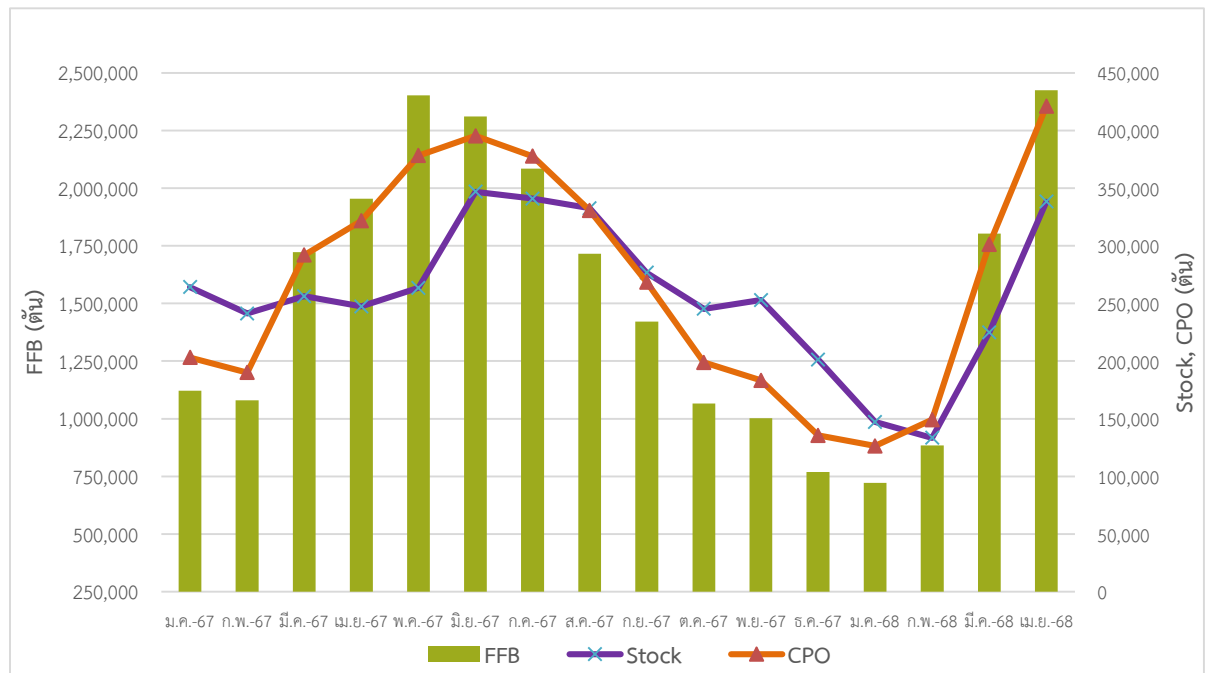
สถานการณ์ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม



ที่มา: กรมการค้าภายใน

สถานการณ์ราคาผลปาล์มน้ำมัน ณ เดือนมิถุนายน 2568 เฉลี่ยอยู่ที่ 5.10 บาท/กก. เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน (5.03 บาท/กก.) อยู่ที่ 0.07 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.39 ราคาน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 32.13 บาท/กก. ราคาผลปาล์มในช่วงพฤษภาคมลดลงเนื่องจากผลผลิตล้นตลาด คาดว่าปลายเดือนมิถุนายนราคาน่าจะมีแนวโน้มเริ่มปรับสูงขึ้น เนื่องจากผลผลิตที่ออกสู่ตลาดปรับตัวลดลง ราคาน้ำมันปาล์มดิบมาเลเซียเฉลี่ยอยู่ที่ 30.68 บาท/กก. เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤษภาคม (30.48 บาท/กก.) 0.20 บาท/กก. คิดเป็นร้อยละ 0.66 ราคาน้ำมันปาล์มดิบในมาเลเซียยังรักษาระดับได้ แม้สต็อกในมาเลเซียจะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากอุปสงค์จากประเทศผู้นำเข้าใหญ่ เช่น อินเดียและจีน ที่เร่งสต็อกสินค้า รวมถึงนโยบายผลักดันการใช้ไบโอดีเซล (บี40) ของอินโดนีเซีย ทำให้ราคามีแนวโน้มทรงตัวในระดับสูง และอาจปรับขึ้นได้ในช่วงถัดไป

