



คำอธิบายและการวิเคราะห์ งบการเงินของฝ่ายจัดการ

สำหรับผลการดำเนินงานประจำไตรมาส 2/2568
และ 6 เดือนแรกปี 2568

บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)

สารบัญ

1. ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ.....	3
2. ความสำเร็จหลักและเหตุการณ์สำคัญ	5
3. สภาพตลาดน้ำมันปิโตรเลียม	5
4. ผลการดำเนินงานทางการเงิน	8
4.1 สรุปผลการดำเนินงานทางการเงิน.....	8
4.2 การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทฯ.....	12
4.3 งบกระแสเงินสด	13
4.4 อัตราส่วนทางการเงิน	14
5. แนวโน้มตลาดน้ำมัน	15
6. ภาคผนวก.....	18

1. ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทในกลุ่มภายใต้งบการเงินรวม

(ล้านบาท)	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
รายได้รวม	1,758	1,884	(126)	1,931	(172)	3,642	3,903	(260)
EBITDA	(3)	54	(57)	39	(43)	50	205	(154)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	7	5	2	5	3	12	10	2
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(24)	21	(45)	9	(33)	(3)	120	(123)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้น)	(0.01)	0.00	(0.01)	0.00	(0.01)	(0.00)	0.03	(0.03)

(ล้านบาท)	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
รายได้รวม	58,509	64,297	(5,789)	71,186	(12,677)	122,806	141,811	(19,005)
EBITDA	(141)	1,846	(1,987)	1,444	(1,585)	1,705	7,374	(5,669)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	248	175	73	172	76	423	380	42
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(812)	714	(1,526)	346	(1,158)	(99)	4,289	(4,388)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (บาทต่อหุ้น)	(0.19)	0.16	(0.35)	0.08	(0.27)	(0.02)	0.99	(1.01)

ผลการดำเนินงานหลัก

	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
ปริมาณน้ำมันดิบที่นำเข้ากลั่น (พันบาร์เรลต่อวัน)	156.6	165.9	(9.3)	157.6	(1.0)	161.2	162.5	(1.3)
อัตราปริมาณน้ำมันดิบที่นำเข้ากลั่น (ร้อยละ)	89	95	(6)	90	(1)	92	93	(1)
ปริมาณการขายของกิจการ (พันบาร์เรล)	16,837	17,070	(233)	16,844	(7)	33,907	34,473	(566)
อัตรากำไรขั้นต้นของกิจการ (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	6.33	5.45	0.88	3.19	3.14	5.88	6.26	(0.38)
โครงการปรับปรุงผลกำไรสุทธิ (BLIP) (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	0.92	0.62	0.30	0.63	0.29	0.77	0.61	0.16
กำไร (ขาดทุน) จากสต็อกน้ำมัน (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	(3.44)	0.46	(3.90)	1.41	(4.84)	(1.44)	1.97	(3.41)
กำไร (ขาดทุน) จากสต็อกน้ำมัน (ล้านบาทต่อหุ้น)	(48.9)	6.9	(55.8)	20.2	(69.1)	(42.1)	58.1	(100.2)

ใน Q2/68 SPRC รายงานผลขาดทุนสุทธิอยู่ที่ 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (812 ล้านบาท) เทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (714 ล้านบาท) ใน Q1/68 เมื่อเทียบระหว่าง Q2/68 กับ Q1/68 การลดลงของ EBITDA, EBIT และการเกิดขาดทุนสุทธิของ SPRC ส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนจากสต็อกน้ำมันสุทธิเนื่องจากราคาน้ำมันที่ลดลง แม้ว่าค่าการกลั่นทางการตลาดจะปรับตัวเพิ่มขึ้นก็ตาม ทั้งนี้อัตราการใช้กำลังการผลิตน้ำมันดิบลดลงมาอยู่ที่ 157 พันบาร์เรลต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 89 ใน Q2/68 เมื่อเทียบกับร้อยละ 95 ใน Q1/68 เนื่องจากการลดกำลังการผลิตเพื่อซ่อมบำรุงให้กระบวนการกลั่นทำงานได้อย่างน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบบางส่วนถูกชดเชยด้วยกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้น

เมื่อเปรียบเทียบ Q2/68 กับ Q2/67 กำไรจากการดำเนินงานลดลง สาเหตุหลักมาจากการขาดทุนจากสต็อกน้ำมันสุทธิ ในขณะที่ Q2/67 มีกำไรจากสต็อกน้ำมัน รวมถึงอัตราการใช้กำลังการผลิตใน Q2/68 ก็ลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับ Q2/67 อย่างไรก็ตาม ต้นทุนการขนส่งใน Q2/68 ลดลง จากการกลับมาดำเนินการของทุ่นผูกเรือน้ำลึกแบบทุ่นเดี่ยวกลางทะเล (SPM) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 และส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์น้ำมันหลักต่อน้ำมันดิบดูไบยังคงทรงตัวเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

เปรียบเทียบ 6M/68 กับ 6M/67 EBITDA, EBIT ปรับตัวลง และเกิดขาดทุนสุทธิใน 6M/68 สาเหตุหลักมาจากการขาดทุนจากสต็อกน้ำมันใน 6M/68 ขณะที่ใน 6M/67 มีการรับรู้กำไรจากสต็อกน้ำมัน รวมถึงมีอัตรากำไรขั้นต้นของกิจการที่อ่อนตัวลงจากการกลั่นทางการตลาดที่ลดลงและอัตราการใช้กำลังการผลิตที่ลดลงเล็กน้อย รวมถึงการกลับมาเดินเครื่องของทุ่นรับน้ำมันกลางทะเล (SPM) ในเดือนกรกฎาคม 2567 ช่วยลดต้นทุนการขนส่งใน 6M/68 ได้ อย่างไรก็ตามใน 6M/67 มีการรับรู้รายการพิเศษเป็นค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยเป็นรายได้อื่น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้เพิ่มจำนวนสถานีบริการขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 446 สถานีใน 6M/67 เป็น 531 สถานีใน 6M/68 ซึ่งส่งผลให้ยอดขายผ่านธุรกิจสถานีบริการน้ำมันสูงขึ้นอีกด้วย

ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลงใน Q2/68 เฉลี่ยอยู่ที่ 66.88 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จากแรงกดดันของความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจโลก อันเกิดจากมาตรการทางภาษีของสหรัฐอเมริกา และความคาดหวังต่ออุปทานที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์หลักต่อน้ำมันดิบดูไบ โดยเฉพาะน้ำมันเบนซินและน้ำมันเตา ปรับตัวดีขึ้นจากความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นตามฤดูกาล โดยน้ำมันเบนซินได้รับแรงหนุนจากฤดูกาลขับขี่ในช่วงฤดูร้อน และน้ำมันเตาได้แรงหนุนจากความต้องการใช้เพื่อการผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น จากปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของกิจการของ SPRC ใน Q2/68 อยู่ที่ 6.33 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยได้รับแรงสนับสนุนจากส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์ต่อน้ำมันดิบดูไบที่แข็งแกร่งขึ้น และความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานผ่านการบูรณาการธุรกิจโรงกลั่นและธุรกิจจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ทั้งนี้โครงการปรับปรุงผลประกอบการของบริษัท (BLIP) ยังมีส่วนช่วยเพิ่มกำไรอีก 0.92 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในไตรมาสนี้ โดยมาจากการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ การเพิ่มปริมาณการขายในธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน รวมถึงการลดปริมาณการส่งออก ทั้งนี้ ผลจากโครงการ BLIP ในช่วง 6M/68 รวมอยู่ที่ 0.77 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

2. ความสำเร็จหลักและเหตุการณ์สำคัญ ใน Q2/2568

การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2568 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2568 คณะกรรมการได้มีมติอนุมัติให้ประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสมในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 650 ล้านบาท หรือ 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

โดยกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิรับเงินปันผล (Record Date) คือวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และกำหนดจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2568

