แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-70

อุตสาหกรรมไบโอดีเซล



ตุลาคม 2568

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

เทียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส

thian.thiumsak@krungsri.com
+662 296 4742

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า



EXECUTIVE SUMMARY

ปี 2568 อุตสาหกรรมไบโอดีเซลมีทิศทางเติบโตชะลอลงตามกำลังซื้อในประเทศที่ซบเซา และสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจไทยที่ชะลอตัวลง โดยเฉพาะภาคท่องเที่ยวที่ได้รับแรงกดดันจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาไทยน้อยกว่าปีก่อน ขณะที่บรรยากาศการค้าโลกมีความไม่แน่นอนสูงจากนโยบายภาษีของสหรัฐฯ ปัจจัยข้างต้นทำให้ความต้องการใช้ไบโอดีเซลเพื่อผสมน้ำมันดีเซลสำหรับการเดินทางและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจลดลงระดับหนึ่ง **ขณะที่ปี 2569 และ 2570 คาดว่าความต้องการใช้ไบโอดีเซลจะทรงตัวหรือกระเตื้องขึ้นเล็กน้อยที่ระดับเฉลี่ย** 3.7-3.8 **ล้านลิตรต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ย** 1.5-2.5% **ต่อปี** ผลจากเศรษฐกิจไทยยังคงเติบโตอย่างช้าๆ จากแรงส่งด้านการท่องเที่ยวเป็นหลัก รวมถึงการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจ E-commerce ที่ระดับเฉลี่ย 15% ต่อปี และจำนวนรถเครื่องยนต์ดีเซลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามความต้องการใช้งาน ตลอดจนนโยบายส่งเสริมจากภาครัฐทั้งแนวโน้มการเพิ่มสัดส่วนไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็น B7 และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการน้ำมันเชื้อเพลิงปี 2567-2580 ที่กำหนดให้เพิ่มสัดส่วนผสมไบโอดีเซลได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา

ปัจจัยท้าทายของอุตสาหกรรมมาจากเศรษฐกิจไทยที่มีทิศทางเติบโตช้าจากปัญหาเชิงโครงสร้างที่แก้ไขได้ยาก ขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ผสมไบโอดีเซลมีแนวโน้มปรับสูงขึ้น จากการยุติการชดเชยราคาของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2569 และการบริหารจัดการต้นทุนการผลิตไบโอดีเซลในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะในยามที่ราคาน้ำมันปาล์มดิบปรับสูงขึ้น

มุมมองวิจัยกรุงศรี

วิจัยกรุงศรีประเมินผลประกอบการของอุตสาหกรรม ดังนี้

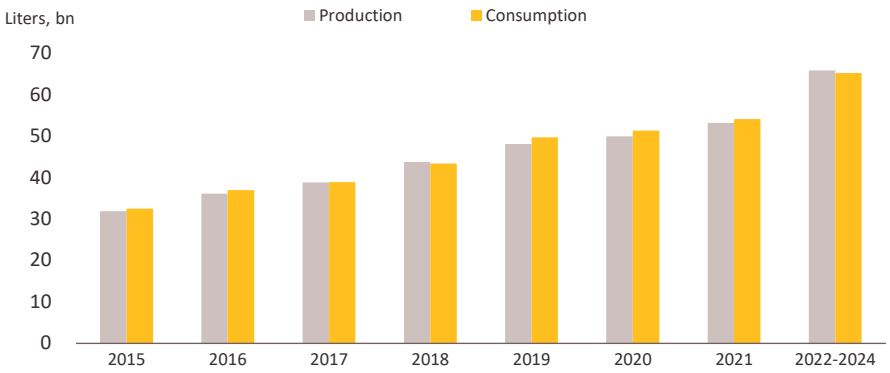
- **ผู้ผลิตไบโอดีเซล: รายได้ของผู้ประกอบการมีแนวโน้มทรงตัว** จากความต้องการใช้ไบโอดีเซลซึ่งได้รับการสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐ ผนวกกับกระแสการใช้พลังงานสะอาดในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มเข้มข้นขึ้น ซึ่งรวมถึงการผสมไบโอดีเซลเพื่อเป็นเชื้อเพลิงอากาศยานและเรือเดินสมุทร อย่างไรก็ตาม การเพิ่มสัดส่วนผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลอาจทำได้ยากขึ้น หลังภาครัฐยุติการชดเชยราคาน้ำมันชีวภาพในปี 2569 ซึ่งจะทำให้ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วปรับสูงขึ้น จึงอาจเป็นข้อจำกัดต่อการเพิ่มขึ้นของรายได้ นอกจากนี้ ราคาน้ำมันปาล์มดิบซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักมีความผันผวนและอาจปรับสูงขึ้นได้ เนื่องจากการส่งออกที่น้อยลงของประเทศคู่แข่ง ท่ามกลางความต้องการในตลาดโลกที่มีอยู่ต่อเนื่อง จึงอาจเพิ่มแรงกดดันต่อมาร์จินของผู้ประกอบการ

ข้อมูลพื้นฐาน

ไบโอดีเซล หรือที่เรียกว่า B100 เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตจากน้ำมันพืช ไขมันสัตว์ หรือน้ำมันที่เหลือใช้จากการปรุงอาหาร นำมาผ่านกระบวนการทางเคมีร่วมกับแอลกอฮอล์ได้เป็นสารเอทิลเอสเทอร์ (Ethyl ester) หรือเมทิลเอสเตอร์ (Methyl ester) ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับน้ำมันดีเซล จึงถูกนำมาผสมกับน้ำมันดีเซลเพื่อลดการนำเข้าน้ำมันดิบ เพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ

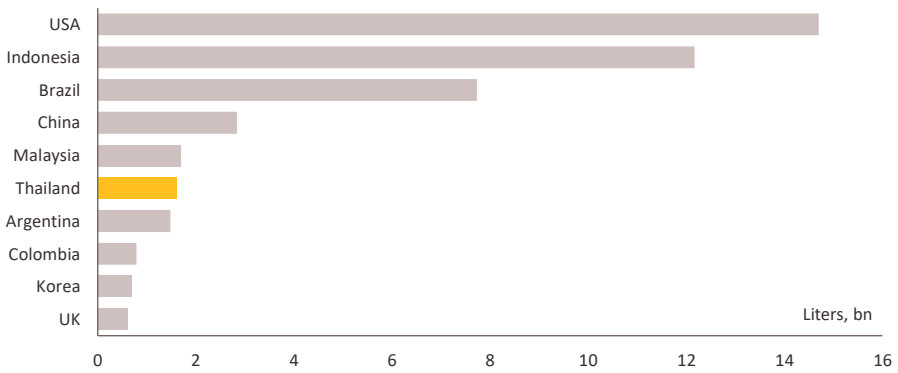
ความต้องการใช้และการผลิตไบโอดีเซลในตลาดโลกเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยไบโอดีเซลถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในยุโรป สหรัฐฯ แคนาดา ละตินอเมริกา ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น รวมถึงเอเชียบางประเทศ ส่งผลให้***ปริมาณการใช้ทั่วโลก***เพิ่มขึ้นจาก 3.3 หมื่นล้านลิตรในปี 2558 เป็นเฉลี่ย 6.5 หมื่นล้านลิตรปี 2565-67 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 7.8% ต่อปี (ภาพที่ 1) ขณะที่ ***ปริมาณการผลิต***เพิ่มขึ้นจาก 3.2 หมื่นล้านลิตร มาเป็นเฉลี่ย 6.6 หมื่นล้านลิตร หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 8.3% ต่อปีในช่วงเดียวกัน ด้านผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก ได้แก่ สหรัฐฯ อินโดนีเซีย และบราซิล (ภาพที่ 2) ส่วนใหญ่ใช้เรปซีด เมล็ดทานตะวัน มะพร้าว ถั่วเหลือง ปาล์มน้ำมัน และสบู่ดำ **สำหรับไทยเป็นผู้ผลิตไบโอดีเซลอันดับ 6 ของโลก** ส่วนใหญ่ใช้น้ำมันปาล์มดิบ (Crude palm oil) เป็นวัตถุดิบการผลิต

Figure 1: World Biodiesel Production and Consumption



Source: OECD-FAO Agricultural Outlook 2025-2034

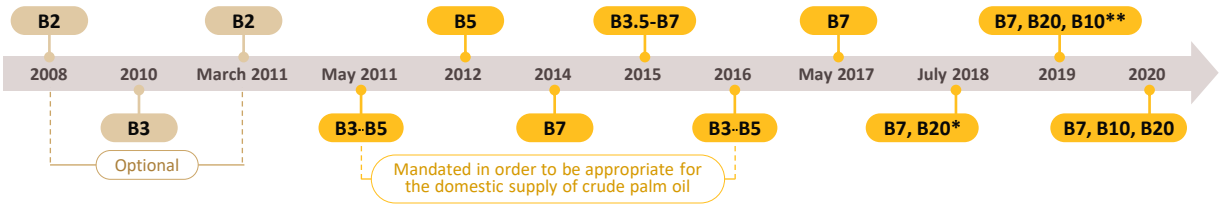
Figure 2: Major Biodiesel Producers (2022-24 Average)



Source: OECD-FAO Agricultural Outlook 2025-2034

การผลิตไบโอดีเซลเพื่อใช้ผสมน้ำมันดีเซลเชิงพาณิชย์ของไทยเริ่มต้นขึ้นในปี 2550 โดยระยะแรก ภาครัฐกำหนดให้ผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลที่สัดส่วน 2-3% เรียกว่า B2 และเพิ่มเป็น 5% (B5) 7% (B7) และ 10% (B10) ในปี 2554 ปี 2557 และปี 2562 ตามลำดับ (ภาพที่ 3) ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไบโอดีเซลเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจะปรับเพิ่ม/ลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา ขึ้นกับความเพียงพอของผลผลิตปาล์มน้ำมัน อาทิ ปี 2559 ปรับลดสัดส่วนไบโอดีเซลจาก 7% เหลือ 5% ในเดือนกรกฎาคม และเหลือ 3% ในเดือนสิงหาคมเพื่อรักษาเสถียรภาพราคาปาล์ม และป้องกันการขาดแคลนน้ำมันปาล์มเพื่อการบริโภค ก่อนปรับเป็น 5% อีกครั้งในเดือนพฤศจิกายนเมื่อสต็อกน้ำมันปาล์มดิบเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ การผลิตไบโอดีเซลจะเน้นใช้ในประเทศเกือบทั้งหมด ขณะที่การนำเข้าไบโอดีเซลจากต่างประเทศจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมธุรกิจพลังงาน

Figure 3: History of Biodiesel Blend in Thailand

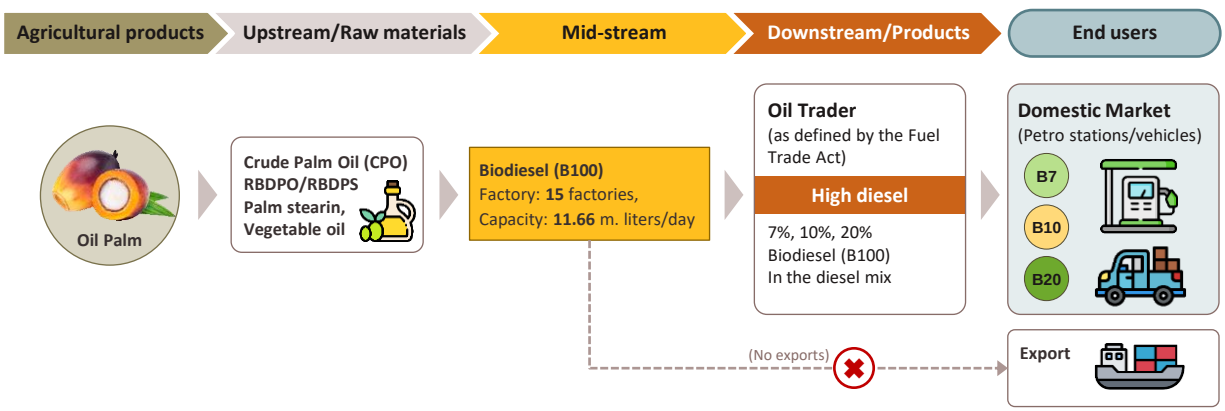


Source: Department of Energy Business (DOEB), Compiled by Krungsri Research
Note: * On July 2, 2018, B20 is used in large trucks and public buses which are compatible with this type of fuel to be able to absorb a surplus of crude palm oil.
** DOEB announced a pilot program for the distribution of B10 beginning in June 2019, and from January 1, 2020, B10 has replaced B7 as the standard diesel mix.

นโยบายและมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐมีความสำคัญต่อการกำหนดทิศทางอุตสาหกรรมไบโอดีเซล โดยเฉพาะแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก (Alternative Energy Development Plan: AEDP) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการผลผลิตน้ำมันปาล์มให้เพียงพอสำหรับการผลิตไบโอดีเซล รวมถึงนโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิพิเศษต่างๆ จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิเป็นเวลา 8 ปี การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตรา 50% ของอัตราปกติเป็นเวลา 5 ปี และการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร เป็นต้น

การผลิตไบโอดีเซลของไทยใช้น้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) **เป็นวัตถุดิบหลัก** นอกจากนี้ ยังผลิตได้จากน้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (Refined Bleached and Deodorized Palm Oil: RBDPO) ไขน้ำมันปาล์ม (Palm stearin) หรือน้ำมันพืช (ภาพที่ 4) โดยข้อมูลปี 2567 พบว่าไทยมีพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมัน 6.3 ล้านไร่ ให้ผลผลิตปาล์มดิบ 18.6 ล้านตัน นำมาผลิตเป็น CPO ได้ 3.3 ล้านตัน ใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมไบโอดีเซล 1.05 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วน 31.8% ของปริมาณน้ำมันปาล์มดิบ ส่วนที่เหลือนำไปใช้เพื่อการบริโภค

Figure 4: Biodiesel Supply Chain



Source: Department of Energy Business (DOEB), Compiled by Krungsri Research
Note: * RBDPO = Refined Bleached and Deodorized Palm Oil,
** RBDPS = Refined Bleached Deodorized Palm Stearin

การแข่งขันของอุตสาหกรรมไบโอดีเซลไม่สูงมากนัก เนื่องจากมีผู้ประกอบการน้อยราย ข้อมูลล่าสุด (เดือนกรกฎาคม 68) พบว่าผู้ผลิตที่ขึ้นทะเบียนกับกรมธุรกิจพลังงานมีจำนวน 15 ราย กำลังการผลิตรวม 11.7 ล้านลิตรต่อวัน ลดลงจาก 11.9 ล้านลิตรต่อวันในปี 2567 ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตที่ต่อยอดจากอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม การผลิตผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้จากการกลั่น และการผลิตเคมีภัณฑ์ ผู้ผลิตรายสำคัญ ได้แก่ บจ.น้ำมันพืชปทุม บมจ.โกลบอลกรีนเคมีคอล บจ.นิว ไบโอดีเซล บจ.บีบีจีไอ ไบโอดีเซล และ บมจ.พลังงานบริสุทธิ์ ตามลำดับ (ตารางที่ 1) การผลิตไบโอดีเซลจะเน้นเพื่อจำหน่ายในประเทศเป็นหลัก ส่วนการผลิตเพื่อใช้เองในชุมชน[1/] ส่วนมากจะอยู่ในภาคเกษตรเขตพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้

โครงสร้างต้นทุนการผลิตไบโอดีเซล ส่วนใหญ่เป็นต้นทุน CPO คิดเป็นสัดส่วน 70% ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ที่เหลือเป็นต้นทุนสารเคมี 20% และค่าดำเนินการ 10% **สำหรับการกำหนดราคาไบโอดีเซลในประเทศจะเป็นไปตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน** และใช้เป็นราคาอ้างอิง[2/] ในการขายให้กับโรงกลั่นน้ำมันและ/หรือผู้ค้าน้ำมันตามพ.ร.บ.การค้าน้ำมันเชื้อเพลิง

ผลประกอบการของธุรกิจขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ***(1) นโยบายพลังงานทดแทนของประเทศ***[3/] ในการบริหารจัดการสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลให้สอดคล้องกับปริมาณวัตถุดิบ[4/] และ ***(2) ส่วนต่างระหว่างราคาขายและราคาวัตถุดิบ*** (โรงกลั่นน้ำมัน/ผู้ค้าน้ำมันมักมีอำนาจต่อรองเหนือผู้ผลิตไบโอดีเซล โดยอาจกำหนดราคารับซื้อมาก/น้อยกว่าราคาอ้างอิงจากทางการ)

Table 1: Biodiesel Producers in Thailand (July 2025)

Company	Installed capacity (liter/day)
1. Patum Vegetable Oil	3,400,000
2. Global Green Chemicals	1,927,962
3. New Biodiesel	1,300,000
4. BBGI Biofuel	1,000,000
5. AI Energy	722,222
6. Energy Absolute	650,000
7. PPP Green Complex	630,000
8. Circular Energy	600,000
9. Suksomboon Energy	450,000
10. Global Bio Power	400,000
11. Verasuwan	200,000
12. Matter Oil Energy	200,000
13. Trang Palm Oil	150,000
14. Bio Energy	30,000
Total	**11,660,184**