สถานการณ์สต็อกน้ำมันปาล์มดิบ



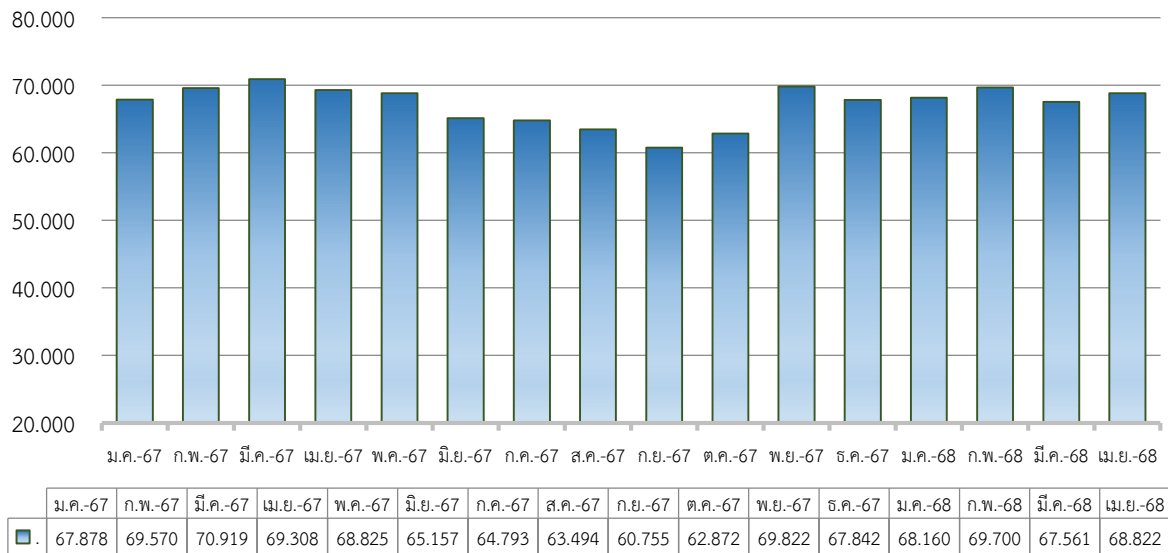
ที่มา: คณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ (กกร.) กรมการค้าภายใน

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) ให้ข้อมูลว่า ผลผลิตต่อเนื้อที่ให้ผลรวมทั้งประเทศคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ตามการเพิ่มขึ้นของเนื้อที่ให้ผลและผลผลิตต่อเนื้อที่ให้ผล คาดการณ์ปี 2568 จะมีเนื้อที่ให้ผล 6.45 ล้านไร่ ให้ผลผลิต 18.94 ล้านตัน และผลผลิตต่อไร่ 2,938 กก. แม้ว่าในช่วงปลายปี 2567 จนถึงต้นปี 2568 กรมอุตุนิยมวิทยาคาดว่าปริมาณน้ำฝนจะมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ปาล์มน้ำมันได้รับปริมาณน้ำฝนเพียงพอต่อความต้องการของต้นปาล์มน้ำมัน น้ำหนักทะลายของปาล์มน้ำมันคาดว่าจะเก็บเกี่ยวได้ในปี 2568 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากในปี 2567 ได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญ และภาวะฝนทิ้งช่วงยาวนาน ทำให้ทะลายไม่สมบูรณ์หรือมีบางส่วนแห้งฝ่อ ส่งผลให้ทะลายในปี 2568 มีจำนวนลดลง อย่างไรก็ตามภาพรวมผลผลิตรวมทั้งประเทศคาดว่าจะเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 อัตราสกัดน้ำมันเฉลี่ยร้อยละ 17.56 (ข้อมูลจาก กกร.)