3. สภาพตลาดน้ำมันปิโตรเลียม

ภาพรวมตลาดน้ำมัน

ราคาน้ำมันดิบและราคาผลิตภัณฑ์อ้างอิงตลาดสิงคโปร์

น้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)
น้ำมันดิบดูไบ	66.88	76.91	(10.03)	85.28	(18.40)
แนฟทาบา	64.01	73.08	(9.07)	76.44	(12.43)
น้ำมันเบนซิน (พิเศษ)	78.39	84.63	(6.24)	98.41	(20.02)
น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน	81.11	90.08	(8.97)	98.56	(17.45)
น้ำมันดีเซล	82.69	91.18	(8.49)	100.09	(17.40)
น้ำมันเตา (กำมะถันสูง)	68.63	74.88	(6.25)	80.11	(11.48)

ส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์กับน้ำมันดิบดูไบ

ผลิตภัณฑ์ (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)
แนฟทาบา	(2.87)	(3.83)	0.96	(8.84)	5.97
น้ำมันเบนซิน (พิเศษ)	11.51	7.72	3.79	13.13	(1.62)
น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน	14.23	13.17	1.06	13.28	0.95
น้ำมันดีเซล	15.81	14.27	1.54	14.81	1.00
น้ำมันเตา (กำมะถันสูง)	1.75	(2.03)	3.78	(5.17)	6.92

ราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยใน Q2/68 ลดลงเหลือ 66.88 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก 76.91 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลใน Q1/68 การลดลงอย่างรุนแรงนี้เกิดจากการประกาศภัยนำเข้าใหม่ของสหรัฐฯ ต่อหลายประเทศ ทำให้ความตึงเครียดทางการค้าทวีความรุนแรงขึ้น และเพิ่มความกังวลเกี่ยวกับการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกที่ซบเซาและความต้องการน้ำมันที่อ่อนแอลงในเดือนเมษายน ในด้านอุปทาน OPEC+ เร่งการยกเลิกการผลิตในเดือนเมษายนและพฤษภาคม เพิ่มอุปทานท่ามกลางการเติบโตของความต้องการที่ซบเซา ซึ่งกดดันราคาลงไปอีก นอกจากนี้ แม้ว่าความขัดแย้งระหว่างอิหร่าน-อิสราเอลในช่วงกลางเดือนมิถุนายนจะทำให้ราคาพุ่งขึ้นชั่วคราว แต่ราคาก็กลับสู่ระดับก่อนความขัดแย้งได้อย่างรวดเร็วภายในสิ้นเดือน

ส่วนต่างระหว่างผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการกลั่นเทียบกับราคาน้ำมันดิบดูไบ

- ส่วนต่างราคาเนฟแทกับราคาน้ำมันดิบดูไบ ใน Q2/68 เพิ่มขึ้นเป็น -2.87 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก -3.83 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในไตรมาส ใน Q1/68 ได้รับการสนับสนุนจากราคาน้ำมันดิบที่ลดลงและความต้องการที่คงที่จากจีน ซึ่งขับเคลื่อนโดยการเปิดโรงงานปิโตรเคมีและอุปทานในประเทศที่ลดลงจากการบำรุงรักษา โรงกลั่นน้ำมันขนาดเล็กของจีนและอุปทานยังถูกจำกัดเพิ่มเติมจากการหยุดซ่อมบำรุงโรงกลั่นตามฤดูกาลในเอเชีย ตะวันออกกลาง และยุโรป อย่างไรก็ตาม ตลาดเนฟทาเอเชียยังคงอยู่ภายใต้แรงกดดันจากความความต้องการด้านปิโตรเคมีที่อ่อนแอ อุปทานส่วนเกิน และอัตราค่าไร โอเลฟินที่แคบลง
- ส่วนต่างราคาน้ำมันเบนซินกับราคาน้ำมันดิบดูไบ ใน Q2/68 เพิ่มขึ้นเป็น 11.51 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก 7.72 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในไตรมาส ใน Q1/68 ขับเคลื่อนหลักโดยความต้องการตามฤดูกาลที่แข็งแกร่งในช่วงฤดูการเดินทางฤดูร้อน อีกทั้งการเพิ่มขึ้นนี้ได้รับการสนับสนุนจากการส่งออกที่ลดลงจากเกาหลีใต้และจีน แม้ว่าจะมีกำลังการกลั่นบางส่วนกลับมาจากการซ่อมบำรุงและระดับสต็อกสหรัฐที่คงที่ อย่างไรก็ตาม ความต้องการนำเข้าที่ลดลงจากออสเตรเลียและอินโดนีเซียได้จำกัดการเพิ่มขึ้นเพิ่มของค่าส่วนต่างราคาน้ำมันเบนซิน
- ส่วนต่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานกับราคาน้ำมันดิบดูไบ ใน Q2/68 เพิ่มขึ้นเป็น 14.23 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก 13.17 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลใน Q1/68 ได้รับการสนับสนุนจากสินค้าคงคลังที่ต่ำใน ARA และสหรัฐฯ และการสะสมสต็อกก่อนฤดูการเดินทางฤดูร้อน สิ่งนี้ขับเคลื่อนผลกระทบจากการส่งออกของเกาหลีใต้ที่เพิ่มขึ้นและการลดลงของการนำเข้าของออสเตรเลีย อย่างไรก็ตาม ความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นในตะวันออกกลางและการปิดน่านฟ้าได้ลดความต้องการลงเล็กน้อย ซึ่งจำกัดการเพิ่มขึ้นของค่าส่วนต่างราคานี้
- ส่วนต่างราคาน้ำมันดีเซลกับราคาน้ำมันดิบดูไบ ใน Q2/68 เพิ่มขึ้นเป็น 15.81 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก 14.27 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลใน Q1/68 ขับเคลื่อนโดยสินค้าคงคลังที่ต่ำในสหรัฐฯ และ ARA รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้นในตะวันออกกลาง ซึ่งเพิ่มค่าพรีเมียมความเสี่ยงเนื่องจากการหยุดชะงักของอุปทานที่อาจเกิดขึ้นต่อยุโรป นอกจากนี้การส่งออกที่ลดลงจากจีนและเกาหลีใต้ยังสนับสนุนค่าส่วนต่างราคานี้
- ส่วนต่างราคาน้ำมันเตากับราคาน้ำมันดิบดูไบ ใน Q2/68 เพิ่มขึ้นเป็น 1.75 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก -2.03 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลใน Q1/68 ได้รับการสนับสนุนจากความต้องการผลิตไฟฟ้าตามฤดูกาลที่แข็งแกร่งในตะวันออกกลางและการส่งออกของรัสเซียที่ลดลงจากการบำรุงรักษาโรงกลั่น การคลี่คลายความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ-จีนยังช่วยกระตุ้นความเชื่อมั่นต่อความต้องการน้ำมันสำหรับเรือสินค้า อย่างไรก็ตาม การผลิตน้ำมันดิบกลางและหนักของ OPEC+ ที่เพิ่มขึ้นได้เพิ่มแรงกดดันด้านอุปทาน จำกัดการเพิ่มขึ้นของค่าส่วนต่างราคานี้

อัตราค่าไรขั้นต้นของกิจการรวมของบริษัทฯ ใน Q2/68 แข็งแกร่งขึ้นจาก Q1/68 เนื่องจากค่าส่วนต่างของผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปที่แข็งแกร่ง ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการความต้องการตามฤดูกาลที่เพิ่มขึ้นและความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นในอุปทานน้ำมันโลกที่เกิดจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ดำเนินต่อเนื่องระหว่างอิหร่านและอิสราเอล อย่างไรก็ตาม ใน Q2/68 บริษัท SPRC ยังคงให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงมูลค่าวัตถุดิบ, ผลิตภัณฑ์ และกระบวนการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดหาวัตถุดิบตั้งต้นที่เหมาะสมโดยการลดต้นทุนการขนส่ง เสาหาน้ำมันดิบที่ช่วยทำให้อัตราการกลั่นสูงที่สุดจากน้ำมันดิบที่หลากหลาย ผ่านกระบวนการ BLIP (Bottom Line Improvement Program) เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพด้านต้นทุนและประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ภาพรวมตลาดการจำหน่ายผลิตภัณฑ์