Source: Department of Alternative Energy Development and Efficiency (DEDE)
Note: * Expand production capacity, ** Reduce production capacity

1/ มีจำนวนกว่า 70 แห่งทั่วประเทศ ส่วนใหญ่เป็นศูนย์การเรียนและโครงการส่งเสริมการผลิตและการใช้ไบโอดีเซลในชุมชน

2/ หลักเกณฑ์การกำหนดราคาไบโอดีเซลจะสะท้อนราคาวัตถุดิบหรือต้นทุนการผลิตที่แท้จริง โดยคำนึงถึงวัตถุดิบหลักในการผลิต 3 ชนิด ได้แก่ น้ำมันปาล์มดิบ น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ และไขน้ำมันปาล์ม

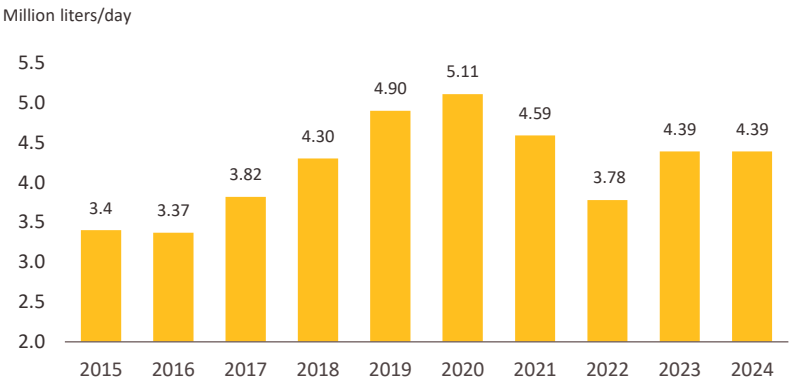
3/ แผนพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ.2561-2580 หรือ AEDP 2018

4/ กรมธุรกิจพลังงานจะกำหนดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลตามปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบหลังจัดสรรสำหรับผลิตเพื่อการบริโภค

สถานการณ์ที่ผ่านมา

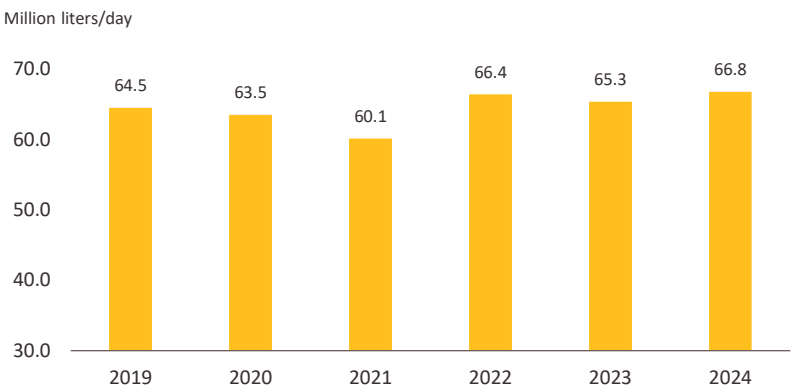
ปี 2565 อุตสาหกรรมไบโอดีเซลเผชิญความท้าทายจากการแพร่ระบาดรุนแรงของโรค COVID-19 **ซึ่งทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมชะงักงัน** ส่งผลให้ภาครัฐปรับลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเหลือเพียง 5% (B5) ก่อนเพิ่มเป็น 7% (B7) ในเดือนตุลาคม 2565 เพื่อดูดซับสต๊อกน้ำมันปาล์มดิบส่วนเกิน หลังมีการผลิตน้ำมันปาล์มดิบเพิ่มขึ้นจากราคาที่จูงใจให้เกษตรกร ขณะที่ยังคง B20 สำหรับใช้กับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทำให้ความต้องการใช้ไบโอดีเซลลดลงเหลือเพียง 3.8 ล้านลิตร เทียบกับระดับสูงสุด 5.1 ล้านลิตรในปี 2563 อย่างไรก็ตาม การทยอยเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงครึ่งหลังของปี และการกลับมาดำเนินกิจกรรมต่างๆ ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพิ่มขึ้น 10.4% เมื่อเทียบกับปี 2564 **ผลักดันความต้องการใช้ไบโอดีเซลเพิ่มขึ้นอีกครั้งในปี** 2566 **ที่** 4.4 **ล้านลิตรต่อวัน หรือเพิ่มขึ้น** 15.8% **จากปี** 2565 (ภาพที่ 5 และ 6) ขณะที่ราคาไบโอดีเซลเฉลี่ยตลอดปีอยู่ที่ 34.1 บาทต่อลิตร

Figure 5: Biodiesel (B100) Consumption (average)



Source: DEDE

Figure 6: Domestic H-Diesel* Usage (average)



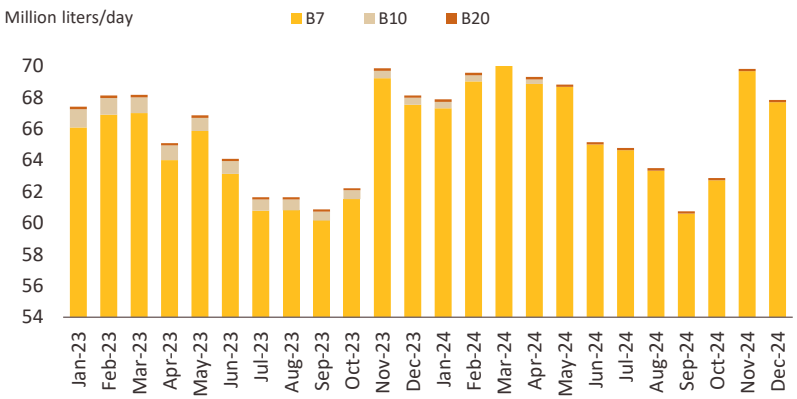
Source: DOEB
Note: * = B7, B10, B20, B7 Premium Diesel