ในเดือนเมษายน 2568 มีปริมาณผลปาล์มน้ำมัน (FFB) 2,425,028 ตัน มีปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มดิบยกมา ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2568 เท่ากับ 133,408 ตัน มีผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) 421,001 ตัน มีความต้องการใช้ในประเทศด้านบริโภคและอุตสาหกรรมอื่น 123,730 ตัน และด้านพลังงาน 70,545 ตัน มีการส่งออกต่างประเทศ 113,426 ตัน ปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มดิบ ณ สิ้นเดือนเมษายน 2568 เท่ากับ 338,217 ตัน เพิ่มขึ้นจากเดือนมีนาคม ปริมาณ 224,917 ตัน เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาราคาในประเทศใกล้เคียงกับราคาต่างประเทศ ถึงแม้ว่าจะมีผลผลิตที่ออกมามากจนล้นตลาด แต่ก็สามารถมีการส่งออกเพื่อดูดซับสต็อกส่วนเกินได้

สถานการณ์การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลหมุนเร็ว

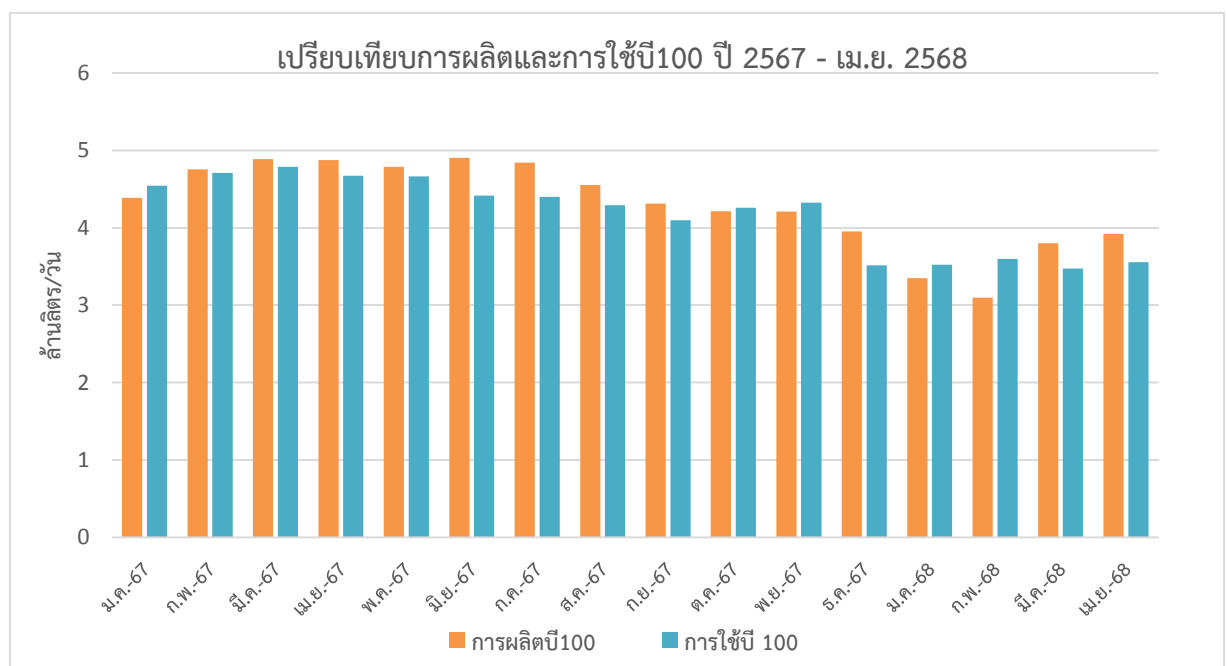
การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลหมุนเร็ว (ล้านลิตร/วัน)