กลุ่มผู้บริโภค

ใน Q2/68 กลุ่มธุรกิจผู้บริโภคมีการเติบโตในระดับปานกลาง โดยมีปริมาณรวม 2.6 ล้านบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปีก่อน และร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า ซึ่งได้รับแรงหนุนจากการขยายเครือข่ายหลังการปรับปรุงสถานีร่วมกับบริษัท เพียวพลังงานไทย จำกัด อย่างไรก็ตาม ยอดขายจากสาขาเดิม (Same Store Sales Growth) ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับ Q2/67 สะท้อนถึงความท้าทายในการเติบโตของตลาดโดยรวม ท่ามกลางการบริโภคของกลุ่มน้ำมันดีเซลและแก๊สโซลีนที่ลดลงจากการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น หนี้ครัวเรือนที่สูงขึ้น ราคาสินค้าเกษตรอ่อนตัว และการท่องเที่ยวจากจีนที่ลดลง แรงกดดันจากการแข่งขันยังเพิ่มขึ้นจากการส่งเสริมการขายสำหรับทั้งกลุ่มผู้บริโภคและกลุ่มธุรกิจ อย่างเข้มข้น แม้ว่าระบบสมาชิกจะยังคงมีบทบาทสำคัญในการรักษาลูกค้า ธุรกิจยังคงมุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพของสถานี ขยายกลุ่มลูกค้าที่มีการใช้งานสม่ำเสมอผ่านสตาร์การ์ดและคาลเท็กชีวอร์ด ดำเนินมาตรการลดต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานผ่านกิจกรรมการตลาดในพื้นที่และแอปพลิเคชันต่างๆ สำหรับผู้บริโภค

กลุ่มอุตสาหกรรม

ใน Q2/68 กลุ่มลูกค้าเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรม ยังคงรักษายอดขายที่แข็งแกร่งไว้ได้ โดยมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 2.8 ล้านบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ความสำเร็จที่สำคัญรวมถึงการขยายสัญญาในกลุ่มธุรกิจนอกชายฝั่ง และการจัดหาผลิตภัณฑ์น้ำมันเตา ธุรกิจยังคงมุ่งเน้นไปที่การยกระดับพอร์ตโฟลิโอและการขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าในหลากหลายพื้นที่

กลุ่มการบิน

กลุ่มธุรกิจการบินมีปริมาณยอดขายรวมทั้งสิ้น 1.3 ล้านบาร์เรลใน Q2/68 ซึ่งยังคงเป็นสถิติยอดขายสูงสุดนับตั้งแต่ SPRC เข้าซื้อกิจการจัดจำหน่ายเชื้อเพลิงเมื่อต้นปี 2567 แม้จะมีความสำเร็จดังกล่าว ธุรกิจก็ยังเผชิญกับอุปสรรคสำคัญ เช่น ความขัดแย้งในอิสราเอล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อยอดขายในภูมิภาคดังกล่าวเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังคงสามารถรักษายอดขายกับลูกค้าสายการบินรายสำคัญไว้ได้

ยางมะตอย

กลุ่มธุรกิจยางมะตอยมีผลประกอบการที่ค่อนข้างผันผวนใน Q2/68 โดยในเดือนเมษายนยอดขายชะลอตัวจากภาวะอุปทานในตลาดที่สูง ขณะที่เดือนพฤษภาคมฟื้นตัวจากภาวะอุปทานตึงตัวและราคาตลาดที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่วนเดือนมิถุนายนได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากฤดูฝนซึ่งส่งผลให้กิจกรรมปูถนนชะลอลง ปริมาณการขายเฉลี่ยรายเดือนอยู่ที่ 9.5 กิโลตัน โดยได้รับการสนับสนุนจากการจัดการโรงกลั่นที่สอดคล้องกันและการบริหารจัดการสินค้าล่วงหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ ธุรกิจสามารถบริหารจัดการการผลิตได้ตามแผน และกำลังติดตามแรงกดดันด้านต้นทุนอย่างใกล้ชิดจากความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคตะวันออกกลาง ในเชิงกลยุทธ์ SPRC มุ่งเน้นการเพิ่มยอดขายจำหน่ายยางมะตอยผ่านความร่วมมือ การเพิ่มประเภทผลิตภัณฑ์ และการสำรวจโอกาสในการส่งออกไปยังภูมิภาคอินโดจีน

4. ผลการดำเนินงานทางการเงิน

4.1 สรุปผลการดำเนินงานทางการเงินสำหรับ Q2/2568

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทในกลุ่มภายใต้งบการเงินรวม

	ล้านดอลลาร์สหรัฐ			ล้านดอลลาร์สหรัฐ		ล้านดอลลาร์สหรัฐ		
	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
รายได้รวม	1,758	1,884	(126)	1,931	(172)	3,642	3,903	(260)
ต้นทุนขาย	(1,772)	(1,839)	67	(1,900)	127	(3,612)	(3,740)	128
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	(14)	45	(59)	31	(45)	31	163	(132)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	1	1	(0)	1	0	2	2	0
รายได้อื่น	1	2	(1)	1	0	4	22	(18)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	7	5	2	5	3	12	10	2
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	(24)	(25)	1	(23)	(1)	(49)	(42)	(7)
ต้นทุนทางการเงิน	(2)	(2)	0	(3)	1	(4)	(6)	2
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	6	(5)	12	(2)	8	1	(29)	30
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(24)	21	(45)	9	(33)	(3)	120	(123)

	ล้านบาท			ล้านบาท		ล้านบาท		
	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
รายได้รวม	58,509	64,297	(5,789)	71,186	(12,677)	122,806	141,811	(19,005)
ต้นทุนขาย	(59,005)	(62,755)	3,749	(70,052)	11,047	(121,760)	(135,966)	14,206
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	(497)	1,542	(2,039)	1,134	(1,631)	1,045	5,845	(4,799)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	36	46	(10)	39	(3)	83	87	(4)
รายได้อื่น	49	72	(23)	53	(4)	121	789	(668)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	248	175	73	172	76	423	380	42
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	(796)	(864)	67	(862)	66	(1,660)	(1,529)	(131)
ต้นทุนทางการเงิน	(68)	(72)	4	(113)	45	(140)	(231)	91
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	215	(187)	402	(77)	292	29	(1,052)	1,081
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(812)	714	(1,526)	346	(1,158)	(99)	4,289	(4,388)

บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)

ผลการดำเนินงานหลัก

	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
ผลการดำเนินงานของกิจการ								
ปริมาณขายของกิจการ (พันบาร์เรล)								
สถานีบริการน้ำมัน	2,580	2,493	87	2,320	260	5,074	4,721	352
น้ำมันเชิงพาณิชย์และ อุตสาหกรรม (C&I)	2,752	3,198	(446)	2,809	(57)	5,949	5,431	519
น้ำมันอากาศยาน	1,346	1,308	38	1,167	179	2,655	2,304	351
ยางมะตอย	186	197	(11)	77	109	383	105	278
ขายส่งน้ำมัน	6,111	6,012	100	6,081	31	12,123	12,606	(482)
น้ำมันชนิดพิเศษและส่งออก	3,862	3,861	0	4,390	(528)	7,723	9,306	(1,584)
รวมปริมาณการขาย	16,837	17,070	(233)	16,844	(7)	33,907	34,473	(566)
อัตรากำไรขั้นต้นของกิจการ (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	6.33	5.45	0.88	3.16	3.17	5.88	6.26	(0.38)
โครงการปรับปรุงผลกำไรสุทธิ (BLIP) (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	0.92	0.62	0.30	0.63	0.29	0.77	0.61	0.16
กำไร (ขาดทุน) จากสต็อกน้ำมัน (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)	(3.44)	0.46	(3.90)	1.41	(4.84)	(1.44)	1.97	(3.41)
กำไร (ขาดทุน) จากสต็อกน้ำมัน (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	(48.9)	6.9	(55.8)	20.2	(69.1)	(42.1)	58.1	(100.2)
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานของกิจการ (ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล) ⁽¹⁾	2.94	2.86	0.08	3.02	-0.08	2.90	2.72	0.18
น้ำมันดิบ								
ปริมาณน้ำมันดิบที่นำเข้ากลั่น (พันบาร์เรลต่อวัน)	156.6	165.9	(9.3)	157.6	(1.0)	161.2	162.5	(1.3)
อัตราปริมาณน้ำมันดิบที่นำเข้ากลั่น (ร้อยละ)	89	95	(6)	90	(1)	92	93	(1)
ผลประกอบการของสถานีบริการน้ำมันคาเลเท็กซ์								
จำนวนสถานีบริการน้ำมัน (สถานี)	531	529	2	446	85	531	446	85

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (OPEX) ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของโครงการ และโครงการปิดซ่อมบำรุง T&I

รายได้

รายได้รวมของบริษัทใน Q2/68 ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับ Q1/68 สาเหตุหลักมาจากราคาขายเฉลี่ยที่ลดลง รวมถึงปริมาณการขายที่ลดลงจากอัตราการใช้กำลังการผลิตที่ต่ำลง และความต้องการใช้น้ำมันที่ลดลงในช่วงฤดูฝน โดยปริมาณการกลั่นน้ำมันดิบลดลงมาอยู่ที่ 157 พันบาร์เรลต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 89 จาก 166 พันบาร์เรลต่อวัน หรือคิดเป็นร้อยละ 95 ใน Q1/68 ลดลงเนื่องจากการซ่อมบำรุงเพื่อให้โรงกลั่นพร้อมใช้งาน

รายได้รวมของบริษัทใน Q2/68 ลดลงร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับ Q2/67 โดยมีสาเหตุหลักจากราคาขายเฉลี่ยที่ลดลง แม้ว่าปริมาณการขายโดยรวมจะทรงตัว อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขายในกลุ่มสถานีบริการ น้ำมันและธุรกิจการบินปรับตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จากการขยายจำนวนสถานีบริการน้ำมันและความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น

ในทำนองเดียวกัน รายได้จากการขายในช่วง 6M/68 ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับ 6M/67 สาเหตุหลักมาจากราคาขายเฉลี่ยที่ลดลง และปริมาณการขายที่ลดลงจาก 34.5 ล้านบาร์เรลในช่วง 6M/67 เหลือ 33.9 ล้านบาร์เรลในช่วง 6M/68 ซึ่งเป็นผลจากอัตราการนำน้ำมันดิบเข้ากลั่นที่ลดลง

ต้นทุนขาย

ต้นทุนขายใน Q2/68 ลดลงร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับ Q1/68 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยที่ลดลง หักลบกับผลขาดทุนจากสต็อกน้ำมันใน Q2/68 เปรียบเทียบกับกำไรจากสต็อกน้ำมันในไตรมาสก่อนหน้า

เปรียบเทียบต้นทุนขาย Q2/68 กับ Q2/67 ต้นทุนขายใน Q2/68 ปรับลดลงร้อยละ 7 จาก Q2/67 สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยที่ลดลง หักลบกับผลขาดทุนจากสต็อกน้ำมันใน Q2/68 เปรียบเทียบกับกำไรจากสต็อกน้ำมันในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ในทำนองเดียวกัน ต้นทุนขายใน 6M/68 ลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับช่วง 6M/67 สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันดิบที่ลดลง และค่าขนส่งที่ลดลงจากการกลับมาดำเนินการของทุ่นผูกเรือน้ำลึกแบบทุ่นเดี่ยวกลางทะเล (SPM) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 ซึ่งบางส่วนชดเชยกับผลกระทบจากผลขาดทุนสุทธิจากสต็อกน้ำมันในช่วง 6M/68 เมื่อเทียบกับผลกำไรสุทธิจากสต็อกใน 6M/67

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน

ใน Q2/68 บริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิเพิ่มขึ้นเป็น 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐใน Q1/68 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้มูลค่าของลูกหนี้ที่เป็นสกุลเงินบาทเมื่อแปลงเป็นดอลลาร์สหรัฐเพิ่มขึ้น

บริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ใน Q2/68 เมื่อเทียบกับ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ใน Q2/67 โดยกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิใน Q2/67 เกิดขึ้นแม้ค่าเงินบาทจะอ่อนค่า เนื่องจากมีภาระผูกพันในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้น เช่น เงินกู้ยืมและเจ้าหนี้การค้า ในทางกลับกัน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนใน Q2/68 มาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาท ซึ่งส่งผลให้มูลค่าของลูกหนี้สกุลเงินบาทเมื่อแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพิ่มขึ้น

เมื่อเปรียบเทียบช่วง 6M/68 กับ 6M/67 ค่าเงินบาทยังคงแข็งค่าขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิเป็นจำนวน 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เทียบกับ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐจะแข็งค่าขึ้นก็ตาม ซึ่งความแตกต่างของกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในทั้งสองช่วงเวลา เกิดขึ้นในทิศทางที่ตรงข้ามกัน สาเหตุหลักมาจากในช่วง 6M/68 บริษัทมียอดสุทธิเป็นฝั่งลูกหนี้ในสกุลเงินบาท ในช่วงที่สกุลเงินบาทแข็งค่า ขณะที่ 6M/67 บริษัทมีสถานะสุทธิเป็นฝั่งหนี้สินในรูปเงินบาทในช่วงที่ค่าเงินบาทอ่อนค่าลง

ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ใน Q2/68 อยู่ในระดับใกล้เคียงกับ Q1/68 และ Q2/67

เปรียบเทียบ 6M/68 กับ 6M/67 ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นเป็น 49 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ใน 6M/67 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านบริการและค่าเช่าที่สูงขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการขยายสถานีบริการน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามช่วงเวลา ทั้งนี้บริษัทได้ดำเนินมาตรการลดต้นทุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนอย่างต่อเนื่อง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

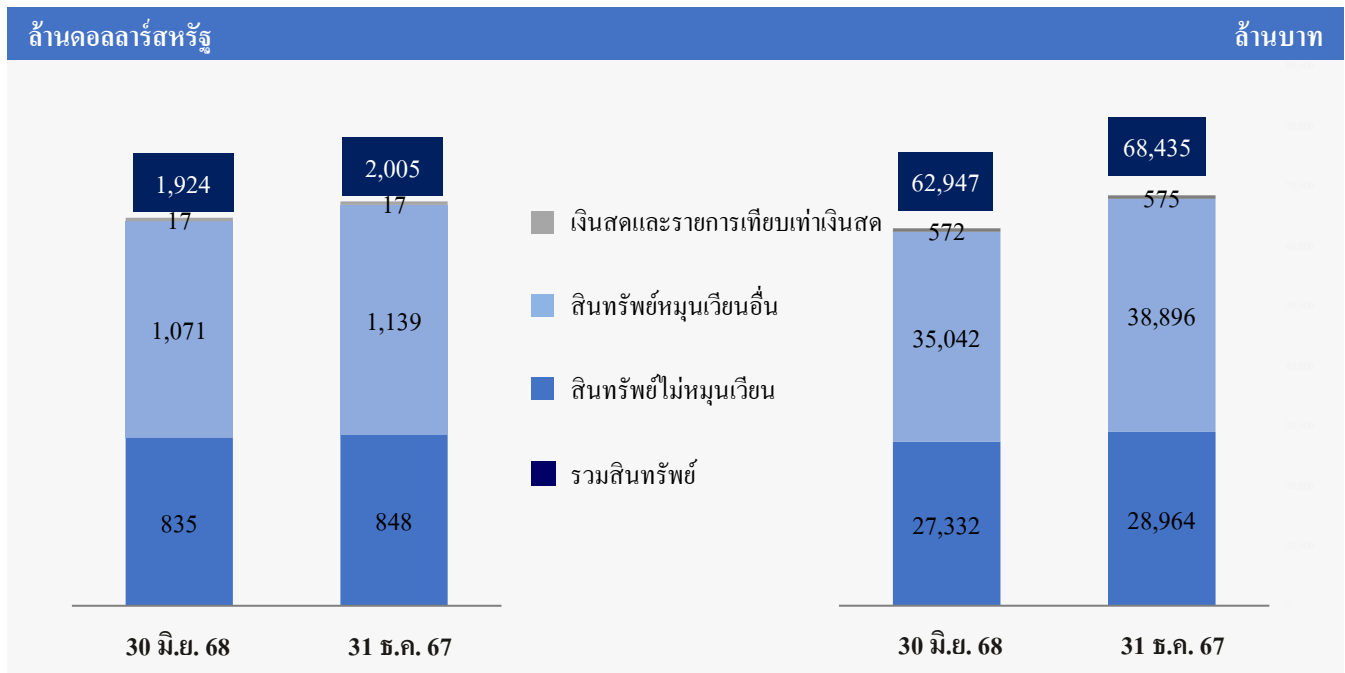
ใน Q2/68 SPRC รายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (812 ล้านบาท) ลดลงจากกำไรสุทธิที่ 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (714 ล้านบาท) ใน Q1/67 โดยสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนจากสต็อกน้ำมันอันเนื่องมาจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลง แม้ว่าจะได้รับแรงสนับสนุนจากค่าการกลั่นทางการตลาดที่เพิ่มขึ้น ส่งผลต่ออัตรากำไรขั้นต้นของกิจการที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ SPRC ยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มอัตรากำไรอย่างต่อเนื่องผ่านการเพิ่มยอดขายในประเทศ การเลือกใช้น้ำมันดิบที่เหมาะสม และการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

เปรียบเทียบ Q2/68 กับ Q2/67 ผลขาดทุนสุทธิของ SPRC ใน Q2/68 ลดลงจากกำไรสุทธิจำนวน 9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (346 ล้านบาท) ใน Q2/67 โดยสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนสุทธิจากสต็อกน้ำมันใน Q2/68 ซึ่งตรงข้ามกับกำไรจากสต็อกน้ำมันใน Q2/67 อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นของกิจการใน Q2/68 ปรับตัวดีขึ้น จากค่าการกลั่นทางการตลาดที่แข็งแกร่งขึ้น และการเพิ่มประสิทธิภาพผ่านการบริหารจัดการวัตถุดิบและช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของจำนวนสถานีบริการน้ำมันเมื่อเทียบกับปีก่อนยังช่วยลดปริมาณการส่งออกน้ำมันซึ่งส่งผลดีกับผลประโยชน์ของบริษัทอีกด้วย

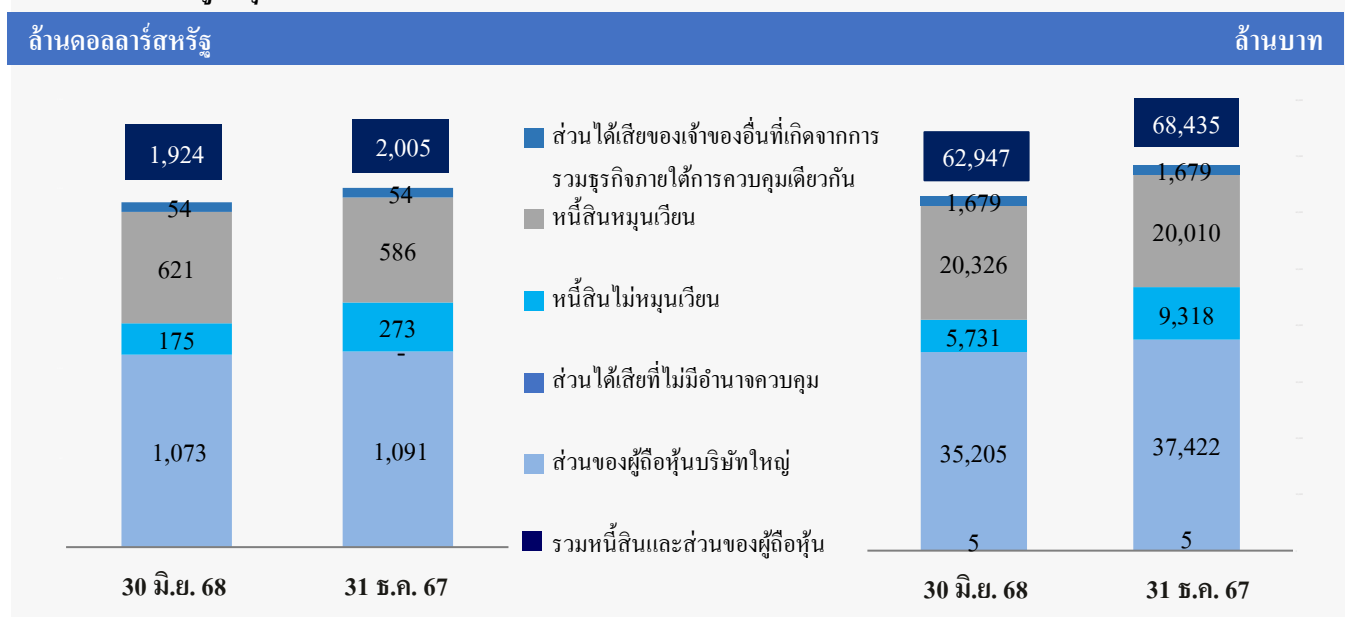
เปรียบเทียบ 6M/68 กับ 6M/67 SPRC รายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (99 ล้านบาท) ใน 6M/68 ตรงข้ามกับกำไรสุทธิ 120 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (4,289 ล้านบาท) ใน 6M/67 โดยมีสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนสุทธิจากสต็อกน้ำมันในช่วง 6M/68 เมื่อเทียบกับกำไรจากสต็อกน้ำมันและการรับรู้รายการพิเศษค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยในช่วง 6M/67 นอกจากนี้ ค่าการกลั่นทางการตลาดยังลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์น้ำมันต่อน้ำมันดิบดูไบลดลง แม้ว่าต้นทุนน้ำมันดิบจะลดลงจากการกลับมาดำเนินการของทูนูกรือเอน้ำลึกแบบทูนูเดี่ยวกวาลทะเล (SPM) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 ก็ตาม อย่างไรก็ตาม SPRC ยังคงเดินหน้าเพิ่มอัตรากำไรในช่วง 6M/68 ผ่านโครงการปรับปรุงผลกำไร (BLIP) โดยมุ่งเน้นที่การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ การบริหารช่องทางการขาย และการขยายธุรกิจสถานีบริการน้ำมันอย่างต่อเนื่อง

4.2 การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทฯ

สินทรัพย์



หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น



สินทรัพย์

สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 ลดลงจำนวน 81 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (5,488 ล้านบาท) จากวันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งการลดลงโดยหลักมาจาก:

- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นลดลงจำนวน 72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2,978 ล้านบาท) เนื่องจากราคาขายเฉลี่ยและปริมาณการขายที่ลดลงในเดือนมิถุนายน 2568 เมื่อเทียบกับเดือนธันวาคม 2567 เนื่องจากความต้องการใช้น้ำมันลดลงจากช่วงฤดูฝน การลดลงนี้เป็นผลจากการได้รับเงินคืนจากภาษีมูลค่าเพิ่มอีกด้วย

บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 13 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1,632 ล้านบาท) สาเหตุหลักมาจากการการลดลงของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1,529 ล้านบาท) เนื่องจากค่าเสื่อมราคาในช่วง 6M/68 ทั้งนี้ การลดลงดังกล่าว ถูกหักกลับด้วยการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (90 ล้านบาท) แต่หักกลับบางส่วนกับ
- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (133 ล้านบาท) สาเหตุหลักเนื่องจากการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับตัวเร่งปฏิกิริยา

หนี้สิน

หนี้สินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 ลดลงจำนวน 63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (3,271 ล้านบาท) จาก วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งการลดลงโดยหลักมาจาก:

- ยอดคงเหลือสุทธิระหว่างเงินกู้ยืมระยะสั้น รวมกับเงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1,574 ล้านบาท) เนื่องจากกำไรจากการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียนสุทธิ โดยลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ๆ รวมถึงสินค้าคงเหลือ ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนด้วยการลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ๆ และภาษีสรรพสามิตค้างจ่าย
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นลดลง 28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1,597 ล้านบาท) ส่วนใหญ่เป็นผลจากต้นทุนน้ำมันดิบที่ลดลง แม้ว่าปริมาณการซื้อน้ำมันดิบจะเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนธันวาคม 2567
- ภาษีสรรพสามิตค้างจ่าย 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (404 ล้านบาท) ลดลงจากช่วงเวลาในการชำระภาษีสรรพสามิตในช่วงเดือน มิถุนายน 2568 เมื่อเทียบกับเดือนธันวาคม 2567

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 มิถุนายน 2568 เพิ่มขึ้นจำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2,217 ล้านบาท) จากวันที่ 31 ธันวาคม 2567 โดยหลักมาจาก:

- ขาดทุนสุทธิใน 6M/68 จำนวน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (129 ล้านบาท) และเงินปันผลจ่ายจำนวน 19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (650 ล้านบาท) แต่ถูกหักกลับบางส่วนด้วย
- การเพิ่มขึ้นขององค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1,468 ล้านบาท) ซึ่งเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าสกุลเงิน

4.3 งบกระแสเงินสด

6M/2568	ดอลลาร์สหรัฐ	ล้านบาท
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	74	2,516
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(8)	(274)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(66)	(2,260)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	0	(18)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	17	575
รายการปรับปรุงจากการแปลงค่าเงินต่างประเทศ	0	16
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	17	572

บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 17 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันสิ้นงวดของเดือนมิถุนายน 2568 เทียบกับ 17 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2567

คำอธิบายและการวิเคราะห์ห้วงการเงินของฝ่ายจัดการ

บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดของกิจกรรมกระแสเงินสดในปี 6M/68 มีดังนี้

กิจกรรมกระแสเงินสด	รายละเอียด
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานเป็นจำนวน 74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2,516 ล้านบาท)	- ขาดทุนสุทธิก่อนหักภาษี 6M/68 จำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (127 ล้านบาท) โดยได้รับผลกระทบจากขาดทุนสุทธิจากสต็อกน้ำมันจากราคาน้ำมันดิบที่ลดลง - เงินสดที่ได้มาจากสินทรัพย์ดำเนินงานจำนวน 59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1,989 ล้านบาท) สาเหตุหลักมาจากการลดลงของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจำนวน 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2,344 ล้านบาท) เนื่องจากราคาขายเฉลี่ยที่ลดลง แต่หักกลับกับ - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นลดลง 26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (883 ล้านบาท)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเป็นจำนวน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (274 ล้านบาท)	- ใช้ไปจากการลงทุนในซอฟต์แวร์ โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพของโรงกลั่น และสิทธิการใช้สินทรัพย์ - ใช้ไปในการจ่ายเงินปันผลจำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (157 ล้านบาท)
เงินสดสุทธิที่ใช้จากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2,260 ล้านบาท)	จากการคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 106 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (3,631 ล้านบาท) แต่หักกลับกับเงินกู้ยืมระยะสั้นที่เพิ่มขึ้น จำนวน 63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2,145 ล้านบาท)

4.4 อัตราส่วนทางการเงิน

		Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
อัตราส่วนสภาพคล่อง	(เท่า)	1.8	2.0	(0.3)	2.0	(0.2)	1.8	2.0	(0.2)
อัตรากำไรขั้นต้น	(ร้อยละ)	(0.8)	2.4	(3.2)	1.6	(2.4)	0.8	4.2	(3.3)
อัตรากำไรสุทธิ	(ร้อยละ)	(1.4)	1.1	(2.5)	0.5	(1.8)	(0.1)	3.0	(3.1)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	0.7	0.6	0.1	0.8	(0.1)	0.7	0.8	(0.1)
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	0.2	0.2	0.0	0.2	(0.0)	0.2	0.2	(0.0)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	(เท่า)	(13.9)	13.4	(27.2)	4.7	(18.6)	0.0	24.4	(24.4)

หมายเหตุ

อัตราส่วนสภาพคล่อง	= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน	(เท่า)
อัตรากำไรขั้นต้น	= กำไร(ขาดทุน) ขั้นต้น / ขายสุทธิ	(ร้อยละ)
อัตรากำไรสุทธิ	= กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด / รายได้รวม	(ร้อยละ)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย - เงินสด / ส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (Accrual basis)	= กำไร(ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ (จากงบกำไร-ขาดทุน) / ดอกเบี้ยจ่าย (จากงบกำไรขาดทุน)	(เท่า)

5. แนวโน้มสถานะตลาด

แนวโน้มตลาดน้ำมัน

แนวโน้มความต้องการน้ำมันในเอเชียในไตรมาส 3/68 คาดว่าจะเติบโตมากกว่า 500,000 บาร์เรลต่อวันเมื่อเทียบกับปีต่อปี ขยับเคลื่อนโดยสภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้น การเดินทางตามฤดูกาลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และนโยบายการเงินที่ผ่อนคลายขึ้น อีกทั้งความต้องการปิโตรเคมีของจีนจะเพิ่มขึ้นจากการลดภาษี LPG ของสหรัฐฯ และอุปทานอิเทนที่เข้มงวดขึ้น ส่งผลให้การใช้เบนทาเพิ่มขึ้น โดยภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอินเดียจะมีส่วนร่วมในการเติบโตมากกว่าร้อยละ 75 โดยเพิ่มขึ้น 198,000 บาร์เรลต่อวัน และ 180,000 บาร์เรลต่อวันตามลำดับ ปริมาณการกลั่นน้ำมันดิบของโรงกลั่นคาดว่าจะเพิ่มขึ้น โดยจะถึง 30.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน นำโดยจีนและอินเดีย ความต้องการเบนทาได้ปรับขึ้น 104,000 บาร์เรลต่อวัน โดยหลักมาจากการใช้ที่เพิ่มขึ้นในจีนเนื่องจากความสามารถในการแข่งขันของวัตถุดิบทดแทนที่ลดลงและการเปิดโรงงานปิโตรเคมีแห่งใหม่ ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 119,000 บาร์เรลต่อวัน ได้รับการสนับสนุนจากการเดินทางทางอากาศที่เติบโตในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกเฉียงเหนือ ความต้องการ น้ำมันเบนซินคาดว่าจะเติบโตมากกว่า 100,000 บาร์เรลต่อวันใน Q3/68 นำโดยอินเดียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้ว่าการเติบโตจะชะลอตัวลงเนื่องจากการใช้รถยนต์ไฟฟ้าและประสิทธิภาพเชื้อเพลิงที่ดีขึ้น เช่นเดียวกับความต้องการน้ำมันดีเซล คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 33,000 บาร์เรลต่อวัน ท่ามกลางการผลิตที่ดีขึ้นหลังจากคาดการณ์การหยุดยั้งสงครามการค้า ในขณะที่ความต้องการน้ำมันเตาคาดว่าจะลดลง 60,000 บาร์เรลต่อวันเนื่องจากความต้องการน้ำมันสำหรับเรือสินค้าที่อ่อนแอท่ามกลางความไม่แน่นอนทางการค้าโลก

แนวโน้มระยะสั้นสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการกลั่นเทียบกับราคาน้ำมันดิบดูไบ

- **เบนทา** คาดว่าส่วนต่างเบนทากับน้ำมันดิบดูไบจะอ่อนตัวลงใน Q3/68 เนื่องจากปัจจัยพื้นฐานของตลาดผ่อนคลายลงจากอุปทานที่เพียงพอแม้ว่าราคาน้ำมันดิบจะอ่อนตัวลง นอกจากนี้ ความต้องการที่อ่อนแอจากภาคปิโตรเคมีท่ามกลางความกังวลเรื่องภาวะเศรษฐกิจถดถอยยังคงกดดันตลาดเบนทาในเอเชีย ความเสี่ยงที่อาจทำให้ราคาขึ้นอาจมาจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดโรงงานปิโตรเคมีแห่งใหม่ที่เริ่มดำเนินการในจีนและอินโดนีเซีย ประกอบกับความตึงเครียดทางภูมิศาสตร์การเมืองที่เพิ่มขึ้นในตะวันออกกลางอาจสร้างความกังวลด้านอุปทาน เนื่องจากภูมิภาคนี้เป็นผู้ส่งออกสำคัญไปยังเอเชีย จึงจำกัดการลดลงของส่วนต่างราคานี้
- **น้ำมันเบนซิน** คาดว่าส่วนต่างราคาน้ำมันเบนซินกับน้ำมันดิบดูไบคาดว่าจะอ่อนตัวลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปใน Q3/68 เนื่องจากความต้องการตามฤดูกาลลดลง แม้ว่าการส่งออกจากจีนที่ลดลงเล็กน้อยอาจทำให้อุปทานตึงตัว ในขณะที่ส่วนต่างแนวโน้มการเติบโตความต้องการของน้ำมันเบนซินที่ซบเซาในจีนและความต้องการที่อ่อนแอในอินโดนีเซียจากความนิยมใช้น้ำมันตามแหล่งกำเนิดประเทศ อาจเป็นปัจจัยเสี่ยงด้านลบ อย่างไรก็ตาม ช่วงวันหยุดยาวในเกาหลีใต้จะช่วยพยุงความต้องการและจำกัดการลดลงของค่าการกลั่น
- **น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน** คาดว่าส่วนต่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานกับน้ำมันดิบดูไบคาดว่าจะทรงตัวอยู่ในระดับสูงใน Q3/68 เนื่องจากการเดินทางทางอากาศในฤดูร้อนและค่าพรีเมียมความเสี่ยงที่สูงขึ้นท่ามกลางความตึงเครียดในตะวันออกกลาง ทั้งนี้อาจมีปัจจัยด้านลบจากความขัดแย้งในภูมิภาคที่ส่งผลต่อการเดินทางทางอากาศและความไม่แน่นอนของนโยบายการค้า ซึ่งอาจส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อสูงขึ้นและการใช้จ่ายของผู้บริโภคลดลง อย่างไรก็ตาม คาดว่าช่วงวันหยุด Golden Week ของจีน และวันชูกองของเกาหลีใต้ในช่วงต้นเดือนตุลาคมจะสนับสนุนความต้องการเดินทางทางอากาศ และส่งผลบวกต่อค่าการกลั่นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี
- **น้ำมันดีเซล** คาดว่าส่วนต่างราคาน้ำมันดีเซลกับน้ำมันดิบดูไบจะทรงตัวในระดับแข็งแกร่งใน Q3/68 จากการสรุปข้อตกลงทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับหลายประเทศในเอเชีย ซึ่งช่วยสนับสนุนความต้องการ แม้จะอยู่ในช่วงฤดูมรสุมและกิจกรรมภาคอุตสาหกรรมยังคงซบเซา ขณะเดียวกัน ความเป็นไปได้ที่สหรัฐฯ จะเก็บภาษีเพิ่มเติมต่อรัสเซียจะเป็นปัจจัยหนุนค่าการกลั่นเนื่องจากการส่งออกดีเซลของรัสเซียจะลดลง อย่างไรก็ตาม ส่วนต่างราคาที่เพิ่มขึ้นจากการรีเกรดน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน-ดีเซล

อาจจูงใจให้มีการผลิตดีเซลมากขึ้น ซึ่งจะกดดันค่าการกลั่น แม้ระดับสินค้าคงคลังในสหรัฐฯ และ ARA จะยังอยู่ในระดับต่ำ

- **น้ำมันเตา** คาดว่าส่วนต่างราคาน้ำมันเตากับน้ำมันดิบดูไบ จะอ่อนตัวลงใน Q3/68 เนื่องจากอุปทานที่เพิ่มขึ้นจากการส่งออกโรงกลั่นของรัสเซียที่กลับมาและความต้องการที่ลดลง แรงกดดันเพิ่มเติมอาจมาจากอุปทานน้ำมันดิบกลาง-หนักที่สูงขึ้น โดย OPEC+ อย่างไรก็ตาม ความต้องการไฟฟ้าสูงสุดในฤดูร้อนในตะวันออกกลางและอียิปต์อาจให้การสนับสนุนบางส่วน

แนวโน้มตลาดการจำหน่ายผลิตภัณฑ์

กลุ่มผู้บริโภค

ตลาดค้าปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยในปี 2568 ยังคงแสดงสัญญาณของความเชื่อมั่นอย่างระมัดระวัง แม้ว่าจะเผชิญกับปัจจัยขับเคลื่อนการเติบโตและความท้าทายเชิงโครงสร้างที่ซับซ้อน ตลาดกำลังถูกหล่อหลอมมากขึ้นจากการเติบโตของรถยนต์ไฟฟ้า โดยมีการจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าแบบใช้แบตเตอรี่เพิ่มขึ้น SPRC ได้ตอบสนองโดยการขยายความร่วมมือเพื่อจัดตั้งสถานีชาร์จประจุไฟฟ้าครอบคลุมสถานีบริการน้ำมัน 72 แห่งทั่วประเทศ อย่างไรก็ตาม ตลาดรถยนต์ไฟฟ้ายังเผชิญกับแรงกดดันจากสงครามราคาและต้นทุนอะไหล่ที่สูง ซึ่งส่งผลให้ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคลดลง ในมุมมองระดับมหภาค ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงคาดว่าจะถึงจุดสูงสุดในช่วงปี 2578–2588 โดยได้รับแรงหนุนจากการเพิ่มขึ้นของการครอบครองรถยนต์ไฟฟ้าและกิจกรรมขนส่งสินค้า หลังจากถึงจุดสูงสุด ความต้องการเชื้อเพลิงจากการบินคาดว่าจะลดลงเนื่องจากการเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบขนส่งไฟฟ้า โดยคาดว่ารถยนต์ไฮบริดและ รถยนต์ไฟฟ้าจะมีสัดส่วนถึงร้อยละ 62 ของจำนวนรถยนต์ทั้งหมดในประเทศไทยภายในปี 2593 ผู้ประกอบการตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงกำลังใช้แพลตฟอร์มดิจิทัล ระบบสะสมคะแนน และร้านค้าปลีกอื่นๆ นอกจากผลิตภัณฑ์น้ำมันเพื่อสร้างความแตกต่าง ในขณะที่ภาครัฐกิจค้าปลีกน้ำมันของไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในปี 2568 ก็ยังต้องรับมือกับความเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภค การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบ และการเข้ามาของเทคโนโลยีใหม่ๆ การลงทุนเชิงกลยุทธ์ในด้านการพัฒนาดิจิทัลและการนำเสนอผลิตภัณฑ์ค้าปลีกที่หลากหลายจะเป็นสิ่งสำคัญในการรักษาความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนในระยะยาว

กลุ่มธุรกิจ

ในปี 2568 ตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยในกลุ่มเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรมมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องแต่ซับซ้อน โดยได้รับอิทธิพลจากทั้งปัจจัยภายในประเทศและพลวัตด้านพลังงานระดับโลก ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคอุตสาหกรรมยังคงแข็งแกร่ง โดยมีแรงขับเคลื่อนจากการขยายโครงสร้างพื้นฐานและการฟื้นตัวของภาคการผลิต แม้จะเผชิญกับแรงกดดันด้านต้นทุนจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกและความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ กลุ่มเกษตรกรรมมีความต้องการที่ผันผวนจากปัจจัยตามฤดูกาลและงบประมาณภาครัฐที่ล่าช้า แต่โครงการโครงสร้างพื้นฐานในชนบทและการใช้ก๊าซ LPG ในกระบวนการผลิตยังคงเป็นแรงสนับสนุน การบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มนอกชายฝั่งเริ่มฟื้นตัวจากกิจกรรมการสำรวจและผลิตที่กลับมาอีกครั้ง แม้ว่าจะยังมีข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์และข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นความท้าทาย ในขณะเดียวกัน กลุ่มค้าส่งกำลังปรับตัวต่อความล่าช้าในโครงสร้างพื้นฐานโดยการปรับเปลี่ยนปริมาณการจัดจำหน่ายและขยายการขายก๊าซ LPG ในทุกกลุ่มธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบ เป้าหมายด้านความยั่งยืน และการเพิ่มประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทาน เป็นหัวใจสำคัญในการรักษาความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตในระยะยาว

กลุ่มการบิน

ตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการบินของประเทศไทยในปี 2568 กำลังเติบโตอย่างแข็งแกร่ง โดยมีแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศและการขยายตัวเชิงกลยุทธ์ในภาคธุรกิจการบิน การเติบโตนี้ได้รับแรงผลักดันจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นความสามารถในการรองรับของสนามบินที่ขยายตัว และการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะจากนโยบายการเข้าประเทศโดยไม่ต้องขอวีซ่าและการเปิดตลาดสำคัญอย่างค่อยเป็นค่อยไป แม้จะมีแรงส่งเชิงบวกดังกล่าว ภาคธุรกิจยังคงเผชิญกับความท้าทายจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ปัญหาในห่วงโซ่อุปทานของอะไหล่เครื่องบิน และการลดลงของการบริโภคน้ำมันเครื่องบินจากการขาดนักท่องเที่ยวชาวจีน กลุ่มธุรกิจนี้ยังคงเดินหน้านำตามแผนด้านความยั่งยืน โดยมีการดำเนินการเพื่อรับรองโครงสร้างพื้นฐานสำหรับน้ำมัน

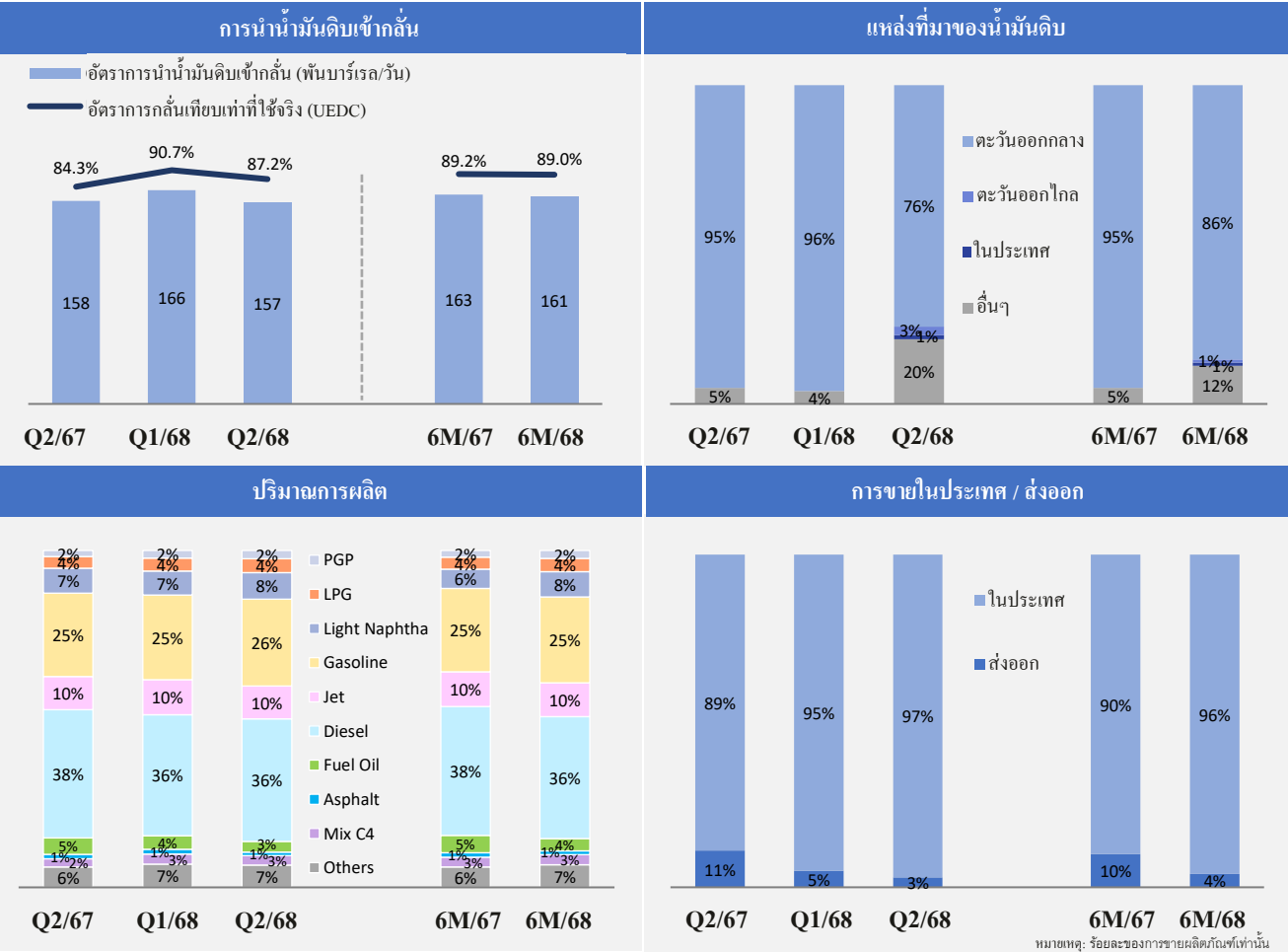
บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน)

เครื่องบินที่ยั่งยืน (SAF) ตามมาตรฐาน ISCC CORSIA เพื่อการใช้งานในอนาคต ในมุมมองอนาคต สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) คาดการณ์ว่าการเดินทางของผู้โดยสารจะฟื้นตัวเต็มที่ภายในสิ้นปี 2568 โดยคาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารถึง 165 ล้านคนต่อปี ความต้องการน้ำมันเครื่องบินคาดว่าจะเติบโตต่อเนื่องไปจนถึงหลังปี 2593 ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีแนวโน้มเป็นผู้นำเข้าน้ำมันเครื่องบินสุทธิภายในช่วงกลางทศวรรษ 2570

ยางมะตอย

ตลาดยางมะตอยของประเทศไทยในปี 2568 อยู่ในเส้นทางเติบโตอย่างมั่นคง โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่แข็งแกร่งและการพัฒนาเมืองเชิงกลยุทธ์ คาดว่าตลาดจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8.4 ต่อปี ไปจนถึงปี 2574 การขยายตัวนี้ได้รับแรงผลักดันจากโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ เช่น การก่อสร้างถนน การขยายทางหลวง และการพัฒนาสนามบินและท่าเรือ โดยเฉพาะในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเส้นทางการค้าระดับภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายที่ต้องเผชิญ เช่น ความผันผวนของตลาดน้ำมันดิบและน้ำมันเตา โครงการก่อสร้างของภาครัฐ การซื้อขายในภูมิภาคที่เบาบางซึ่งกดดันต่อความต้องการ และความเสี่ยงจากการค้าระหว่างประเทศ แนวทางการก่อสร้างอย่างยั่งยืน เช่น การใช้ยางมะตอยรีไซเคิลและการปรับปรุงด้วยโพลีเมอร์ กำลังได้รับความนิยมมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

6. ภาคผนวก



ปริมาณการผลิตของโรงกลั่นน้ำมัน

	Q2/68	Q1/68	+ / (-)	Q2/67	+ / (-)	6M/68	6M/67	+ / (-)
ปริมาณการผลิต (พันบาร์เรล)								
โพรพิลีนเกรดโพลีเมอร์	387	357	30	277	110	743	624	119
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว	664	625	39	547	117	1,290	1,151	139
เนฟทาเบา	1,269	1,149	120	1,146	123	2,418	2,304	114
น้ำมันเบนซิน	4,133	4,060	73	3,849	284	8,193	7,896	297
น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน	1,570	1,674	-104	1,535	35	3,244	3,279	-35
น้ำมันดีเซล	5,838	5,802	36	5,926	-88	11,640	12,161	-521
น้ำมันเตา	507	658	-151	766	-259	1,165	1,645	-480
ยางมะตอย	173	215	-42	198	-25	388	437	-49
ก๊าซผสม C4	453	497	-44	385	68	950	901	49
อื่น ๆ ⁽¹⁾	1,057	1,107	-50	935	122	2,164	1,941	223
รวมปริมาณการผลิต	16,050	16,145	-95	15,565	485	32,195	32,338	-143

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ รวมถึงกัมมะถัน รีฟอร์มเมท และผลิตภัณฑ์ที่บริษัทฯ ทำการแลกเปลี่ยนผลิตภัณฑ์กันกลางสำหรับกระบวนการแปรสภาพโมเลกุล (Cracker Feed Exchange)