ปี 2567 ความต้องการใช้ไบโอดีเซลได้แรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยวซึ่งทำให้มีการเดินทางเพิ่มขึ้น ขณะที่การเติบโตของธุรกิจ E-commerce ทำให้มีการใช้รถขนส่งเชิงพาณิชย์มากขึ้น สะท้อนจากความต้องการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพิ่มขึ้น 2.3% จากปี 2566 อย่างไรก็ตาม **ราคาไบโอดีเซลขยับสูงขึ้นต่อเนื่องในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี** จากผลผลิตปาล์มที่ลดลงหลังเผชิญสภาพอากาศร้อนและแห้งแล้ง (ช่วงปลายปี 2565 ต่อเนื่องถึงเดือนพฤษภาคม 2566) รวมถึงการเกิดภาวะอุทกภัยในหลายพื้นที่ของภาคใต้ ส่งผลต่อการเก็บเกี่ยวและการขนส่งผลปาล์ม ผนวกกับความต้องการใช้น้ำมันปาล์มปรับสูงขึ้นเพื่อทดแทนน้ำมันถั่วเหลืองที่มีราคาสูง ปัจจัยดังกล่าวทำให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ปรับสูงขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 40-45 บาทต่อกิโลกรัม เทียบกับราคาเฉลี่ย 30-33 บาทในช่วง 3 ไตรมาสก่อนหน้า ขณะที่สต็อกน้ำมันปาล์มลดลงมาอยู่ที่ 200,000 ตัน ส่งผลให้ราคา CPO เฉลี่ยทั้งปีเพิ่มขึ้น 13.4% จากปี 2566 หรือ 35.5 บาทต่อกิโลกรัม ผลักดันให้ราคาไบโอดีเซลสูงขึ้นต่อเนื่อง โดยสูงกว่าราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันดีเซล (B0) ที่ 1.5 เท่าในเดือนกรกฎาคม และสูงกว่า 2.5 เท่าในช่วงปลายเดือนตุลาคม ทำให้ต้นทุนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในประเทศเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชนและลดภาระการอุดหนุนแก่กองทุนน้ำมันฯ **ภาครัฐจึงกำหนดให้ลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็นไม่ต่ำกว่า 5% (B5) จากเดิม 7% (B7)** (มีผล 21 พฤศจิกายน 2567) ซึ่งทำให้การใช้ CPO ในภาคพลังงานลดลงประมาณ 28,000 ตันต่อเดือน ขณะที่ต้นทุนน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลดลงประมาณ 0.46 บาทต่อลิตร โดยสถานการณ์ไบโอดีเซลปี 2567 สรุปได้ดังนี้

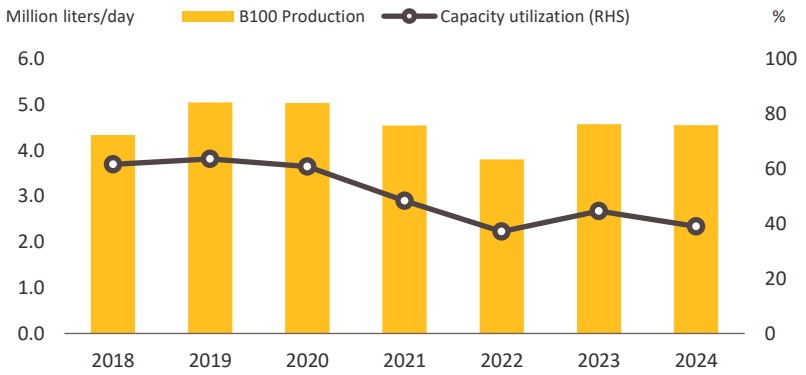
- **ความต้องการใช้ไบโอดีเซล (B100) เฉลี่ยที่ 4.4 ล้านลิตรต่อวัน ใกล้เคียงปี 2566** และลดลง -10.5% เมื่อเทียบกับช่วงก่อนวิกฤติ COVID-19 ในปี 2562 ขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ณ สถานีบริการ (B7/ B10/ และ B20) เฉลี่ยที่ 66.8 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้น 2.2% จากปี 2566 (ภาพที่ 7)
- **ปริมาณการผลิตไบโอดีเซลลดลงเล็กน้อย -0.4% จากปี 2566 โดยเฉลี่ยที่ 4.6 ล้านลิตรต่อวัน** สาเหตุหลักมาจากความต้องการใช้ไบโอดีเซลที่ทรงตัว ประกอบกับมีการเร่งผลิตไบโอดีเซลในปี 2566 เนื่องจากราคา CPO ปรับลดลงตามปริมาณผลผลิตที่มีมาก สะท้อนจากอัตราการใช้กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมไบโอดีเซลอยู่ที่ 44.6% ก่อนปรับลดลงมาอยู่ที่ 39.1% ในปี 2567 ซึ่งสอดคล้องกับระดับความต้องการของตลาดที่ลดลงในช่วงครึ่งหลังของปี ด้านสต๊อกน้ำมันปาล์ม ณ สิ้นเดือนธันวาคมอยู่ที่ 204,194 ตัน ลดลง -28.9% จากปี 2566 (ภาพที่ 8)

Figure 7: B7, B10, and B20 Consumption (average)



Source: DOEB
Note: B7 includes B7 Premium Diesel

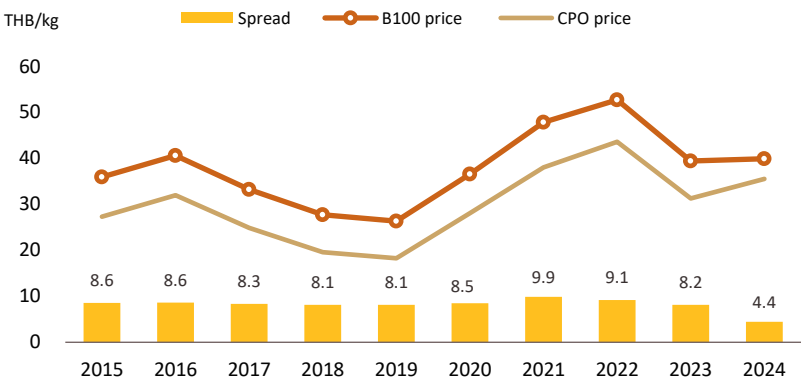
Figure 8: Domestic Biodiesel Production and Capacity Utilization



Source: DEDE, DOEB

- **ราคาขายอ้างอิงที่ผู้ผลิตไบโอดีเซล** (B100) **ขายให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยที่** 37.7 **บาทต่อกิโลกรัม เพิ่มขึ้น** 10.5% **จากปี** 2566 ตามราคา CPO ที่ปรับเพิ่มขึ้น รวมถึงไขปาล์มสเตียริน (Palm stearin) (+12.9%) ผลจากภาวะภัยแล้งทำให้อัตราการสกัดน้ำมันปาล์มลดลง อีกทั้งยังมีการส่งออกน้ำมันปาล์มดิบเพิ่มขึ้น 3.3% จากปี 2566 เนื่องจากอุปทานของมาเลเซียซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งออกรายใหญ่ในตลาดโลกลดลง เนื่องจากปัญหาภัยแล้งและการขาดแคลนแรงงาน ขณะที่อุปสงค์ในประเทศคู่ค้ายังมีอยู่ต่อเนื่อง **ราคาเฉลี่ยของ** CPO **ที่สูงขึ้นส่งผลให้ส่วนต่าง** (Spread) **ระหว่างราคาขายอ้างอิงไบโอดีเซล** (B100) **กับราคา** CPO **ลดลงรุนแรงที่** -45.8% **สู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่** 4.4 **บาทต่อกิโลกรัม** (ภาพที่ 9)

Figure 9: Price and Spread



Source: Energy Policy and Planning Office (EPPO), Department of Internal Trade (DIT)

แนวโน้มธุรกิจ

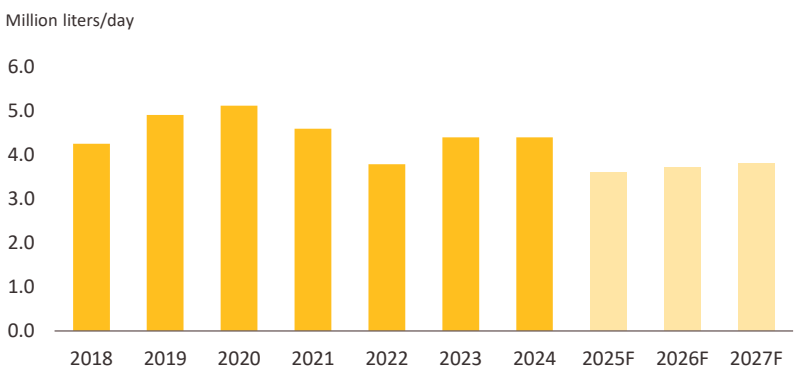
ปี 2568 ความต้องการใช้ไบโอดีเซลมีทิศทางปรับลดลงต่อเนื่อง จากกำลังซื้อในประเทศที่ฟื้นตัวช้า ท่ามกลางสัญญาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยที่แผ่วลง โดยเฉพาะภาคท่องเที่ยวและธุรกิจบริการที่เกี่ยวเนื่อง สะท้อนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ8 เดือนแรกของปีลดลง -7.2% YoY ส่วนการบริโภคภาคเอกชนคาดว่าจะเติบโตเพียง 2.4% ชะลอลงจาก 4.4% ในปีก่อนหน้า นอกจากนี้ บรรยากาศการค้าโลกยังมีความไม่แน่นอนสูงขึ้นจากนโยบายด้านภาษีของสหรัฐฯ **ปัจจัยข้างต้นกระทบความต้องการเดินทางและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ลดลงในระดับหนึ่ง** เมื่อผนวกกับภาครัฐยังคงสัดส่วนผสมไบโอดีเซลที่ B5 ทำให้ความต้องการ CPO เพื่อทำไบโอดีเซลมีจำกัด กดดันราคา CPO ปรับลดต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาส 2 เป็นต้นมา ซึ่งเป็นช่วงที่ผลผลิตปาล์มออกสู่ตลาดตามฤดูเก็บเกี่ยว **โดยสถานการณ์ไบโอดีเซล สรุปได้ดังนี้**

- **ช่วงครึ่งแรกของปี ราคา CPO เฉลี่ยเพิ่มขึ้น 15.0% YoY ขณะที่ไบโอดีเซลเพิ่มขึ้น 14.1% YoY** โดยราคา CPO ทยอยปรับลดในไตรมาส 2 ที่ระดับเฉลี่ย 32.8 บาทต่อกิโลกรัม ลดลง -25% QoQ ส่งผลให้ไบโอดีเซล (B100) เฉลี่ย 40.9 บาทต่อลิตร ลดลง -23% QoQ **ด้านความต้องการใช้ไบโอดีเซลเฉลี่ยที่ 3.5 ล้านลิตรต่อวัน ลดลง -24.6% YoY** ส่งผลให้สต๊อก CPO สะสมสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในช่วงไตรมาส 2 ถึงต้นไตรมาส 3 ที่ 475,865 ตัน
- **ช่วงครึ่งหลังของปี คาดว่าภาวะเศรษฐกิจไทยจะเติบโตชะลอลงเมื่อเทียบกับครึ่งปีแรก** อย่างไรก็ตาม การเข้าสู่ช่วงเทศกาลปลายปีจะหนุนภาคท่องเที่ยวและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจกระเตื้องขึ้น ทำให้มีความต้องการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้ามากขึ้น ผนวกกับภาครัฐมีสัญญาณปรับเพิ่มสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล (B100) จาก 5% เป็น 7% เพื่อพยุงราคาผลปาล์มดิบช่วยเหลือเกษตรกร **ส่งผลให้ปี 2568 ปริมาณการใช้ไบโอดีเซลจะอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 3.6 ล้านลิตรต่อวัน ลดลง -18% จากปีก่อนหน้า**

ปี 2569-2570 วิจัยกรุงศรีคาดว่าความต้องการใช้ไบโอดีเซลจะทรงตัวหรือกระเตื้องขึ้นเล็กน้อยที่ระดับเฉลี่ย 3.7-3.8 ล้านลิตรต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1.5-2.5% ต่อปี (ภาพที่ 10) โดยมีปัจจัยหนุนจาก

- **เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างช้า ๆ ที่ระดับเฉลี่ยราว 1.5-2.5% ต่อปี** จากแรงส่งด้านการท่องเที่ยว (คาดว่านักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 38 ล้านคนภายในปี 2570) ทำให้มีความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
- **การเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจ E-commerce** โดย e-Conomy SEA 2024 คาดว่ามูลค่าตลาด E-commerce ของไทยจะเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 6 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2573 เทียบกับ 2.6 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2567 หรือเติบโตเฉลี่ย 15.0% ต่อปี ซึ่งจะหนุนความต้องการรถขนส่งเชิงพาณิชย์โดยเฉพาะรถปิกอัพ

Figure 10: Biodiesel Demand



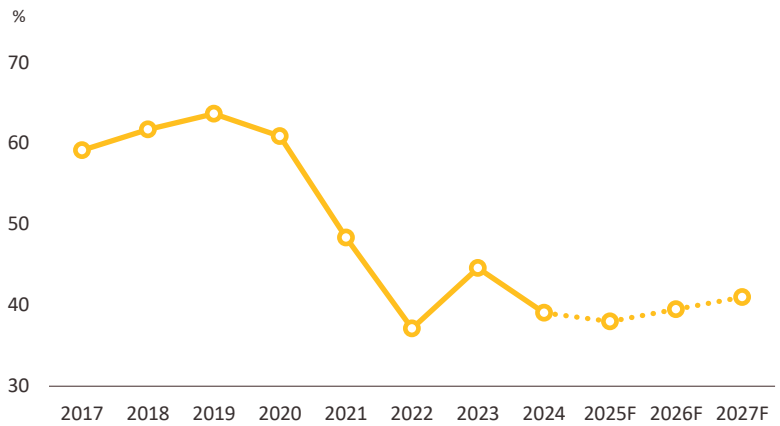
Source: DEDE, DOEB, Forecast by Krungsri Research

- **จำนวนรถเครื่องยนต์ดีเซลสะสมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี** อานิสงส์จากการเข้าสู่ปรากฏการณ์ La Niña (ปี 2568-2569) เอื้อต่อการเพาะปลูก ทำให้ผลผลิตเกษตรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งรวมถึงผลผลิตปาล์มดิบที่คาดว่าจะขยายตัว 2.5-3.5% ต่อปี หนุนความต้องการใช้รถกระบะเพื่อบรรทุกพืชผลเกษตรมากขึ้น และ
- **นโยบายส่งเสริมจากภาครัฐ** ได้แก่ ***(1) การปรับเพิ่มสัดส่วนไบโอดีเซล (B100) ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็น B7 (คาดว่าจะมีผลปลายปี 2568)*** และ ***(2) ร่างแผนปฏิบัติการน้ำมันเชื้อเพลิงปี 2567-2580 (Oil Plan 2024)*** กำหนดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลไว้ที่ 6.6-7.0% ในระยะแรก ซึ่งเป็นระดับที่ได้รับการรับรองจากผู้ผลิตรถยนต์ภายใต้มาตรฐาน Euro 5 และในระยะถัดไป เมื่อผู้ผลิตรถยนต์ทุกรายให้การรับรองเพิ่มเติม สามารถปรับเพิ่มสัดส่วนผสมได้ในช่วง 5.0-9.9% ตามความเหมาะสมด้านราคาและสต๊อกน้ำมันปาล์มในแต่ละช่วงเวลา

ปัจจัยข้างต้นจะส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1.0-2.0% ต่อปี ขณะที่การใช้น้ำมันดีเซล B7 จะเพิ่มขึ้นเป็น 67-68 ล้านลิตรต่อวัน เทียบกับ 66.5 ล้านลิตรปี 2567 นอกจากนี้ ภาครัฐยังกำหนดให้ B7 เป็นน้ำมันดีเซลพื้นฐานเพียงชนิดเดียว และมีแนวโน้มจะยุติการใช้น้ำมันดีเซล B20 อย่างถาวร สะท้อนจากผู้ค้าน้ำมันทยอยลดหรือเลิกจำหน่าย B20 ตั้งแต่ปี 2565 ขณะที่ข้อมูลช่วงไตรมาสแรกปี 2568 พบว่าปริมาณการใช้ B20 ลดลงมาก โดยเฉลี่ยเหลือเพียง 34,000 ลิตรต่อวัน **ความต้องการใช้ไบโอดีเซลเพื่อผสมในน้ำมันดีเซลที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จะทำให้อัตราการใช้กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมไบโอดีเซลอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 39.0-40.0% ของกำลังการผลิตทั้งหมด เทียบกับ 39.1% ในปี 2567** (ภาพที่ 11) สะท้อนปัญหากำลังการผลิตส่วนเกินที่จะมีอยู่ต่อเนื่อง

ในระยะต่อไป โอกาสของอุตสาหกรรมจะมาจากการนำไบโอดีเซลมาผสมน้ำมันเตากำมะถันต่ำมาก (Very low sulphur fuel oil: VLSFO) **เพื่อให้ได้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับเรือเดินสมุทร** (Bio-VLSFO) ซึ่งปัจจุบันได้จากการผสมน้ำมันเตากำมะถันต่ำกับน้ำมันที่ผลิตจากน้ำมันพืชใช้แล้ว และเป็นเชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำทั่วโลก อย่างไรก็ตาม น้ำมันพืชใช้แล้วยังถูกนำไปใช้ผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับการบิน (SAF) เช่นกัน จึงอาจทำให้ปริมาณมีไม่เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ทั้งนี้ หากไบโอดีเซลจากปาล์มน้ำมันได้รับการยอมรับด้านความยั่งยืน ก็จะสามารถนำไปใช้ผลิต Bio-VLSFO ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากผู้ประกอบการเดินเรือมีข้อกำหนดต้องผสมเชื้อเพลิงชีวภาพในสัดส่วนระหว่าง 17.6% ถึง 23.3% กับเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในปี 2571 ซึ่งในประเทศไทยมีบริษัทเอกชนที่ผลิต B24-VLSFO เชิงพาณิชย์แล้ว (ผสมไบโอดีเซล 24%) ด้านกรมธุรกิจพลังงานคาดว่าส่วนแบ่งตลาดโลกของ B24 VLSFO[5/] จะเพิ่มขึ้นเป็น 29.2% ของปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในปี 2573 จาก 8.3% ปี 2568

Figure 11: Biodiesel Capacity Utilization



Source: DEDE, DOEB, Forecast by Krungsri Research

5/ B24 คือเชื้อเพลิงชีวภาพทางทะเลที่มีส่วนผสมของเมทิลเอสเทอร์ (UCOME) ซึ่งสังเคราะห์จากน้ำมันปรุงอาหารใช้แล้วที่จัดเป็นของเสีย ในอัตราส่วน 24% ผสมกับน้ำมันเตากำมะถันต่ำ (VLSFO) ที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกิน 0.5% โดยเชื้อเพลิงชนิดนี้มีคุณสมบัติโดดเด่นด้านการปล่อยมลพิษต่ำ และสามารถนำมาใช้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิลได้โดยตรง โดยไม่จำเป็นต้องดัดแปลงเครื่องยนต์หรือโครงสร้างพื้นฐานด้านเชื้อเพลิงของเรือ

ปัจจัยท้าทายของอุตสาหกรรมไบโอดีเซลมาจาก *(1) เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มเติบโตช้ากว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤต COVID-19* เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างและภาคท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ ทั้งยังเผชิญความไม่แน่นอนจากนโยบายภาษีตอบโต้ของสหรัฐ (Reciprocal Tariff) ซึ่งกระทบการเติบโตของไทยและประเทศคู่ค้าโดยเฉพาะจีน ***(2) ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ผสมไบโอดีเซลมีแนวโน้มปรับสูงขึ้น*** จากการยุติการชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงภายในปี 2569 และแนวโน้มการเพิ่มสัดส่วนผสมไบโอดีเซล (จากปัจจุบัน B5) จะผลักดันราคาปรับสูงขึ้น กระทบความต้องการใช้ไบโอดีเซล และ ***(3) การบริหารจัดการต้นทุนการผลิตไบโอดีเซลในแต่ละช่วงเวลา*** เนื่องจากน้ำมันปาล์มดิบอาจขาดแคลนในบางช่วงเวลา ผลักดันให้ราคาปรับสูงขึ้นเป็นระยะ โดยเฉพาะหลังอินโดนีเซีย (ผู้ผลิตปาล์มรายใหญ่ของโลก) ปรับขึ้นภาษีส่งออกผลิตภัณฑ์ปาล์มจาก 7.5% เป็น 10% (มีผล 17 พฤษภาคม 2568 เป็นต้นไป) เพื่อเพิ่มสัดส่วนผสมไบโอดีเซลจาก B35 เป็น B40 (ปี 2568) และ B50 (ปี 2569) ขณะที่มาเลเซียมีแนวโน้มดำเนินการเช่นเดียวกัน โดยธนาคารโลกคาดว่าราคา CPO จะเพิ่มขึ้น 2% ในปี 2569

ในระยะยาว ยังต้องติดตามทิศทางการเติบโตของยานยนต์ไฟฟ้าอาจกระทบความต้องการใช้ไบโอดีเซล โดยกระทรวงพลังงานตั้งเป้าผลิตรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (Zero Emission Vehicles: ZEVs) อาทิ รถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์พลังงานไฮโดรเจน ที่สัดส่วน 30% ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมดภายในปี 2573 และส่งเสริมการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าทั่วประเทศ โดยจะติดตั้งสถานีอัดประจุสาธารณะหัวจ่ายแบบ Fast Charging จำนวน 12,000 หัวจ่าย รวมถึงติดตั้งสถานีอัดประจุในสถานีบริการ 2,239 แห่งในปี 2568-2570 เพื่อสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า จึงอาจทำให้การบริโภคน้ำมันรวมถึงไบโอดีเซลชะลอตัวลง



วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

เศรษฐกรอาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม

เศรษฐกร

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

เศรษฐกร

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิเคราะห์อาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิเคราะห์

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

นักวิเคราะห์อาวุโส (Digital)

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

เฑียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

ศุภกร กรบุญไตรทศ

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)