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

ข้อมูลปริมาณการใช้เดือนเมษายน 2568 ในเบื้องต้นมีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาตรฐานยูโร 5 (ปี5) ประมาณ 68.822 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากเดือนมีนาคม (67.561 ล้านลิตร/วัน) ประมาณ 1.261 ล้านลิตร/วัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.87

สถานการณ์การผลิต-การใช้ไบโอดีเซล (ปี100)



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน

ปัจจุบันมีโรงงานผู้ผลิตไบโอดีเซลทั้งสิ้น 14 ราย กำลังการผลิตไบโอดีเซลรวม 11.66 ล้านลิตร/วัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลเดือนเมษายน 2568 อยู่ที่ 3.920 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากเดือนมีนาคม (3.798 ล้านลิตร/วัน) อยู่ที่ 0.122 ล้านลิตร/วัน ปริมาณการผลิตต่อกำลังการผลิตอยู่ที่ร้อยละ 33.62

ในส่วนของการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่จำหน่ายตามสถานีบริการ เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมาตรฐานยูโร 5 (สัดส่วนการผสมน้ำมันไบโอดีเซลอยู่ที่ร้อยละ 5 โดยปริมาตร ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567) มีปริมาณการใช้น้ำมันไบโอดีเซลในเดือนเมษายน 2568 เท่ากับ 3.556 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากเดือนมีนาคม (3.474 ล้านลิตร/วัน) อยู่ที่ 0.082 ล้านลิตร/วัน กรมธุรกิจพลังงาน คาดการณ์ว่าในเดือนมิถุนายน 2568 แนวโน้มการใช้ไบโอดีเซลจะลดลง เป็นผลจากมาตรการภาษีศุลกากรแบบตอบโต้ (reciprocal tariffs) ที่ยังอยู่ในระยะเริ่มต้นและมีความไม่แน่นอนสูง ทำให้การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนชะลอตัวและการลงทุนภาคเอกชนลดลงอย่างต่อเนื่อง และเริ่มเข้าสู่ฤดูฝนซึ่งปกติจะมีการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลง

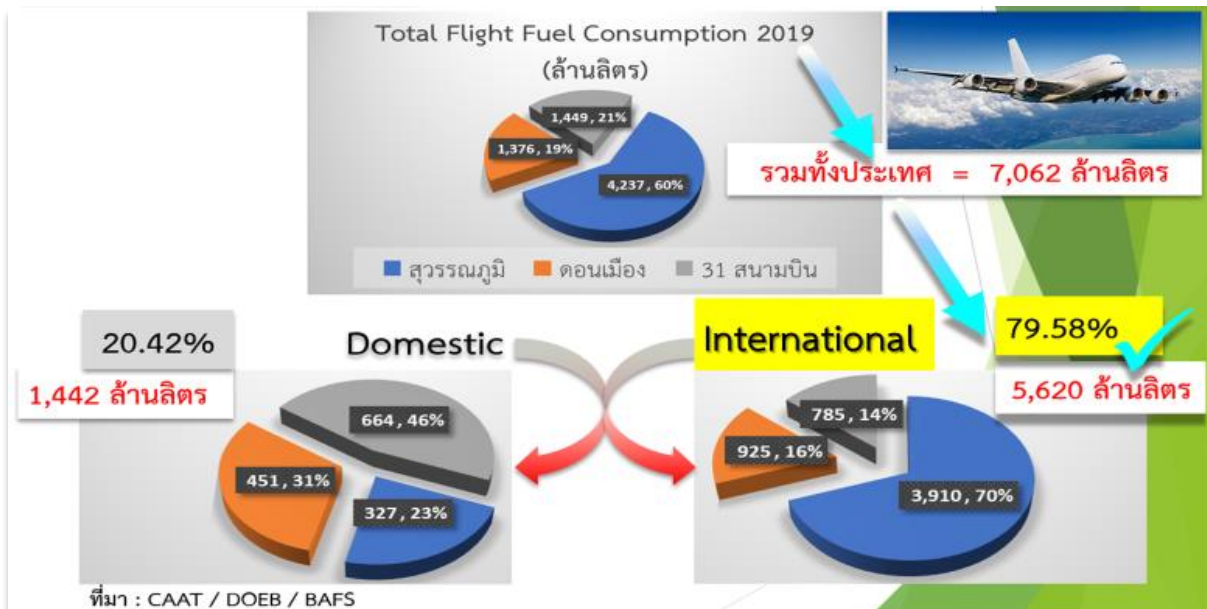
สถานการณ์ไบโอดีเซลต่างประเทศ

รัฐบาลมาเลเซีย ได้เริ่มโครงการนำร่องการใช้ไบโอดีเซล ปี20 (มีส่วนผสมของไบโอดีเซลจากน้ำมันปาล์มร้อยละ 20) สำหรับยานพาหนะภาคพื้นดินภายในท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) แทนที่ใช้ ปี10 ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายมุ่งสู่การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี พ.ศ. 2593 ทั้งนี้ มาเลเซียมีการใช้ ปี20 แล้วในบางพื้นที่ เช่น ลาบวน ลังกาวิ และรัฐซาราวัก (ยกเว้นเมืองบิณฑูลู) โดยหากโครงการนำร่องนี้ประสบความสำเร็จ จะมีการขยายผลไปยังภาคส่วนอื่นเพิ่มเติมด้วย ขณะเดียวกัน คณะกรรมการน้ำมันปาล์มมาเลเซียยังได้ดำเนินโครงการคล้ายกันในท่าเรือสำคัญหลายแห่ง เช่น ท่าเรือนอร์ธพอร์ต ปอร์ตเกล้ง ท่าเรือตันจุงเปอลาปัส ท่าเรือยะโฮร์ และท่าเรือกูจิง โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล ส่งเสริมความยั่งยืนทางพลังงาน และสนับสนุนเกษตรกรผู้ปลูกปาล์มน้ำมันในประเทศ พร้อมทั้งเน้นย้ำว่าแนวทางดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืนไปพร้อมกัน ทั้งนี้ อินโดนีเซียในฐานะผู้ผลิตน้ำมันปาล์มรายใหญ่ที่สุดของโลก ได้เริ่มใช้นโยบายไบโอดีเซล ปี40 และอยู่ระหว่างการพิจารณาขยายสู่ระดับ ปี50 ในอนาคต.

ที่มา: สำนักข่าวรอยเตอร์, วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF)

สัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานเชิงพาณิชย์(JET A-1) ภายในประเทศและระหว่างประเทศ



จากข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมธุรกิจพลังงาน และบริษัทเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ ในปี พ.ศ. 2562 (ค.ศ. 2019) พบว่าการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานเชิงพาณิชย์ หรือ JET A-1 ของไทย ในภาวะปกติ ใช้มากถึง 7,062 ล้านลิตร โดยสนามบินนานาชาติ 2 แห่งของไทย ได้แก่ สนามบินนานาชาติ สุวรรณภูมิและสนามบินนานาชาติดอนเมือง มีปริมาณการใช้ JET A-1 รวมกัน 5,613 ล้านลิตร และสนามบินนานาชาติอื่นๆ อีก 31 แห่ง รวมกัน 1,449 ล้านลิตร เมื่อพิจารณาการใช้ตามเส้นทางการบิน พบว่ามีปริมาณการใช้เฉพาะเที่ยวระหว่างประเทศ มากถึง 5,620 ล้านลิตร คิดเป็นร้อยละ 79.58 ของปริมาณความต้องการ JET A-1 ทั้งหมด โดยมียอดการใช้จากสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ 3,910 ล้านลิตร (คิดเป็นร้อยละ 70) จากสนามบินนานาชาติดอนเมือง 925 ล้านลิตร (คิดเป็นร้อยละ 16) และสนามบินนานาชาติอื่นๆ 31 แห่ง รวมกัน 785 ล้านลิตร (คิดเป็นร้อยละ 14) ปริมาณการใช้เฉพาะเที่ยวบินในประเทศ 1,442 ล้านลิตร คิดเป็นร้อยละ 20.42 ของปริมาณความต้องการ JET A-1 ทั้งหมด โดยมียอดการใช้จากสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ 327 ล้านลิตร (คิดเป็นร้อยละ 23) สนามบินนานาชาติดอนเมือง 451 ล้านลิตร (คิดเป็นร้อยละ 31) และสนามบินนานาชาติอื่นๆ 31 แห่ง รวมกัน 664 ล้านลิตร (คิดเป็นร้อยละ 46)

ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องมีการจัดหาเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels : SAF) เพื่อบริการแก่สายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศและต้องปฏิบัติตามเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคอุตสาหกรรมการบินในระยะยาว (Long Term Aspirational Goal : LTAG) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งได้กำหนดกรอบมาตรการภาคบังคับแก่ประเทศสมาชิกในการดำเนินการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2570 (ค.ศ. 2027)

แอร์บัส ย้ำจุดยืน บินด้วยน้ำมันปรุงอาหารใช้แล้ว – ชีวมวล ยกไทยเป็นผู้นำ SAF ในอาเซียน



ที่มา : www.bangkokpost.com 19 เมษายน 2568

เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2568 บริษัท แอร์บัส ได้จัดงาน Airbus Industry Outreach ณ โรงแรม เดอะ เซนต์-รีจิส กรุงเทพมหานคร โดยได้เชิญ นายอดิศักดิ์ ชูสุข รองอธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ตลอดจนผู้แทนจากภาครัฐและเอกชนผู้สนใจในอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนเข้าร่วมงานในครั้งนี้ คุณจุลี คิทเชอร์ ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายความยั่งยืนของแอร์บัส กล่าวว่า ประเทศไทยไม่ได้เป็นเพียงคู่ค้าเก่าแก่ของแอร์บัส แต่ยังมีศักยภาพสูงในการเป็นผู้นำด้านเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนในอนาคต ซึ่งอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกกำลังร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน หรือ Net-Zero ภายในปีค.ศ. 2050 ผ่านมาตรการ 3 มาตรการหลัก ประกอบไปด้วย การใช้อากาศยานรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงที่สูงขึ้น การปรับปรุงระบบบริหารจัดการจราจรทางอากาศและการดำเนินงาน การเร่งพัฒนาและใช้งานเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels : SAF) ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะช่วยลดการปล่อยคาร์บอนได้อย่างมีนัยสำคัญก่อนถึงปี ค.ศ. 2050 ซึ่งประเทศไทยมีบทบาทสำคัญของการขับเคลื่อนความเปลี่ยนแปลงนี้

แอร์บัสได้เผยแนวทางในการพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรมการบินของบริษัทเพื่อนำไปสู่การบินความยั่งยืน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีลำตัวเครื่องบินน้ำหนักเบา และมีระบบขับเคลื่อนมีประสิทธิภาพจึงประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น และสามารถใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนบริสุทธิ์ (Neat SAF) ได้โดยไม่ต้องผสม JET A-1 การวิจัยและพัฒนาเครื่องบินที่ใช้ก๊าซไฮโดรเจนสีเขียวเป็นเชื้อเพลิง โดยใช้ระบบขับเคลื่อนใบพัดจากเซลล์เชื้อเพลิงไฮโดรเจน (Hydrogen Fuel Cell) ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของเครื่องบินรุ่นนี้ ตลอดจนการผลิต SAF สังเคราะห์ด้วยเทคโนโลยีการดักจับและกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากอากาศ (Direct Air Capture : DAC) ร่วมกับก๊าซไฮโดรเจนสีเขียวที่ผลิตจากกระบวนการแยกน้ำด้วยไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำจนถึงปราศจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแอร์บัสมองว่าการใช้ SAF และไฮโดรเจนสีเขียวควบคู่กันในระยะยาวจะเป็นอนาคตที่จะนำบริษัทแอร์บัสก้าวสู่อุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืนได้อย่างแท้จริง

ประเทศไทยเริ่มมีบทบาทสำคัญ ในฐานะผู้ผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) จากวัตถุดิบหลากหลายจากภาคการเกษตรที่สามารถนำมาผลิต SAF ได้ อาทิ กากน้ำตาล ฟางข้าว ชังข้าวโพด น้ำมันปรุงอาหารใช้แล้ว ก๊าซชีวภาพจากมูลสัตว์ ตลอดจนขยะอินทรีย์ที่ไม่ได้แข่งขันกับการผลิตอาหาร โดยคาดการณ์ว่าสามารถผลิต SAF ได้ไม่ต่ำกว่า 5 ล้านตันต่อปี ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้มีโครงการผลิต SAF เกิดขึ้นแล้วโดยใช้น้ำมันปรุงอาหารใช้แล้ว (Used Cooking Oil: UCO) เป็นวัตถุดิบ อาทิ โครงการผลิต Neat SAF ด้วยเทคโนโลยี Hydroprocessed Ester and Fatty Acid : HEFA ของบริษัท บีเอสจีเอฟ จำกัด (BSGF) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนในเครือ บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) โครงการผลิต SAF ด้วยเทคโนโลยีกลั่นร่วม (Co - Processed) ของบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (จีซี) อีกทั้งประเทศไทยยังมีอุตสาหกรรมการผลิตเอทานอล ประกอบกับการประกาศนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าของภาครัฐที่ส่งผลให้ปริมาณการใช้เอทานอลในภาคขนส่งทางบกลดลง ทำให้มีปริมาณเอทานอลเพียงพอต่อการผลิต SAF ด้วยเทคโนโลยี Alcohol to JET fuel : AtJ ตลอดจนความร่วมมือระหว่างแอร์บัส และบริษัทเจเรียวโกคกันท์ จำกัด (มหาชน) (จีพี) ในการศึกษาแนวทางผลิต SAF จากเศษวัสดุทางการเกษตร อันแสดงให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรม SAF ในประเทศไทย ทั้งนี้ ประเทศไทยยังต้องเผชิญอุปสรรคและความท้าทายในอุตสาหกรรมการผลิต SAF ได้แก่ การสนับสนุนเทคโนโลยีในระยะเริ่มต้นที่มาพร้อมกับความเสี่ยงในด้านการลงทุน และความพร้อมของเทคโนโลยีที่ต้องอาศัยการสนับสนุนระดับนโยบายเพื่อพัฒนาและก้าวผ่านการพัฒนาแรกเริ่มไปได้อย่างมั่นคง การศึกษาวัตถุดิบอย่างลึกซึ้ง ถึงแม้ประเทศไทยจะมีวัตถุดิบหลากหลายและเพียงพอ แต่การพัฒนา SAF อย่างยั่งยืนจำเป็นต้องเข้าใจอย่างละเอียด ทั้งในเรื่องปริมาณ คุณภาพ ความสามารถในการจัดหา ต้นทุน และความยั่งยืนระยะยาว อีกทั้งต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการพัฒนาอุตสาหกรรม SAF ของไทยให้เติบโตและยุทธศาสตร์ SAF ระดับชาติ การตั้งเป้าหมายการผลิต SAF อย่างน้อยร้อยละ 1 ภายในปี 2569 เป็นสัญญาณสำคัญที่ส่งถึงนักลงทุนและผู้ผลิต SAF ทั่วโลก ว่าไทยก้าวสู่การเป็นผู้นำนวัตกรรมพลังงานสะอาดของโลก อย่างแท้จริง แอร์บัสยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะร่วมมือกับรัฐบาลไทย ภาคอุตสาหกรรม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อร่วมผลักดัน SAF ให้เป็นอนาคตที่มั่นคงของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน