



บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

2564

คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ

ประจำปี 2564



[pttor.com](http://pttor.com)



02-1965038



[ir@pttor.com](mailto:ir@pttor.com)

# บทสรุปผู้บริหาร



OR ดำเนินธุรกิจโดยมุ่งสร้างโอกาสเพื่อการเติบโตร่วมกับสังคมชุมชน (People) และสิ่งแวดล้อม (Planet) ควบคู่ไปกับผลการดำเนินงาน (Performance) โดยการใช้จุดแข็งด้าน Physical Platform อาทิ PTT Station ร้าน Cafe Amazon ในทำเลที่มีศักยภาพทั่วประเทศ และในต่างประเทศ ควบคู่กับ Digital Platform และ Digital Technology ในการส่งต่อโอกาสให้กับผู้ประกอบการในทุกขนาดเติบโตไปพร้อมกับ OR (Inclusive Growth) ซึ่งในปี 2564 OR ได้ปรับทิศทางในการดำเนินธุรกิจเพื่อการเติบโตของธุรกิจ พร้อมกับการเติบโตของผู้คนและสิ่งแวดล้อม OR จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ใหม่ **“เติมเต็มโอกาส เพื่อทุกการเติบโต ร่วมกัน”** หรือ **“Empowering All Toward Inclusive Growth”** โดย OR กำหนดพันธกิจใหม่เพื่อสร้างให้เกิดการเติบโตร่วมกัน โดยผ่านการดำเนินธุรกิจ 4 ด้าน **(1) Seamless Mobility** OR จะตอบโจทยคนเดินทางทุกรูปแบบ ทั้งคนเดินทางที่ต้องการใช้น้ำมันและพลังงาน ประเภทอื่นในอนาคต โดยมุ่งขยายธุรกิจจาก Oil Ecosystem ไปสู่ Energy Solution Ecosystem เพื่อสอดคล้องกับการใช้พลังงานในอนาคต สร้างให้เกิดการเคลื่อนที่อย่างไร้รอยต่อ **(2) All Lifestyles** OR จะมุ่งหน้าขยายขอบเขตการดำเนินธุรกิจจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอาหารและเครื่องดื่ม ไปสู่ธุรกิจที่ตอบโจทยวิถีการดำเนินชีวิตของผู้คนอย่างครบวงจร สอดรับแนวโน้มพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อตอบโจทยการใช้ชีวิตทุกรูปแบบ **(3) Global Market** สำหรับการขยายไปยังตลาดต่างประเทศ OR จะมุ่งเน้นการนำรูปแบบธุรกิจที่ประสบความสำเร็จในประเทศไทยไปเป็นต้นแบบและปรับให้เหมาะสมกับแต่ละประเทศ เพื่อสร้างความสำเร็จและการยอมรับในตลาดโลก และ **(4) OR Innovation** OR จะใช้ศักยภาพที่มีร่วมกับพันธมิตรเพื่อแสวงหาโอกาสในการสร้างธุรกิจ New S-Curve โดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อยกระดับสู่นวัตกรรมในแบบฉบับ OR ดังนั้น OR จึงได้ปรับการรายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับพันธกิจ ดังนี้ **กลุ่มธุรกิจ Mobility** **กลุ่มธุรกิจ Lifestyle** และ **กลุ่มธุรกิจ Global**

## ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง YoY
				QoQ	YoY			
รายได้ขายและบริการ	109,496	116,792	157,839	35.1%	44.2%	428,804	511,799	19.4%
กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา	5,096	4,051	4,418	9.1%	(13.3%)	17,619	20,335	15.4%
ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ (EBITDA)								
กำไรสุทธิ*	2,923	1,892	2,354	24.4%	(19.5%)	8,791	11,474	30.5%
<b>กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท/หุ้น)</b>	<b>0.32</b>	<b>0.16</b>	<b>0.20</b>	<b>25.0%</b>	<b>(37.5%)</b>	<b>0.98</b>	<b>0.99</b>	<b>1.0%</b>

\*กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ OR (บริษัทใหญ่)

## ผลการดำเนินงาน 4Q/64

บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“OR”) มีรายได้ขายและบริการ 157,839 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้า จากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในประเทศไทย และการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางกลับภูมิลำเนาของประชาชนในช่วงสิ้นปี ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจดีขึ้น สำหรับความต้องการใช้น้ำมันของโลกกำลังฟื้นตัวด้วยมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการกระจายวัคซีนที่รวดเร็วในหลายประเทศ ทำให้อาราคาน้ำมันในตลาดโลกโดยเฉลี่ยปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ปัจจัยทั้งหมดข้างต้นทำให้ **กลุ่มธุรกิจน้ำมัน (“กลุ่มธุรกิจ Mobility”)** มีรายได้ขายเพิ่มขึ้น 35.4% ส่วนใหญ่เป็นผลจากปริมาณการขายที่เพิ่มขึ้น 24.1% จากไตรมาสก่อนหน้า โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลและเบนซิน เช่นเดียวกับ **กลุ่มธุรกิจ Non-Oil (“กลุ่มธุรกิจ Lifestyle”)** ที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน 34.5% ตามอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น และกิจกรรมการส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณขายเพิ่มขึ้น สำหรับ **กลุ่มธุรกิจต่างประเทศ (“กลุ่มธุรกิจ Global”)** มีรายได้เพิ่มขึ้น 31.3% ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกลุ่มธุรกิจ Mobility และกลุ่มธุรกิจ Lifestyle เนื่องจากราคาขายผลิตภัณฑ์น้ำมันปรับตัวเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก และปริมาณการขายเพิ่มขึ้นจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในต่างประเทศ

**EBITDA** ใน 4Q/64 จำนวน 4,418 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 367 ล้านบาท (+9.1%) เมื่อเทียบกับ 3Q/64 โดยหลักมาจาก**กลุ่มธุรกิจ Lifestyle** ที่เพิ่มขึ้นกว่า 46.0% โดย EBITDA Margin ดีขึ้น ทั้งในส่วนของธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่มและธุรกิจค้าปลีกอื่น ๆ สำหรับ**กลุ่มธุรกิจ Mobility** เพิ่มขึ้นเล็กน้อย จากปริมาณขายที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่อัตรากำไรอ่อนตัวลงจากภาวะกดดันในการปรับราคาขายหน้าสถานีบริการ ในช่วงราคาน้ำมันในตลาดโลกอยู่ในระดับสูง เพื่อช่วยบรรเทาภาระภาคประชาชน **กลุ่มธุรกิจ Global** ปรับตัวลดลง (-23.1%) ตามกำไรขั้นต้นที่ปรับตัวลดลงในสปป. ลาว เป็นหลัก สำหรับภาพรวมของค่าใช้จ่ายดำเนินงานเพิ่มขึ้น (+28.9%) โดยหลัก คือ ค่าใช้จ่ายที่แปรผันตามปริมาณขายที่เพิ่มขึ้น เช่น ค่าโฆษณาและส่งเสริมการขาย ค่าจ้างเติมน้ำมันอากาศยาน ค่าขนส่ง เป็นต้น รวมถึงค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ในไตรมาสนี้ OR มีกำไรสุทธิ จำนวน 2,354 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 462 ล้านบาท (+24.4%) คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.20 บาท สูงกว่าไตรมาสก่อน 0.04 บาท (+25.0%)

**ปี 2564** ประเทศไทยได้เผชิญสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่เริ่มทวีความรุนแรงตั้งแต่เดือนเมษายนและขยายวงกว้างที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนไทยในทุกภาคส่วนทั้งทางตรงและทางอ้อม OR ในฐานะบริษัทของคนไทยได้ตระหนักถึงการรับผิดชอบต่อสังคม จึงร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการแบ่งเบาภาระของคนไทย โดยได้ริเริ่มโครงการเพื่อช่วยเหลือสังคมชุมชนผ่าน **โครงการส่งกำลังใจ..สู้ไปด้วยกัน #ORStayStrongTogether** อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการสนับสนุนบุคลากรด้านหน้า ด้วยการบริจาคอุปกรณ์ทางการแพทย์ สร้างห้อง Semi ICU ฯลฯ การป้องกันการแพร่ระบาดและช่วยเหลือชุมชนที่ได้รับผลกระทบด้วยการบริจาค**กล่อง tOgetheR Box ฤกษ์ยังชีพ OR** หน้ากากอนามัย บัตรน้ำมันให้กับรถรับส่งผู้ป่วย ก๊าซหุงต้ม ปตท. กาแฟและขนมร้าน Cafe Amazon รวมถึงการดูแลสังคมชุมชนอื่นๆ เพื่อให้ผ่านวิกฤตนี้ไปด้วยกัน เช่น เปิดพื้นที่ใน PTT Station เป็น**จุดรับส่งยา COVID-19** เพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยได้อย่างรวดเร็วขึ้นรวมถึงการช่วยเหลือสถานการณ์ COVID-19 ในต่างประเทศที่ OR ไปลงทุน

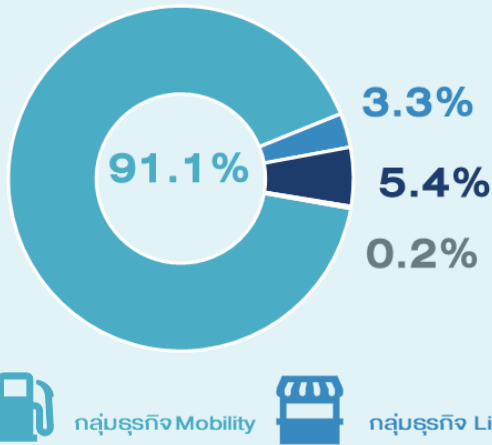
ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดที่รุนแรงและยาวนานต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ SME ที่เป็นคู่ค้าของ OR เช่นกัน OR จึงได้ออกมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่เป็นคู่ค้าเป็นจำนวนกว่า 320 ล้านบาท โดยเฉพาะ **กลุ่มธุรกิจ Mobility** และ**กลุ่มธุรกิจ Lifestyle** โดยสำหรับผู้ประกอบการ**กลุ่มธุรกิจ Mobility** OR ได้ช่วยเหลือแบ่งเบาค่าใช้จ่ายของตู้แก๊สจำหน่ายสถานีบริการน้ำมัน และ LPG รวมถึงร้านค้าก๊าซหุงต้ม ใน**กลุ่มธุรกิจ Lifestyle** OR ได้ช่วยบรรเทาภาระของผู้ประกอบการ Franchisee ร้าน Cafe Amazon ทุกสาขา โดยลดการเก็บค่า Royalty fee และ Marketing fee รวมถึงลดอัตราค่าเช่าให้กับผู้ประกอบการร้านเช่า เพื่อให้ผู้ประกอบการ SME รักษาการจ้างงาน และสามารถผ่านพ้นวิกฤตครั้งนี้ไปด้วยกัน

**สำหรับผลการดำเนินงานปี 2564** ของ OR มีกำไรสุทธิ จำนวน 11,474 ล้านบาท สูงขึ้นกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,683 ล้านบาท (+30.5%) ทั้งจากรายได้ขาย และ EBITDA ที่เพิ่มขึ้น 82,995 ล้านบาท (+19.4%) และ 2,716 ล้านบาท (+15.4%) ตามลำดับ โดยภาพรวมผลการดำเนินงาน **กลุ่มธุรกิจ Mobility** ดีขึ้นจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าปริมาณการจำหน่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันจะปรับลดลง 5.1% อย่างไรก็ตามผลการดำเนินงานของ **กลุ่มธุรกิจ Lifestyle** ปรับตัวลดลงเล็กน้อย โดยหลักมาจากการมาตรการในการควบคุมอย่างเข้มงวด มีการล็อกดาวน์ทั่วประเทศในช่วงของปี ส่งผลต่อกำลังซื้อในประเทศ รวมถึง OR ได้ช่วยบรรเทาภาระของผู้ประกอบการ Franchisee ร้าน Cafe Amazon ทุกสาขาดังกล่าวข้างต้น รวมถึงการเพิ่มขึ้นในค่าใช้จ่ายส่งเสริมการขาย สำหรับ **กลุ่มธุรกิจ Global** มีผลการดำเนินงานปรับตัวลดลง โดยหลักมาจากการสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่มีการใช้มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่เข้มงวดในบางประเทศ เช่น ฟิลิปปินส์ และ สปป.ลาว ทำให้ภาพรวมปริมาณขายลดลง ประกอบกับกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่ลดลง อย่างไรก็ตาม OR มีผลขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์ลดลง 867 ล้านบาท จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่มีผลขาดทุนจากการบริหารความเสี่ยงผลิตภัณฑ์น้ำมันจำนวนสูงโดยเฉพาะ น้ำมันอากาศยานจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในระลอกแรก อีกทั้งปริมาณการค้าเมื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้ลดลง เนื่องจากในปี 2563 ได้ตั้งประมาณการดังกล่าวของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ที่ได้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการภายใต้การพิจารณาของศาลล้มละลายกลาง

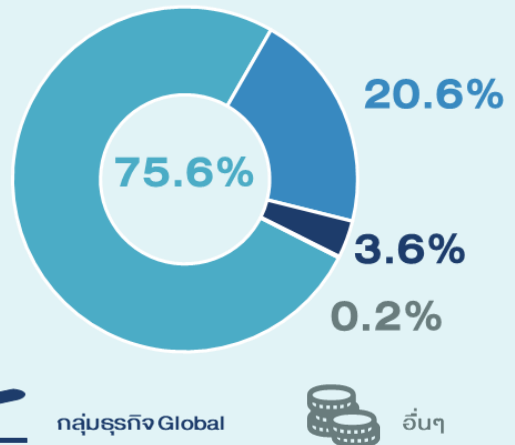
**ฐานะทางการเงิน ณ 31 ธันวาคม 2564** OR มีสินทรัพย์รวม 207,659 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 62,680 ล้านบาท (+43.2%) จากสิ้นปี 2563 โดยหลักมาจากเงินสดสุทธิที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) จำนวน 53,497 ล้านบาท OR มีหนี้สินรวมจำนวน 107,787 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 724 ล้านบาท (+0.7%) สำหรับส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 99,872 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 61,956 ล้านบาท (>100%) จากการเพิ่มทุนของ OR จากการ IPO ดังกล่าวข้างต้น และกำไรสุทธิสำหรับปี 2564 จำนวน 11,474 ล้านบาท รวมถึงมีการจ่ายเงินปันผลรวมเป็นจำนวน 4,440 ล้านบาท

2564

สัดส่วนรายได้ขายและบริการ\*



สัดส่วน EBITDA\*



\*คำนวณจากมูลค่าก่อนรายการปรับปรุงบัญชีระหว่างกัน

## เหตุการณ์สำคัญระหว่าง 4Q/64

OR จัดตั้งกองทุนส่วนบุคคล (Private Fund) ร่วมกับกลุ่มบริษัท 500 Startups (500 Startups) โดยจดทะเบียนภายใต้ชื่อ ORZON VENTURES, L.P. (ORZON VENTURES) โดยมีมูลค่าการลงทุนเริ่มแรก 25 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และสามารถเพิ่มมูลค่าการลงทุนเป็นไม่เกิน 50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ได้ในภายหลัง ซึ่ง SGHoldCO ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ OR มีสัดส่วนการลงทุน 99.0% และ 1.0% จะถือโดยบริษัทและบุคคล กลุ่มบุคคลของ บริษัท 500 Startups โดย ORZON VENTURES จะมีวัตถุประสงค์เป็น Venture Capital เพื่อเข้าลงทุนในบริษัทสตาร์ทอัพที่มีศักยภาพทั้งในประเทศไทยและประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อแสวงหาโอกาสในการสร้างธุรกิจ New S-Curve ซึ่งถือเป็นกลยุทธ์ในการสร้างความแข็งแกร่งและต่อยอดธุรกิจของ OR

OR จับมือพันธมิตรร่วมลงทุนใน “ฟินโนเวนเจอร์ ไพรเวท อีควิตี้ ทรัสต์ I” กองทุนสตาร์ทอัพของประเทศไทยที่เปิดรับนักลงทุนจากภายนอก โดย กรุงศรี ฟินโนเวต “ฟินโนเวนเจอร์ ไพรเวท อีควิตี้ ทรัสต์ I” เป็นกองทุนขนาด 3,000 ล้านบาท โดย OR ได้ร่วมลงทุนในสัดส่วน 10.0% กองทุนมีเป้าหมายเพื่อลงทุนในสตาร์ทอัพทั้งในไทยและอาเซียนที่มีศักยภาพ และอยู่ในระดับซีรีส์ A ขึ้นไป โดยมีกรุงศรี ฟินโนเวต บริษัทร่วมลงทุน ในเครือกรุงศรี กรุ๊ป เป็นผู้จัดการทรัสต์ ดูแล บริหารการลงทุน และคัดเลือกสตาร์ทอัพที่จะเข้าลงทุน ซึ่งจะโฟกัสสตาร์ทอัพใน 3 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มฟินเทค อีคอมเมิร์ซ และ ออโตโมทีฟ (ยานยนต์) โดยจะเน้นไปที่การสร้างโอกาสทางธุรกิจและการสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มสตาร์ทอัพกับกลุ่มนักลงทุนองค์กรที่ได้เข้ามาร่วมลงทุน

OR เข้าลงทุนใน บริษัท คามุ คามุ จำกัด (“KAMU”) โดยการซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นเดิมของ ในวงเงินไม่เกิน 480 ล้านบาท โดยภายหลังการเข้าลงทุนดังกล่าวจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ OR อยู่ที่ 25.0% และกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมของ KAMU มีสัดส่วนการถือหุ้น 75.0% การลงทุนครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการเสริมสร้างศักยภาพกลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มของ OR โดยเพิ่มความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ให้กับผู้บริโภค รวมทั้งสร้างโอกาสในการเติบโตร่วมกันทั้งในและต่างประเทศ

OR ได้รับรางวัล THAILAND TOP COMPANY AWARDS 2021 ประเภทอุตสาหกรรมค้าปลีกค้าส่ง ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งความภาคภูมิใจในความสำเร็จของ OR ที่มุ่งสร้างความแข็งแกร่งให้กับธุรกิจค้าปลีก รวมถึงสร้างทางเลือกสำหรับการดำเนินชีวิตที่ครบวงจรเพื่อตอบโจทย์ทุก Lifestyle เติบโตเต็มโอกาส เพื่อทุกการเติบโตร่วมกันอย่างยั่งยืน

OR ได้รับรางวัล Thailand's Most Admired Brand & Why We Buy 2021 ในฐานะสถานีบริการน้ำมันและน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ที่มีความน่าเชื่อถือที่สุดในใจผู้บริโภคเป็นอันดับหนึ่งติดต่อกันเป็นปีที่ 18 และ 12 ตามลำดับ โดยปัจจุบัน PTT Station ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับ 1 ซึ่งมีจำนวนสถานีบริการครอบคลุมทั่วประเทศรวมกว่า 2,000 แห่ง และในต่างประเทศรวมกว่า 350 แห่ง สำหรับ PTT Lubricants มีการส่งออกไปจำหน่ายแล้วกว่า 40 ประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ PTT Station และ PTT Lubricants ยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการที่สามารถตอบโจทย์ทุกความต้องการของคนเดินทางในทุกรูปแบบ และสร้างทางเลือกสำหรับการดำเนินชีวิตที่ครบวงจรเพื่อตอบสนองทุก Lifestyle ของผู้บริโภคต่อไป

## ภาพรวมเศรษฐกิจ

**เศรษฐกิจไทยปี 2564** ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ตลอดทั้งปี ประกอบกับการระบาดระลอกใหม่ของสายพันธุ์เดลต้า ได้สร้างผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา เช่น การคุมเข้มกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่สีแดงเข้ม 29 จังหวัด ตั้งแต่เดือนมิถุนายน – เดือนกรกฎาคม 2564 การบริโภคของภาคครัวเรือนและการลงทุนของภาคเอกชนหดตัวลง ส่งผลต่อการผลิตโดยรวมทั้งประเทศที่ปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง แรงงานไทยได้รับผลกระทบรุนแรงจากการแพร่ระบาด โดยมีอัตราการว่างงาน 2.3% หลังจากที่ผ่านมาจุดต่ำสุดไปแล้วในไตรมาส 3 สัญญาณการฟื้นของเศรษฐกิจไทยเริ่มชัดเจนขึ้นตามลำดับ จากปัจจัยสนับสนุนด้านการกระจายวัคซีนที่ครอบคลุมมากกว่า 70.0% ของประชากร การผ่อนคลายมาตรการควบคุมภายในประเทศ และการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 เห็นได้จากตัวเลขในรายงานนโยบายทางการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทยเดือนธันวาคม ปี 2564 เศรษฐกิจไทยเติบโตได้ 0.9% ในปี 2564 จากที่ประมาณการไว้ที่ 0.7% นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยจำนวน 2.8 แสนคน ในปี 2564 จากที่ประมาณการไว้ที่ 1.5 แสนคน คาดว่าในระยะต่อไปเศรษฐกิจไทยจะฟื้นตัวได้อย่างต่อเนื่องในภาพรวม แต่การระบาดของสายพันธุ์ใหม่โอไมครอนที่กระจายในหลายประเทศทุกมุมโลกรวมถึงไทยจนทำให้รัฐบาลต้องใช้มาตรการควบคุมการระบาดเฉพาะพื้นที่และปิดการลงทะเบียนรับนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยไม่กักตัว (Test & Go) ซึ่งควรจะเป็นสิ่งที่ต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

**เศรษฐกิจไทย 4Q/64** ยังได้รับผลกระทบต่อเนื่อง และการมาของสายพันธุ์โอไมครอนที่มีอัตราการแพร่ระบาดเร็วกว่าสายพันธุ์เดลตาแต่อาการรุนแรงน้อยกว่า หลายประเทศเริ่มกลับมาใช้มาตรการที่เข้มงวดขึ้นอีกครั้งส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจไทยที่การใช้จ่ายของประชาชนชะลอตัวชั่วคราวในช่วงปลายเดือนธันวาคมและอาจต่อเนื่องถึงเดือนมกราคมปี 2565 การส่งออกสินค้าฟื้นตัว แต่อาจจะลดลงจากการกลับมาระบาดของโรค การบริโภค และการผลิตเพื่อขายในประเทศปรับตัวดีขึ้น อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มทยอยฟื้นตัวขึ้นเป็นลำดับ โดยในไตรมาส 4 ดีขึ้นกว่าไตรมาส 3 ตามความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนในไทยและทั่วโลก แต่ยังคงเผชิญความท้าทายและความไม่แน่นอนจากการระบาดของสายพันธุ์โอไมครอน

**เศรษฐกิจโลกปี 2564** ยังเผชิญกับวิกฤตการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 อย่างต่อเนื่อง แต่หลายประเทศได้เริ่มปรับตัวและมีแผนรับมือกับที่ดีขึ้น มีการระดมฉีดวัคซีนในอัตราที่รวดเร็วกว่าให้สถานการณ์ดีขึ้น เศรษฐกิจฟื้นตัวดีขึ้นจากปีก่อนเห็นได้จากรายงานตัวเลขเศรษฐกิจที่ขยายตัวในประเทศเศรษฐกิจหลัก แต่ยังเป็นการฟื้นตัวแบบขาดสมดุล (K-Shaped) กลุ่มประเทศพัฒนาแล้วมีการฟื้นตัวได้ดี ในขณะที่เศรษฐกิจในประเทศตลาดเกิดใหม่และกำลังพัฒนายังคงได้รับผลกระทบจากการระบาด เงินเฟ้อทรงตัวในระดับสูงตลอดทั้งปี โดยสาเหตุหลักมาจากความต้องการซื้อเพิ่มขึ้นมากหลังเศรษฐกิจโลกทยอยฟื้นตัว และต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากราคาสินค้าโภคภัณฑ์ในตลาดโลกที่สูงขึ้นมาก ซึ่งต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นยังมาจากปัญหาข้อจำกัดด้านอุปทาน (supply chain disruption) ตลอดจน หนี้สาธารณะที่เพิ่มขึ้นในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำกำลังทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกโดยรวมไม่สามารถฟื้นตัวอย่างเต็มที่

**เศรษฐกิจโลก 4Q/64** ขยายตัวจากอุปสงค์เร่งตัว (pent-up demand) กิจกรรมทางเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องจากช่วงไตรมาส 3 สู่ในไตรมาส 4 แต่ในอัตราที่ชะลอตัวลง ซึ่งมีสาเหตุมาจากการระบาดของสายพันธุ์เดลต้า และสายพันธุ์โอไมครอนโดยเฉพาะในยุโรป แนวโน้มการเคลื่อนที่ (Mobility Trends) ของผู้คนทั่วโลกโดยรวมแล้วทรงตัวได้ค่อนข้างดีท่ามกลางการระบาด การฟื้นตัวของแต่ละภูมิภาคยังคงมีความแตกต่างอยู่มากโดยขึ้นอยู่กับความสามารถในการควบคุมการระบาด การฉีดวัคซีน และขนาดของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยท้าทายเศรษฐกิจโลกจากอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นทำให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) และธนาคารกลางยุโรป (ECB) ได้ดำเนินการลดระดับการเข้าซื้อสินทรัพย์ทางการเงิน (QE tapering) ไปแล้ว และปัญหาข้อจำกัดด้านอุปทาน (Supply Chain Disruptions) โดย **เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา** มีการขยายตัว 2.3% ในไตรมาส 3 อย่างไรก็ตาม คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในไตรมาส 4 จะขยายตัวที่ 6.5% ท่ามกลางผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 การขาดแคลนวัตถุดิบในภาคการผลิต รวมทั้งการชะลอตัวของคำสั่งซื้อใหม่และการจ้างงาน **เศรษฐกิจจีน** ไตรมาส 4 เติบโตชะลอลงอยู่ที่ 3.6% ลดลงจากไตรมาส 3 ที่ขยายตัว 4.9% ซึ่งเป็นผลจากการการบริโภคที่เบาบาง การชะลอตัวของตลาดอสังหาริมทรัพย์ และแรงกดดันด้านเงินเฟ้อ



## ผลการดำเนินงานของ OR

หน่วย : ล้านบาท	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง
				QoQ	YoY			YoY
<b>รายได้ขายและบริการ</b>	<b>109,496</b>	<b>116,792</b>	<b>157,839</b>	<b>35.1%</b>	<b>44.2%</b>	<b>428,804</b>	<b>511,799</b>	<b>19.4%</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	101,402	108,668	147,189	35.4%	45.2%	397,200	475,537	19.7%
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	4,645	3,761	5,058	34.5%	8.9%	16,894	16,965	0.4%
: กลุ่มธุรกิจ Global	4,976	6,613	8,686	31.3%	74.6%	21,361	28,424	33.1%
: อื่นๆ	271	239	246	2.9%	(9.2%)	1,090	984	(9.7%)
<b>กำไรขั้นต้น (Gross Profit)</b>	<b>9,154</b>	<b>7,777</b>	<b>9,270</b>	<b>19.2%</b>	<b>1.3%</b>	<b>33,153</b>	<b>36,241</b>	<b>9.3%</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	6,569	5,669	6,355	12.1%	(3.3%)	23,665	26,559	12.2%
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	2,516	2,005	2,771	38.2%	10.1%	8,970	9,258	3.2%
: กลุ่มธุรกิจ Global	370	351	397	13.1%	7.3%	1,613	1,459	(9.5%)
: อื่นๆ	8	3	4	33.3%	(50.0%)	20	16	(20.0%)
<b>รายได้อื่น</b>	<b>945</b>	<b>783</b>	<b>958</b>	<b>22.3%</b>	<b>1.4%</b>	<b>3,875</b>	<b>3,273</b>	<b>(15.5%)</b>
<b>ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน</b>	<b>5,003</b>	<b>4,509</b>	<b>5,810</b>	<b>28.9%</b>	<b>16.1%</b>	<b>19,409</b>	<b>19,179</b>	<b>(1.2%)</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ (EBITDA)</b>	<b>5,096</b>	<b>4,051</b>	<b>4,418</b>	<b>9.1%</b>	<b>(13.3%)</b>	<b>17,619</b>	<b>20,335</b>	<b>15.4%</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	3,544	3,003	3,056	1.8%	(13.8%)	12,180	15,382	26.3%
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	1,357	820	1,197	46.0%	(11.8%)	4,496	4,190	(6.8%)
: กลุ่มธุรกิจ Global	131	199	153	(23.1%)	16.8%	861	742	(13.8%)
: อื่นๆ	61	28	18	(35.7%)	(70.5%)	84	32	(61.9%)
<b>ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย</b>	<b>1,444</b>	<b>1,528</b>	<b>1,629</b>	<b>6.6%</b>	<b>12.8%</b>	<b>5,203</b>	<b>6,075</b>	<b>16.8%</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงานตามส่วนงาน</b>	<b>3,652</b>	<b>2,523</b>	<b>2,789</b>	<b>10.5%</b>	<b>(23.6%)</b>	<b>12,416</b>	<b>14,260</b>	<b>14.9%</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	2,681	2,072	2,085	0.6%	(22.2%)	9,081	11,705	28.9%
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	921	387	707	82.7%	(23.2%)	2,962	2,419	(18.3%)
: กลุ่มธุรกิจ Global	(14)	36	(15)	<(100%)	(7.1%)	291	115	(60.5%)
: อื่นๆ	61	28	18	(35.7%)	(70.5%)	84	32	(61.9%)
<b>ส่วนแบ่งกำไรจากการร่วมค้าและบริษัทร่วม</b>	<b>124</b>	<b>26</b>	<b>139</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>12.1%</b>	<b>535</b>	<b>372</b>	<b>(30.5%)</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)จากตราสารอนุพันธ์</b>	<b>64</b>	<b>(149)</b>	<b>(86)</b>	<b>42.3%</b>	<b>&lt;(100%)</b>	<b>(1,172)</b>	<b>(305)</b>	<b>74.0%</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน</b>	<b>(5)</b>	<b>235</b>	<b>142</b>	<b>(39.6%)</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>745</b>	<b>771</b>	<b>3.5%</b>
<b>รายได้และค่าใช้จ่ายอื่นๆ</b>	<b>(51)</b>	<b>109</b>	<b>69</b>	<b>(36.7%)</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>(510)</b>	<b>341</b>	<b>&gt;100%</b>
<b>กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้</b>	<b>3,784</b>	<b>2,744</b>	<b>3,053</b>	<b>11.3%</b>	<b>(19.3%)</b>	<b>12,014</b>	<b>15,439</b>	<b>28.5%</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>	<b>343</b>	<b>283</b>	<b>307</b>	<b>8.5%</b>	<b>(10.5%)</b>	<b>1,447</b>	<b>1,250</b>	<b>(13.6%)</b>
<b>ภาษีเงินได้</b>	<b>518</b>	<b>566</b>	<b>394</b>	<b>(30.4%)</b>	<b>(23.9%)</b>	<b>1,776</b>	<b>2,718</b>	<b>53.0%</b>
<b>กำไรสุทธิ*</b>	<b>2,923</b>	<b>1,892</b>	<b>2,354</b>	<b>24.4%</b>	<b>(19.5%)</b>	<b>8,791</b>	<b>11,474</b>	<b>30.5%</b>
<b>กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท/หุ้น)</b>	<b>0.32</b>	<b>0.16</b>	<b>0.20</b>	<b>25.0%</b>	<b>(37.5%)</b>	<b>0.98</b>	<b>0.99</b>	<b>1.0%</b>

\*กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ OR (บริษัทใหญ่)

# สรุปผลการดำเนินงานจำแนกตามกลุ่มธุรกิจ

## 1. กลุ่มธุรกิจ Mobility

### สถานการณ์ราคาน้ำมัน

หน่วย : เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง YoY
				QoQ	YoY			
น้ำมันดิบดูไบ	44.6	71.7	78.4	9.3%	75.8%	42.2	69.2	64.0%
น้ำมันเบนซิน	48.7	83.4	93.8	12.5%	92.6%	46.6	80.3	72.3%
น้ำมันดีเซล	48.3	77.1	89.8	16.5%	85.9%	48.4	76.0	57.0%
น้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าด	47.0	77.0	88.6	15.0%	88.5%	44.7	75.1	68.0%

สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (The International Energy Agency : IEA) เดือนมกราคม 2565 รายงานความต้องการใช้น้ำมันของโลกในปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 96.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2563 ที่ระดับ 5.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยการคาดการณ์ความต้องการในปี 2564 เท่ากับที่รายงานในช่วงตุลาคม 2564 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการผ่อนปรนมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19

**ราคาน้ำมันดิบปี 2564** สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบดูไบปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 69.2 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปี 2563 ที่มีค่าเฉลี่ยระดับ 42.2 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยมีสาเหตุมาจากการกระจายวัคซีนที่เพิ่มขึ้น นโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ การผ่อนปรนมาตรการล็อกดาวน์ในหลายประเทศ และราคาก๊าซธรรมชาติที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ปริมาณอุปทานน้ำมันดิบเกิดการตึงตัวจากกลุ่ม OPEC+ ที่คงมาตรการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบอย่างค่อยเป็นค่อยไป รวมทั้งประเทศซาอุดีอาระเบียอาจสามารถเพิ่มการผลิตเพิ่มเติม 2 ล้านบาร์เรล ในช่วงไตรมาสที่ 1 รวมทั้งการเกิดพายุเฮอริเคนเฮอริเคนไอดา (Ida) และนิโคลัส (Nicholas) ทำให้ส่งผลต่อการผลิตน้ำมันดิบที่ชายฝั่งเม็กซิโก ประมาณ 30 ล้านบาร์เรล ในช่วงไตรมาสที่ 3 ทำให้ในปี 2564 ภาพรวมของปริมาณอุปสงค์น้ำมันดิบสูงกว่าปริมาณอุปทาน

**ราคาน้ำมันดิบ 4Q/64** อยู่ในระดับสูงกว่าปี 4Q/63 โดยราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยใน 4Q/64 อยู่ที่ 78.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่า 3Q/64 ที่เฉลี่ยที่ระดับ 71.7 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และจาก 4Q/63 ที่ระดับ 44.6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล การปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ 4Q/64 มีสาเหตุมาจาก (1) การฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในหลายประเทศ โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียที่มีแนวโน้มการฟื้นตัวที่ดีขึ้น รวมทั้งการเปิดประเทศเพิ่มเติม ซึ่งส่งผลต่อปริมาณอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น (2) กลุ่ม OPEC+ เพิ่มกำลังผลิตอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทำให้เกิดความกังวลว่าปริมาณอุปทานอาจจะไม่เพียงพอต่ออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และนำไปสู่การขาดดุลได้ ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณน้ำมันดิบคงคลังที่ปรับตัวลดลง (3) อุปทานที่ตึงตัวของก๊าซธรรมชาติ ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และถ่านหิน ส่งผลต่อปริมาณอุปสงค์เพิ่มเติม จากการเปลี่ยนประเภทเชื้อเพลิง ทั้งนี้ยังคงมีปัจจัยลบมาจากความกังวลต่อการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ใหม่ในภูมิภาคยุโรป ช่วงกลางเดือนพฤศจิกายน รวมทั้งการระบาดของสายพันธุ์โอไมครอนในหลายประเทศในช่วงเดือนธันวาคม

ในปี 2564 ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาน้ำมันดิบดูไบ เมื่อเทียบกับปี ก่อนหน้า **ราคาน้ำมันเบนซิน** เฉลี่ยอยู่ที่ 80.3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ที่มีค่าเฉลี่ย 46.6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากการผ่อนปรนมาตรการควบคุมเดินทางในหลายภูมิภาค ทำให้อุปสงค์น้ำมันเบนซินปรับตัวเพิ่มขึ้น และปริมาณอุปทานที่ตึงตัวในภูมิภาคเอเชียจากการจำกัดการส่งออกจากประเทศจีน **ราคาน้ำมันดีเซล** เฉลี่ยอยู่ที่ 76.0 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ที่มีค่าเฉลี่ย 48.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทำให้อุปสงค์เพิ่มขึ้นทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคขนส่ง โดยเฉพาะอเมริกาและยุโรป ในช่วงกลางปี 2564 และภูมิภาคเอเชียที่ปรับตัวสูงขึ้นในช่วงปลายปี **ราคาน้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าด** เฉลี่ยอยู่ที่ 75.1 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ที่มีค่าเฉลี่ย 44.7 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีสาเหตุจากปริมาณที่เกี่ยวข้องในประเทศของหลายประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นจาก

มาตรการการผ่อนคลายการเดินทางในประเทศ ประกอบกับการผ่อนปรนมาตรการการกักตัวสำหรับการเดินทางระหว่างประเทศ และมีปัจจัยสนับสนุนจากปริมาณเที่ยวบินการขนส่งสินค้าทางอากาศปรับตัวเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ

**ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์ 4Q/64 ราคาน้ำมันเบนซิน** เฉลี่ยอยู่ที่ 93.8 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 3Q/64 ที่มีค่าเฉลี่ย 83.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาน้ำมันดิบดูไบ เนื่องจากการผ่อนปรนมาตรการควบคุมการเดินทางโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ทำให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นและต้องมีการนำเข้าน้ำมันเบนซิน ส่งผลให้ปริมาณน้ำมันเบนซินคงคลังที่ประเทศสิงคโปร์และสหรัฐอเมริกาปรับตัวลดลงมากกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปี แต่มีปัจจัยลบจากการระบาดในภูมิภาคยุโรป ทำให้มีดัชนีการเดินทางลดลง และการแพร่ระบาดของสายพันธุ์โอไมครอนในหลายประเทศ ตั้งแต่ช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน ส่งผลให้มีการเพิ่มมาตรการควบคุมการเดินทางมากขึ้น **ราคาน้ำมันดีเซล** ใน 4Q/64 เฉลี่ยอยู่ที่ 89.8 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 3Q/64 ที่มีค่าเฉลี่ย 77.1 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาน้ำมันดิบดูไบ โดยมีปัจจัยบวกจากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นจากทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ฟื้นตัวจากการผ่อนปรนมาตรการล็อกดาวน์ ในภูมิภาคเอเชีย ประกอบกับโควตาการส่งออกจากประเทศจีนมีจำกัด จึงส่งผลให้อุปทานตึงตัว รวมทั้งมีความต้องการเพิ่มเติมจากการเปลี่ยนประเภทเชื้อเพลิงจากก๊าซธรรมชาติมาเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ดีเซลเพิ่มมากขึ้น แต่มีปัจจัยกดดันมาจากการที่โรงกลั่นในเอเชียปรับเพิ่มกำลังการผลิตเนื่องจากส่วนต่างราคาน้ำมันดีเซลและน้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้น **ราคาน้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าด** ใน 4Q/64 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 88.6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 3Q/64 ที่มีค่าเฉลี่ย 77.0 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าราคาน้ำมันดิบดูไบ โดยมีอุปสงค์เพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สูงกว่าในช่วงเดียวกันของปี 2562 ที่เป็นช่วงก่อนการระบาดของโรค COVID-19 การผ่อนปรนมาตรการกักตัวการเดินทางระหว่างประเทศจากการเปิดรับนักท่องเที่ยวของสหรัฐอเมริกา อุปสงค์จากเที่ยวบินภายในประเทศของภาคอื่นที่เคยปรับตัวสูงขึ้น และ ประเทศญี่ปุ่นที่มีความต้องการสำรองน้ำมันก๊าดเพิ่มเติมเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อนในช่วงฤดูหนาว แต่ยังมีปัจจัยลบที่กดดันราคาน้ำมันอากาศยานจากการยกเลิกเที่ยวบินระหว่างประเทศ เนื่องจากการระบาดของสายพันธุ์โอไมครอน ประกอบกับการระงับเที่ยวบินทั้งในและระหว่างประเทศของจีนจากมาตรการปราศจากผู้ติดเชื้อ

**สถานการณ์การใช้น้ำมันในประเทศ** กรมธุรกิจพลังงานรายงานภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยต่อวัน ปี 2564 ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน 3.5% โดยสาเหตุหลักมาจากการใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์ (Jet A1) ที่ลดลง 36.0% สำหรับการใช้น้ำมันเบนซินลดลง 8.5% กลุ่มดีเซลลดลง 3.5% น้ำมันก๊าดลดลง 6.3% แต่อย่างไรก็ตาม การใช้น้ำมันเตาเพิ่มขึ้น 15.6% และ LPG เพิ่มขึ้น 7.4%

การใช้น้ำมัน**กลุ่มเบนซิน** ปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 29.0 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 8.5% โดยปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มแก๊สโซฮอล์อยู่ที่ 28.4 ล้านลิตร/วัน (-8.3%) เมื่อพิจารณาการใช้น้ำมันเบนซินตลอดทั้งปี พบว่าในเดือนมกราคม อยู่ในระดับต่ำที่ 27.3 ล้านลิตร/วัน จากการแพร่ระบาดในจังหวัดสมุทรสาคร โดยสถานการณ์มีทิศทางดีขึ้นตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์และมีนาคม ซึ่งมีการใช้อยู่ที่ 32-34 ล้านลิตร/วัน แต่สถานการณ์มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นในไตรมาสที่ 2 และ 3 ภาคธุรกิจมีมาตรการจำกัดการเดินทาง ส่งผลให้การใช้น้ำมันเบนซินแต่ละระดับต่ำสุดที่ 24.5 ล้านลิตร/วัน ในเดือนสิงหาคม สถานการณ์ในไตรมาสที่ 4 มีทิศทางที่ดีขึ้นจากการที่ประชาชนได้รับวัคซีนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการคลายล็อกดาวน์ นโยบายเปิดประเทศ และการกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่งผลให้การใช้น้ำมันกลุ่มเบนซินปรับเพิ่มขึ้นสูงสุดรอบ 9 เดือน ที่ 33.7 ล้านลิตร/วัน ในเดือนธันวาคม

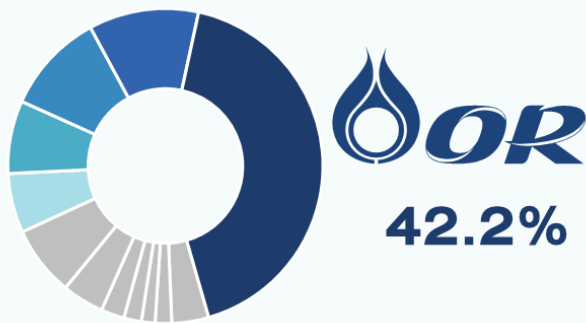
การใช้น้ำมัน**กลุ่มดีเซล** ปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 63.1 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน (-3.5%) สำหรับน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี7 ปริมาณการใช้ลดลงมาอยู่ที่ 39.8 ล้านลิตร/วัน (-9.0%) น้ำมันดีเซลหมุนเร็วธรรมดา มีปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 19.3 ล้านลิตร/วัน และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี20 มีปริมาณการใช้อยู่ที่ 1.0 ล้านลิตร/วัน สถานการณ์การใช้ น้ำมันดีเซลปี 2564 มีความผันผวนอย่างมาก โดยปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลในช่วงกลางปีอยู่ในระดับต่ำในรอบหลายปี จากมาตรการล็อกดาวน์ต่อเนื่องตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ที่ส่งผลต่อการจำกัดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยแต่ละระดับต่ำสุด ที่ 53.3 ล้านลิตร/วัน ในเดือนสิงหาคม ก่อนจะกลับมาขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญ โดยแต่ละระดับสูงสุดที่ 77.0 ล้านลิตร/วัน ในเดือนธันวาคม (ในเดือน ตุลาคม 2564 กบง. มีมติลดการผสมไบโอดีเซล จากบี 10 และ บี7 เหลือ บี6 มีผลวันที่ 11 ตุลาคม - 31 ตุลาคม 2564 และเดือน พฤศจิกายน 2564 กบง. มีมติปรับลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เหลือเพียง บี7 เป็นเวลา 4 เดือน ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2564 - 31 มีนาคม 2565)

การใช้น้ำมัน**อากาศยานเชิงพาณิชย์ (Jet A1)** เฉลี่ยอยู่ที่ 4.7 ล้านลิตร/วัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน (-36.0%) เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้การใช้ Jet A1 อยู่ที่ในระดับ 4-5 ล้านลิตร/วัน แต่การใช้ Jet A1 ในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคมปรับตัว



สูงขึ้น จากการผ่อนคลายมาตรการการบินและการเดินทางเข้าประเทศ โดยเดือนธันวาคมมีการใช้ Jet A1 สูงที่สุดในรอบ 2 ปี อยู่ที่ 6.8 ล้านลิตร/วัน อย่างไรก็ตามการใช้ Jet A1 ได้รับแรงกดดันจาก COVID-19 สายพันธุ์โอไมครอน ทำให้สำนักงานการบินพลเรือนประกาศห้ามเที่ยวบิน 8 ประเทศในแอฟริกาเข้าประเทศไทยตั้งแต่ 1 ธันวาคม ประกอบกับได้มีการระงับการลงทะเบียนเข้าไทยแบบ Sandbox (ยกเว้นภูเก็ต) และ Test and Go ตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม

การใช้ LPG เฉลี่ยอยู่ที่ 16.5 ล้านกก./วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน (+7.4%) โดยการใช้ในภาคปิโตรเคมีอยู่ที่ 7.3 ล้านกก./วัน (+19.1%) และภาคอุตสาหกรรมมีการใช้อยู่ที่ 1.9 ล้านกก./วัน (+11.6%) และภาคครัวเรือนมีการใช้อยู่ที่ 5.7 ล้านกก./วัน (+1.6%) อย่างไรก็ตาม การใช้ในภาคขนส่งลดลงมาอยู่ที่ 1.7 ล้านกก./วัน (-14.8%)



### ส่วนแบ่งการตลาดของ OR ปี 2564 อยู่ที่ 42.2%

ข้อมูลจากกรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน เดือนมกราคม ถึง เดือนธันวาคม ปี 2564 (โดยคำนวณรวมทุกผลิตภัณฑ์ ยกเว้นน้ำมันเตาที่จำหน่ายให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิต)

## ผลการดำเนินงานกลุ่มธุรกิจ Mobility

รายการ	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง
				QoQ	YoY			YoY
<b>จำนวนสถานีบริการ (สถานี)</b>								
สถานีบริการน้ำมัน*	1,999	2,042	2,083	41	84	1,999	2,083	84
สถานีบริการ LPG **	228	215	232	17	4	228	232	4
<b>ปริมาณขาย (ล้านลิตร)</b>								
ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน	3,367	2,529	3,257	28.8%	(3.3%)	12,547	11,777	(6.1%)
ธุรกิจตลาดพาณิชย์	2,915	2,688	3,219	19.8%	10.4%	11,853	11,368	(4.1%)
<b>รวมปริมาณขาย</b>	<b>6,282</b>	<b>5,217</b>	<b>6,476</b>	<b>24.1%</b>	<b>3.1%</b>	<b>24,400</b>	<b>23,145</b>	<b>(5.1%)</b>
<b>สัดส่วนปริมาณขายตามผลิตภัณฑ์ (%)</b>								
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)	14.4%	16.2%	14.0%	-	-	14.0%	14.9%	-
น้ำมันอากาศยาน	5.6%	4.6%	5.5%	-	-	7.2%	5.1%	-
ดีเซล	46.6%	46.5%	47.6%	-	-	46.3%	47.1%	-
เตา	5.5%	7.1%	7.4%	-	-	5.7%	6.8%	-
เบนซิน	25.8%	23.0%	23.5%	-	-	24.7%	23.7%	-
หล่อลื่น	0.7%	0.8%	0.7%	-	-	0.7%	0.8%	-
อื่น ๆ	1.5%	1.8%	1.3%	-	-	1.4%	1.6%	-
<b>รวมสัดส่วนปริมาณขาย</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-</b>
<b>กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตร (บาท/ลิตร)</b>	<b>1.05</b>	<b>1.09</b>	<b>0.98</b>			<b>0.97</b>	<b>1.15</b>	
<b>EBITDA Margin กลุ่มธุรกิจ Mobility (%)</b>	<b>3.5%</b>	<b>2.8%</b>	<b>2.1%</b>			<b>3.1%</b>	<b>3.2%</b>	

\* รวมสถานีบริการน้ำมันในประเทศไทยและเมียนมา

\*\* ไม่รวมสถานีบริการ LPG ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกับสถานีบริการน้ำมัน

### ผลการดำเนินงาน 4Q/64 เทียบ 3Q/64

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 38,521 ล้านบาท (+35.4%)** เป็นผลจากปริมาณขายเป็นหลัก โดยปริมาณขายภาพรวม เพิ่มขึ้น 1,259 ล้านลิตร (+24.1%) จากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 และนโยบายเปิดประเทศ โดย**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** มีปริมาณขายเพิ่มขึ้น 728 ล้านลิตร (+28.8%) จากดีเซล และเบนซิน เมื่อเทียบกับไตรมาส 3 ที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 ทำให้ภาครัฐยกระดับมาตรการควบคุมการอย่างเข้มงวด และใน 4Q/64 มีการขยายสถานีบริการเพิ่มขึ้น 41 สถานี สำหรับ**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** ปริมาณขายปรับเพิ่มขึ้น 531 ล้านลิตร (+19.8%) จากดีเซลเป็นหลัก รวมทั้งน้ำมันเตา เนื่องจากการนำไบโอดีเซลไปใช้เพิ่มในโรงไฟฟ้ามากขึ้น ในขณะที่น้ำมันอากาศยานปรับเพิ่มขึ้นจากนโยบายภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ (Phuket Sandbox) ส่งผลให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและการเดินทางข้ามจังหวัดเพิ่มมากขึ้น สำหรับราคาขายเฉลี่ยต่อลิตร ก็ปรับขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลกในเกือบทุกผลิตภัณฑ์
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 686 ล้านบาท (+12.1%)** จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณขายเป็นหลัก ถึงแม้ภาพรวมกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรอ่อนตัวลง 0.11 บาท **ธุรกิจตลาดพาณิชย์** กำไรเพิ่มขึ้นในน้ำมันอากาศยานจากโครงสร้างราคาขายอ้างอิงกับราคาน้ำมันเดือนก่อนหน้า โดยใน 4Q/64 แนวโน้มราคาน้ำมันปรับลดลง ซึ่งส่งผลต่อกำไรขั้นต้น อีกทั้งดีเซลและเบนซินก็ปรับเพิ่มขึ้นจากราคาขายของกลุ่มลูกค้าอุตสาหกรรม สำหรับ**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับลดลงเนื่องจากการบรรเทาภาระภาคประชาชนจากราคาพลังงานในตลาดโลกปรับสูง ทำให้มีผลต่อการปรับราคาขายหน้าสถานีบริการ
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 53 ล้านบาท (+1.8%)** จากกำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานสุทธิปรับเพิ่มขึ้น จากค่าจ้างเติมน้ำมันอากาศยานที่ปรับเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขาย รวมถึงค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงคลัง สำหรับ EBITDA Margin ในไตรมาสนี้อยู่ที่ 2.1% ต่ำกว่าไตรมาสก่อนที่มี EBITDA Margin อยู่ที่ 2.8%

### ผลการดำเนินงาน 4Q/64 เทียบ 4Q/63

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 45,787 ล้านบาท (+45.2%)** จากราคายาเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นมากเมื่อเทียบกับ 4Q/63 ซึ่งเป็นไปตามราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับสูงขึ้น และภาพรวมปริมาณขายปรับเพิ่มขึ้น 194 ล้านลิตร (+3.1%) เนื่องจากเศรษฐกิจฟื้นตัวจากที่ภาครัฐผ่อนคลายมาตรการการควบคุมและนโยบายเปิดประเทศ ในขณะที่ช่วงปลาย 4Q/20 เริ่มมีการกลับมาแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกใหม่ โดยใน**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** ปรับเพิ่มขึ้น 304 ล้านลิตร (+10.4%) ในดีเซล และน้ำมันเตาเป็นหลักจากความต้องการเพิ่มเพื่อการนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงไฟฟ้า สำหรับปริมาณขาย**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** ปรับลดลง 110 ล้านลิตร (-3.3%) ในเบนซินและดีเซล เนื่องจากการเดินทางในประเทศยังไม่ฟื้นตัวกลับมาไม่เท่าช่วง 4Q/63
- **กำไรขั้นต้น ลดลง 214 ล้านบาท (-3.3%)** เนื่องจากภาพรวมกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรอ่อนตัวลง 0.07 บาท ถึงแม้ปริมาณขายจะปรับเพิ่มขึ้น โดยหลักใน**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** ในผลิตภัณฑ์ดีเซลที่เนื่องจากบรรเทาภาระภาคประชาชนจากภาวะราคาพลังงานในตลาดโลกปรับสูงขึ้นทำให้ผลต่อการปรับราคาขายหน้าสถานีบริการ รวมทั้งภาครัฐขอความร่วมมือในการตรึงราคาขายปลีกและค่าการตลาดเพื่อช่วยเหลือผู้บริโภค ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับลดลง สำหรับ**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** ปรับเพิ่มขึ้นจากน้ำมันอากาศยานเป็นหลัก รวมถึงดีเซลและเบนซินจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่เพิ่มขึ้น
- **EBITDA ลดลง 488 ล้านบาท (-13.8%)** จากกำไรขั้นต้นที่ลดลง โดยไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายดำเนินงานสุทธิปรับเพิ่มขึ้นจากค่าบริการใช้สถานีเติมน้ำมันอากาศยาน ส่งผลให้ EBITDA Margin อยู่ที่ 2.1% ใน 4Q/64 ลดลงจาก 3.5% ใน 4Q/63

### ผลการดำเนินงานปี 2564 เทียบปี 2563

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 78,337 ล้านบาท (+19.7%)** จากการเพิ่มขึ้นของราคาขายเฉลี่ยซึ่งเป็นไปตามราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับสูงขึ้น แต่ปริมาณขายในภาพรวมลดลง 1,255 ล้านลิตร (-5.1%) โดยหลักจาก**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** ลดลง 770 ล้านลิตร (-6.1%) ทั้งเบนซินและดีเซลที่ปริมาณขายรวมลดลงจากปีก่อนหน้า เนื่องจากในช่วงต้นปี 2563 ยังไม่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 และในช่วง 3Q/63 เริ่มมีการกลับมาเดินทางจากการผ่อนคลายมาตรการการควบคุมของภาครัฐ แม้ว่าในช่วงปี 2564 มีการขยายสถานีบริการเพิ่มขึ้น 84 สถานี ก็ตาม สำหรับ**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** ลดลง 485 ล้านลิตร (-4.1%) ในน้ำมันอากาศยานเป็นหลัก รวมถึงเบนซิน และดีเซล ด้วยเหตุผลเดียวกันแต่น้ำมันเตามีปริมาณขายเพิ่มขึ้นเนื่องจากปี 2563 เกิด Short Supply จากโรงกลั่น
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 2,894 ล้านบาท (+12.2%)** เนื่องจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่เพิ่มขึ้น 0.18 บาท แม้ว่าปริมาณขายจะลดลง โดยหลักใน**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** จากผลิตภัณฑ์เบนซิน และดีเซล ซึ่งมีกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่เพิ่มขึ้น สำหรับ**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** มีภาพรวมกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับตัวลดลง สาเหตุหลักจากน้ำมันเตาและหล่อน้ำมันที่ต้นทุนปรับสูงขึ้นสำหรับเบนซิน และดีเซล มีกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรสูงขึ้นเช่นเดียวกับธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 3,202 ล้านบาท (+26.3%)** จากกำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานสุทธิที่ลดลง โดยหลักจากค่าบริการการใช้คลังปีโตรเสียที่ลดลงจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสัญญาบางส่วนเป็นสัญญาเช่าช่วงตั้งแต่ 4Q/63 และค่าจ้างเติมน้ำมันอากาศยานที่ลดลง จากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่รุนแรงขึ้นในปี 2564 ส่งผลให้ปี 2564 มี EBITDA Margin ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 3.2% จาก 3.1% ในปี 2563

**กลุ่มธุรกิจ Mobility** มุ่งตอบโจทยการใช้พลังงานในอนาคตของผู้นักซึ่งมุ่งสู่พลังงานสะอาด OR จึงเริ่มขยายการติดตั้ง EV Charger “EV Station Plus” โดย ณ 31 ธันวาคม 2564 มีการติดตั้งในสถานีบริการจำนวน 99 แห่ง (เปิดใช้งานแล้ว 47 แห่ง และอยู่ระหว่างการขอใบอนุญาตฯ 52 แห่ง) และนอกสถานีบริการ จำนวน 7 แห่ง ครอบคลุมทั่วประเทศในทุกเส้นทางหลัก นอกจากนี้ **ศูนย์บริการยานยนต์ Fit Auto** มีแผนขยายสาขาให้ครอบคลุมพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ ด้วยรูปแบบ OR ดำเนินการเอง (COCO) และแฟรนไชส์ ณ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวน 72 สาขา และมีแผนให้บริการซ่อมบำรุงยานยนต์ไฟฟ้าในอนาคต

## 2.กลุ่มธุรกิจ Lifestyle

### การขยายร้านค้าของกลุ่มธุรกิจ Lifestyle

รายการ	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง
				QoQ	YoY			YoY
<b>จำนวนสาขา</b>								
ร้าน Cafe Amazon *	3,310	3,512	3,628	116	318	3,310	3,628	318
ร้านเท็กซัส ซิคเก้น	78	87	96	9	18	78	96	18
ร้านสะดวกซื้อ **	1,977	2,041	2,075	34	98	1,977	2,075	98
<b>ปริมาณขายของร้าน Cafe Amazon* (ล้านแก้ว)</b>	74	68	87	27.9%	17.6%	274	298	8.8%

\*ร้าน Cafe Amazon ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ญี่ปุ่น ไต้หวัน เมียนมา และมาเลเซีย

\*\*รวมจำนวนร้านสะดวกซื้อจิวพี และ 7-Eleven ในประเทศไทย

ใน 4Q/64 กลุ่มธุรกิจ Lifestyle มีเครือข่ายธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม 3,928 สาขา แบ่งเป็น ร้าน Cafe Amazon 3,628 สาขา จำแนกเป็นสาขาในประเทศไทยที่อยู่ในสถานบริการ 2,068 สาขา และนอกสถานบริการ 1,539 สาขา คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 57.0% และ 43.0% ตามลำดับ รวมทั้งมีร้าน Cafe Amazon ในต่างประเทศ จำนวน 21 สาขา ร้านเท็กซัส ซิคเก้น มีเครือข่าย 96 สาขา สำหรับร้านอาหารและเครื่องดื่มอื่นมีเครือข่าย 204 สาขา ได้แก่ ฮิวชองตัมซ่า เพอร์ลีสตี้ และ Pacamara Coffee Roasters สำหรับธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ มีร้านสะดวกซื้อภายใต้แบรนด์ 7-Eleven และภายใต้แบรนด์ จิวพี ในประเทศไทย 2,075 สาขา

ร้าน Cafe Amazon ภายใต้ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม มีปริมาณจำหน่ายรวม 87 ล้านแก้ว เพิ่มขึ้นประมาณ 19 ล้านแก้ว (+27.9%) เมื่อเทียบกับ 3Q/64 เป็นผลจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ของภาครัฐ ประกอบกับเป็นช่วงที่ประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือท่องเที่ยวในช่วงปลายปีซึ่งส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจดีขึ้น สำหรับปี 2564 มีปริมาณจำหน่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 24 ล้านแก้ว (+8.8%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

กลุ่มธุรกิจ Lifestyle ได้นำเสนอสินค้าและบริการที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการและรองรับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว OR ได้ก่อสร้างโรงงานเบเกอรี่ส่วนกลาง และโรงผลิตผงผสมเครื่องดื่ม มุ่งพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ เพิ่มประสิทธิภาพควบคุมมาตรฐานและต้นทุนของผลิตภัณฑ์ โดยโรงงานดังกล่าวได้เริ่มผลิตสินค้าและออกจำหน่ายในไตรมาสสุดท้ายของปี 2564 โดยคาดว่าในปี 2565 จะวางจำหน่ายสินค้าจากโรงงานเบเกอรี่ส่วนกลาง ในร้าน Cafe Amazon ที่ OR ดำเนินการเอง

### ผลการดำเนินงานกลุ่มธุรกิจ Lifestyle

รายการ	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง
				QoQ	YoY			YoY
<b>รายได้ขายและบริการ (ล้านบาท)</b>								
ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม	2,965	2,467	3,397	37.7%	14.6%	10,362	11,181	7.9%
ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ	1,680	1,294	1,661	28.4%	(1.1%)	6,532	5,784	(11.5%)
<b>รวม</b>	<b>4,645</b>	<b>3,761</b>	<b>5,058</b>	<b>34.5%</b>	<b>8.9%</b>	<b>16,894</b>	<b>16,965</b>	<b>0.4%</b>
<b>EBITDA Margin กลุ่มธุรกิจ Lifestyle (%)</b>	<b>29.2%</b>	<b>21.8%</b>	<b>23.7%</b>	-	-	<b>26.6%</b>	<b>24.7%</b>	-

### ผลการดำเนินงาน 4Q/64 เทียบ 3Q/64

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 1,297 ล้านบาท (+34.5 %)** โดยเป็นผลจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ส่งผลต่อภาพรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การเดินทางของประชาชนเพิ่มขึ้น และการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวในช่วงปลายปี เป็นผลให้ **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** มีรายได้ขายเพิ่มขึ้น 930 ล้านบาท (+37.7%) โดยหลักมาจากผ่อนคลายมาตรการดังกล่าวทำให้ การเปิดร้านอาหารและเครื่องดื่มกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ กำล้างซื้อที่เพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่ และมาตรการมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการร้าน Cafe Amazon ที่ลดการจัดเก็บค่า Royalty fee และ Marketing fee สิ้นสุดลงในเดือนตุลาคม 2564 เช่นเดียวกับ **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ** ที่มีรายได้ขายเพิ่มขึ้น 367 ล้านบาท (+28.4%) จากในส่วนของร้านสะดวกซื้อ ที่รายได้ขายเฉลี่ยต่อร้านต่อวันปรับตัวเพิ่มขึ้น และร้านสะดวกซื้อกลับมาเปิดดำเนินการได้ตามปกติ
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 766 ล้านบาท (+38.2%)** โดยเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับทิศทางเดียวกับรายได้ขายและบริการของทั้ง **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** และ **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ**
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 377 ล้านบาท (+46.0%)** เป็นผลจากกำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น โดย EBITDA ของกลุ่ม **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** เพิ่มขึ้น 236 ล้านบาท (+42.8%) และกลุ่ม **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ** เพิ่มขึ้น 141 ล้านบาท (+52.6%) โดย EBITDA Margin เพิ่มขึ้นจาก 21.8% ในไตรมาสก่อน เป็น 23.7% ในไตรมาสนี้

### ผลการดำเนินงาน 4Q/64 เทียบ 4Q/63

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 413 ล้านบาท (+8.9%)** โดยเป็นผลจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ผ่อนคลายขึ้น ประชาชนได้รับวัคซีนที่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้รายได้จาก **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** เพิ่มขึ้น 432 ล้านบาท (+14.6%) โดยหลักมาจากปริมาณจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการขยายเครือข่ายร้านค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม สำหรับรายได้ **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ** ลดลง 19 ล้านบาท (-1.1%) โดยหลักมาจากร้านสะดวกซื้อที่รายได้ขายเฉลี่ยต่อร้านต่อวันปรับลดลงเล็กน้อย
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 255 ล้านบาท (+10.1%)** โดยเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับทิศทางเดียวกันกับการเพิ่มขึ้นของรายได้ขายและบริการของ **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม**
- **EBITDA ลดลง 160 ล้านบาท (-11.8%)** โดยหลักจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นในส่วนของค่าใช้จ่ายส่งเสริมการขาย โดย EBITDA ของ **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** ลดลง 111 ล้านบาท (-12.3%) และ **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ** ลดลง 49 ล้านบาท (-10.7%) โดย EBITDA Margin ในไตรมาสนี้ อยู่ที่ 23.7 % ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้าที่ 29.2%

### ผลการดำเนินงานปี 2564 เทียบปี 2563

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 71 ล้านบาท (+0.4%)** โดยรายได้กลุ่ม **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** เพิ่มขึ้น 819 ล้านบาท (+7.9%) จากการขยายเครือข่ายสาขา ขณะที่ **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ** มีรายได้ลดลง 748 ล้านบาท (-11.5%) โดยหลักมาจากร้านสะดวกซื้อที่รายได้ขายเฉลี่ยต่อร้านต่อวันปรับลดลง จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อในปี 2564 ที่มีการปิดร้านและการลดเวลาการเปิดร้านสะดวกซื้อในหลายพื้นที่ รวมทั้งภาพรวมเศรษฐกิจและกำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง ขณะที่ปี 2563 ได้รับผลกระทบเฉพาะช่วงล็อกดาวน์ในเดือนเมษายน - พฤษภาคม เท่านั้น
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 288 ล้านบาท (+3.2%)** โดยเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับทิศทางเดียวกันกับรายได้ขายและบริการของ **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม**
- **EBITDA ลดลง 306 ล้านบาท (-6.8%)** โดยหลักมาจาก EBITDA ของ **ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ** ลดลง 225 ล้านบาท (-13.7%) และ **ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม** ลดลง 81 ล้านบาท (-2.8%) รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนของค่าใช้จ่ายส่งเสริมการขายที่เพิ่มขึ้น โดย EBITDA Margin ในปี 2564 อยู่ที่ 24.7% ลดลงจากงวดปี 2563 ที่ 26.6%



## 3.กลุ่มธุรกิจ Global

### ภาพรวมต่างประเทศ

**กับพูชา** กองทุนสำรองระหว่างประเทศ (The International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจกับพูชาจะขยายตัว 5.7% ในปี 2565 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่คลี่คลายลงและมีการเปิดประเทศ ประกอบกับภาครัฐได้มีแผนการรองรับการกระตุ้นการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ **สปป.ลาว** IMF คาดการณ์การขยายตัวเศรษฐกิจ ในปี 2565 อยู่ที่ 4.2% โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก 1) การเปิดใช้รถไฟลาว-จีน ซึ่งจะส่งผลดีต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกไปยังประเทศจีน 2) การขายไฟฟ้า และ 3) นโยบายเพิ่มรายได้จากธุรกิจใหม่ เช่น การให้สัมปทานเหมือง อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ตลาดแรงงานที่อ่อนแอ หนี้สาธารณะในระดับสูงจากการขาดดุลการคลังต่อเนื่อง ทุนสำรองระหว่างประเทศที่ต่ำ และปัญหาการอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่องของค่าเงินกีบที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าสินค้านำเข้าที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องกำลังซื้อที่ลดลงของประชากร **เมียนมา** ประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวอย่างรุนแรงในปี 2564 และคาดว่าจะยังต่อเนื่องไปในปี 2565 ภาคการผลิตยังคงได้รับผลกระทบจากคำสั่งซื้อที่หดตัว สำหรับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบทางเศรษฐกิจของเมียนมา ได้แก่ 1) การควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 และอัตราการฉีดวัคซีนป้องกัน 2) เสถียรภาพทางการเมืองที่ย่ำแย่ลงหลังเกิดรัฐประหาร 3) รายได้ที่ลดลง การว่างงานที่สูงขึ้น ส่งผลต่ออุปสงค์ภายในประเทศ และ 4) ปัญหาการขาดแคลนเงินดอลลาร์สหรัฐ และสกุลเงินต่างประเทศอื่น ๆ **ฟิลิปปินส์** เศรษฐกิจมีแนวโน้มที่จะเติบโตได้ดีเป็นอันดับต้น ๆ ในภูมิภาค IMF คาดเศรษฐกิจฟิลิปปินส์จะขยายตัวที่ 6.3% ในปี 2565 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการลงทุนของภาครัฐที่ยั่งยืนและการบริโภคในครัวเรือนที่ฟื้นตัว อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องติดตามสถานการณ์การระบาดของสายพันธุ์โอไมครอนอย่างใกล้ชิด เพราะจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจและงานบริการของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องหยุดชะงัก

### ผลการดำเนินงานกลุ่มธุรกิจ Global

รายการ	4Q/63	3Q/64	4Q/64	เปลี่ยนแปลง		2563	2564	เปลี่ยนแปลง
				QoQ	YoY			YoY
จำนวนสถานีบริการน้ำมัน (สถานี)	335	346	356	10	21	335	356	21
ปริมาณขาย (ล้านลิตร)				N/A	N/A			N/A
ฟิลิปปินส์	115	137	189	38.0%	64.3%	555	697	25.6%
กับพูชา	99	88	100	13.6%	1.0%	421	363	(13.8%)
สปป. ลาว	66	53	55	3.8%	(16.7%)	237	230	(3.0%)
<b>รวม</b>	<b>280</b>	<b>278</b>	<b>344</b>	<b>23.7%</b>	<b>22.9%</b>	<b>1,213</b>	<b>1,290</b>	<b>6.3%</b>
<b>ร้าน Cafe Amazon*</b>								
จำนวนสาขาร้าน Cafe Amazon	265	284	303	19	38	265	303	38
ปริมาณขายของ Cafe Amazon (ล้านแก้ว)	4.8	3.8	4.6	21.1%	(4.2%)	20.0	16.5	(17.5%)
<b>EBITDA Margin กลุ่มธุรกิจ Global (%)</b>	<b>2.6%</b>	<b>3.0%</b>	<b>1.8%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.0%</b>	<b>2.6%</b>	<b>-</b>

\*รวมจำนวนสาขา / จำนวนแก้วที่จำหน่ายได้ของร้าน Cafe Amazon ที่ตั้งอยู่ในประเทศฟิลิปปินส์ กับพูชา สปป.ลาว สิงคโปร์ เวียดนาม และจีน

### ผลการดำเนินงาน 4Q/64 เทียบ 3Q/64

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 2,073 ล้านบาท (+31.3%)** โดยหลักจาก **ฟิลิปปินส์** ที่มีปริมาณขายดีเซลเพิ่มขึ้น เนื่องจากการประมูล และการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ ก็ส่งผลให้เบนซินและน้ำมันอากาศยาน เพิ่มขึ้นเล็กน้อย **กัมพูชา** มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น ส่งผลรายได้เพิ่มขึ้นจากกิจกรรม Mobility และ Lifestyle โดยเพิ่มขึ้นจากปริมาณขายน้ำมันอากาศยาน เบนซิน และปริมาณจำหน่ายของ Cafe Amazon จากการขยายเครือข่ายสาขา **สปป.ลาว** ปริมาณขายเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากดีเซล ขณะที่ปริมาณจำหน่าย Cafe Amazon ลดลง เนื่องจากยังคงมีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 สำหรับในด้านราคาขายผลิตภัณฑ์น้ำมันเฉลี่ยของประเทศ ปรับเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 46 ล้านบาท (+13.1%)** โดยหลักจาก **ฟิลิปปินส์** ในน้ำมันอากาศยานจากกำไรต่อลิตรที่เพิ่มจากสูตรโครงสร้างราคาที่สูงกว่าเดือนก่อนหน้าเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนเช่นเดียวกับ **กัมพูชา** ที่เพิ่มขึ้นจากน้ำมันอากาศยานเช่นกัน ในขณะที่ **สปป.ลาว** ลดลงเนื่องจากการภาครัฐปรับราคาที่ไม่สะท้อนกับราคาน้ำมันในตลาดโลก
- **EBITDA ลดลง 46 ล้านบาท (-23.1%)** โดยหลักจาก ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเพิ่มขึ้นในทุกประเทศ ตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่คลี่คลายลง

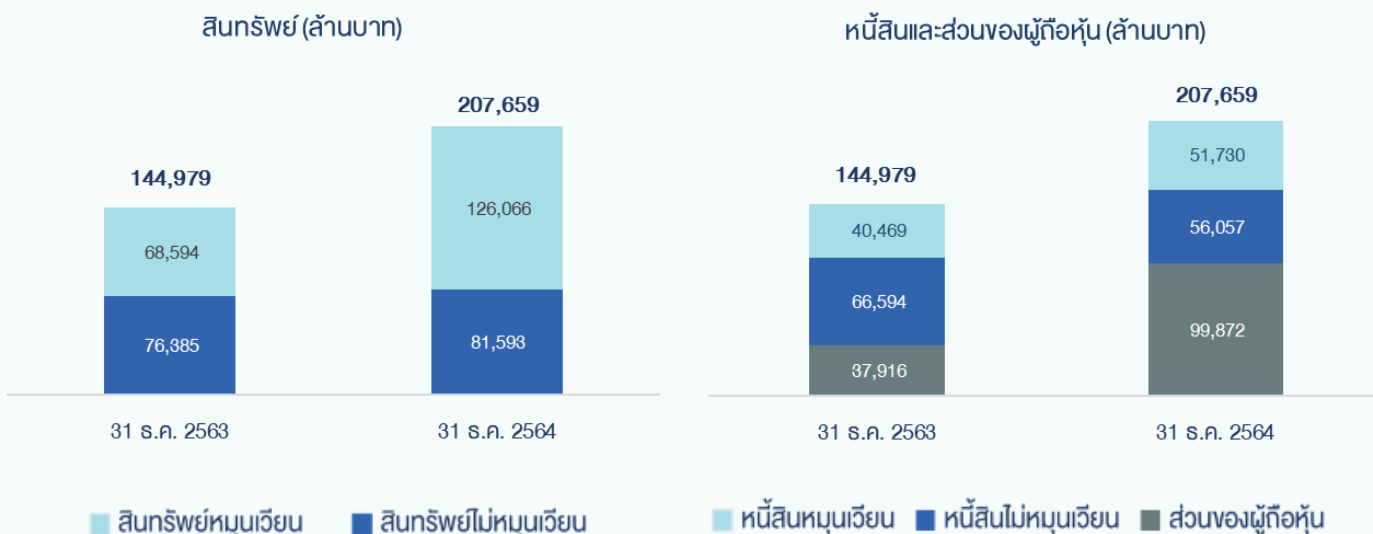
### ผลการดำเนินงาน 4Q/64 เทียบ 4Q/63

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 3,710 ล้านบาท (+74.6%)** โดยหลักจากราคาขายเฉลี่ยผลิตภัณฑ์น้ำมันปรับเพิ่มขึ้นตามราคาตลาดโลก นอกจากนั้นปริมาณขายภาพรวมก็เพิ่มขึ้น โดย **ฟิลิปปินส์** เพิ่มขึ้นจากการชนะการประมูลดีเซล และการฟื้นตัวของน้ำมันอากาศยาน **กัมพูชา** เพิ่มขึ้นในน้ำมันอากาศยานและเบนซิน จากการผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ **ในขณะที่ สปป.ลาว** มีปริมาณขายลดลง
- **กำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้น 27 ล้านบาท (+7.3%)** โดยหลักจาก **กัมพูชา** และ **ฟิลิปปินส์** ที่มีปริมาณขายและอัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรของน้ำมันอากาศยานเพิ่มขึ้นจากโครงสร้างราคาอิงกับราคาเดือนก่อนหน้า อีกทั้งเบนซินและดีเซลก็ดีขึ้น ขณะที่ **สปป.ลาว** ลดลงจากปริมาณและกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่ลดลงจากการที่ภาครัฐปรับราคาที่ไม่สะท้อนกับราคาน้ำมันในตลาดโลก
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 22 ล้านบาท (+16.8%)** โดยหลักจาก **กัมพูชา** และ **ฟิลิปปินส์** ที่ปรับเพิ่มขึ้นตามกำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น **สปป.ลาว** ปรับลดลงตามกำไรขั้นต้นที่ลดลง

### ผลการดำเนินงานปี 2564 เทียบปี 2563

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 7,063 ล้านบาท (+33.1%)** โดยหลักจากภาพรวมราคาขายเฉลี่ยผลิตภัณฑ์น้ำมันปรับเพิ่มขึ้นตามราคาตลาดโลก อีกทั้งปริมาณขายก็เพิ่มขึ้น **ฟิลิปปินส์** มีปริมาณขายเพิ่มขึ้นในน้ำมันอากาศยานจากการที่ภาครัฐมีมาตรการที่ผ่อนคลายมากกว่าเมื่อเทียบกับปี 2563 และการชนะประมูลดีเซลจากลูกค้าพาณิชย์เพิ่มขึ้น **ในขณะที่ กัมพูชา** และ **สปป.ลาว** มีปริมาณขายทั้งผลิตภัณฑ์น้ำมัน และ Cafe Amazon ลดลงจากมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่เข้มงวดกว่าปี 2563 แม้ว่าจะมีการขยายร้าน Cafe Amazon ได้เพิ่มขึ้นก็ตาม
- **กำไรขั้นต้น ลดลง 154 ล้านบาท (-9.5%)** โดยหลักจาก **สปป.ลาว** ที่มีอัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรลดลง จากการที่ภาครัฐปรับราคาไม่สะท้อนราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นในปี 2564 **กัมพูชา** ลดลงจากปริมาณขายเป็นหลักจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่เข้มงวดดังกล่าว ขณะที่ **ฟิลิปปินส์** เพิ่มขึ้นจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรของน้ำมันอากาศยานและ ดีเซล รวมทั้งปริมาณขายที่เพิ่มขึ้นด้วย
- **EBITDA ลดลง 119 ล้านบาท (-13.8%)** จากกำไรขั้นต้นที่ลดลงในกัมพูชาและลาว ขณะที่ ฟิลิปปินส์เพิ่มขึ้น

## ฐานะทางการเงินและกระแสเงินสด



**สินทรัพย์** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 OR มีสินทรัพย์รวม 207,659 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 62,680 ล้านบาท โดยหลักแบ่งเป็น

**สินทรัพย์หมุนเวียน** เพิ่มขึ้น 57,472 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 27,775 ล้านบาท โดยหลัก คือ เงินสดรับสุทธิจากการออกหุ้นเพิ่มทุน จำนวน 53,497 ล้านบาท เงินสดรับสุทธิจากการดำเนินงาน 24,044 ล้านบาท หักลบกับการนำเงินสดไปบริหารเงินในระยะสั้น 19,446 ล้านบาท จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว 16,522 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการจ่ายเงินปันผลรวมถึงการจ่ายลงทุนต่าง ๆ
- เงินลงทุนชั่วคราว/เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน เพิ่มขึ้น 19,446 ล้านบาท
- สินค้าและพัสดุคงเหลือ เพิ่มขึ้น 5,455 ล้านบาท เหตุผลหลักมาจากต้นทุนที่สูงขึ้นจากราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะดีเซลและเบนซิน ในขณะที่ปริมาณลดลงประมาณ 124 ล้านลิตร หรือ 12.5%
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เพิ่มขึ้น 4,777 ล้านบาท จากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 8,126 ล้านบาท เป็นผลจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นตั้งแต่ต้นปี ในขณะที่ลูกหนี้อื่นลดลง 3,348 ล้านบาท โดยหลักจากการได้รับคืนเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและภาษี สรรพสามิต

**สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน** เพิ่มขึ้น 5,208 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- เงินลงทุนเพิ่มขึ้น 2,689 ล้านบาท โดยหลักจากการตีมูลค่ายุติธรรมเงินลงทุนและการเพิ่มการลงทุนในกลุ่มธุรกิจฯ/พลช จำนวน 1,072 ล้านบาท และ 277 ล้านบาท ตามลำดับ นอกจากนี้มีการลงทุนใน บริษัท ปลุกผักเพราะรักแม่ จำกัด (ไอ้กะจู้) 497 ล้านบาท บริษัท โกลบิลเอโรแอสโชนิกส์ จำกัด 225 ล้านบาท บริษัท อัมทรัพย์ โกลบอล คูซีน จำกัด 191 ล้านบาท การลงทุนผ่าน ORZON VENTURES 108 ล้านบาท การปรับมูลค่าเงินลงทุนตามมูลค่ายุติธรรมของ บริษัท บริการซื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 77 ล้านบาท สำหรับเงินลงทุนใน บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด นั้นลดลง จากการได้รับเงินปันผล 527 ล้านบาท ในขณะที่มีส่วนแบ่งกำไรจำนวน 441 ล้านบาท
- สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้น 1,611 ล้านบาท โดยหลักมาจากการทำสัญญาเช่าที่ดินคลังน้ำมันพระโขนงและบางจากกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมถึงมีการเข้าสถานบริการน้ำมันเพิ่มขึ้น

**หนี้สิน** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 OR มีหนี้สินรวม 107,787 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 724 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น

**หนี้สินหมุนเวียน** เพิ่มขึ้น 11,261 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เพิ่มขึ้น 15,102 ล้านบาท สาเหตุหลัก คือ เจ้าหนี้โรงกลั่นในกลุ่ม ปตท. โดยหลักมาจากราคาผลิตภัณฑ์น้ำมันในตลาดโลกที่ปรับสูงขึ้น หักลบบางส่วนกับการจ่ายชำระเจ้าหนี้อื่น
- เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลง 4,370 ล้านบาท

**หนี้สินไม่หมุนเวียน** ลดลง 10,537 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 12,132 ล้านบาท จากการจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว
- หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 1,743 ล้านบาท โดยเป็นการเพิ่มขึ้นที่สอดคล้องกับสิทธิการใช้ที่เพิ่มขึ้น
- หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี ลดลง 507 ล้านบาท

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 OR มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 99,872 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 61,956 ล้านบาท เนื่องจากออกหุ้นเพิ่มทุนทั้งหมด 3,000 ล้านหุ้น ที่ราคาพาร์ 10 บาทต่อหุ้น และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้น รวมทั้งสิ้น 53,497 ล้านบาท ซึ่งสุทธิตามค่าใช้จ่ายในการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน (IPO) ที่เข้าเงื่อนไข และมีกำไรสุทธิ จำนวน 11,474 ล้านบาท ซึ่งถูกหักกลบจากการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน ปี 2563 ในอัตรา 0.10 บาทต่อหุ้น และสำหรับผลการดำเนินงานครึ่งแรกของปี 2564 ในอัตรา 0.27 บาทต่อหุ้น รวมเป็นจำนวน 4,440 ล้านบาท

## กระแสเงินสด สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

	(ล้านบาท)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	24,044
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(25,903)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	29,861
ผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน	22
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(249)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>27,775</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี (งวด)	18,398
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (งวด)</b>	<b>46,173</b>

**เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน** จำนวน 24,044 ล้านบาท โดยหลักประกอบด้วยกำไรจากการดำเนินงานก่อนภาษีจำนวน 14,188 ล้านบาท หักลบบางส่วนด้วยเงินสดจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 2,768 ล้านบาท ปรับปรุงด้วยรายการต่าง ๆ เช่น ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ และต้นทุนทางการเงิน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สินที่ใช้ดำเนินงาน การเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้า ซึ่งถูกหักกลบบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและสินค้าคงเหลือ

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 25,903 ล้านบาท โดยหลักประกอบด้วยการลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ เพื่อขยายสถานบริการน้ำมัน ร้านอาหารและเครื่องดื่ม คลังเก็บผลิตภัณฑ์ และการลงทุนในถึงบรรษัทฯ หุ่นยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5,472 ล้านบาท การลงทุนในบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จำนวน 497 ล้านบาท บริษัท โกลบอลเอโรสโพลีเอสเตอร์ จำกัด 225 ล้านบาท บริษัท อัมรินทร์ โกลบอล คูซีน จำกัด จำนวน 191 ล้านบาท ลงทุนเพิ่มในกลุ่มธุรกิจฟอส จำนวน 277 ล้านบาท Brighter Energy Company Limited (BE) 191 ล้านบาท และนำไปบริหารเงินระยะสั้น 19,441 ล้านบาท

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 29,861 ล้านบาท โดยหลักประกอบด้วยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนสุทธิ จำนวน 53,497 ล้านบาท หักลบกับการชำระหนี้ระยะยาว 16,522 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผล 4,423 ล้านบาท และการจ่ายต้นทุนทางการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่า จำนวน 2,756 ล้านบาท

## อัตราส่วนทางการเงิน

	2563	2564
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร</b>		
1. อัตรากำไรขั้นต้น (%)	7.7	7.1
2. อัตรากำไรสุทธิ (%)	2.1	2.2
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>		
3. อัตราส่วนเงินหมุนเวียน (เท่า)	1.7	2.4
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร</b>		
4. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	22.9	16.6
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>		
5. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	5.9	6.5
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>		
6. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.1	(0.2)
7. อัตราส่วนความสามารถชำระหนี้ผูกพันทางการเงิน (เท่า)	5.6	4.5

### การคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

- อัตรากำไรขั้นต้น = กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น / รายได้จากการขายและการให้บริการ x 100
- อัตรากำไรสุทธิ = กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด / รายได้ขายและการให้บริการ x 100
- อัตราส่วนเงินหมุนเวียน = สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน
- อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น = กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม x 100
- อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวม x 100
- อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย\* - (เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด + เงินลงทุนชั่วคราว) / ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม
- อัตราส่วนความสามารถชำระหนี้ผูกพันทางการเงิน = EBITDA + เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด + เงินลงทุนชั่วคราว / (เงินสดรับ (จ่าย) สำหรับเงินเบิกเกินบัญชี และเงินกู้ยืมระยะสั้น + เงินสดจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว + เงินสดจ่ายค่างวดตามสัญญาเช่าการเงิน + เงินสดจ่ายต้นทุนทางการเงิน)

\*หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย = เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น + เงินกู้ยืมระยะยาวที่จะถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี + เงินกู้ยืมระยะยาว + หนี้สินตามสัญญาเช่า



## แนวโน้มเศรษฐกิจปี 2565

**แนวโน้มเศรษฐกิจไทย** มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่อง แต่ยังคงเผชิญกับความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 จากสายพันธุ์โอไมครอน จากประมาณการเศรษฐกิจของธนาคารแห่งประเทศไทย คาดว่าเศรษฐกิจจะขยายตัวที่ 3.4% จากการฟื้นตัวของการใช้ภายในประเทศและจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะทยอยกลับมาเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 5 ล้านคน การส่งออกสินค้ามีแนวโน้มชะลอลงบ้างตามเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าและผลกระทบเพิ่มเติมจากการระบาดของสายพันธุ์โอไมครอน การส่งออกจะยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจไทยในปี 2565 คาดว่าขยายตัวต่อเนื่องราว 3.0-4.0% อัตราเงินเฟ้อของไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นชั่วคราวตามราคาพลังงานโลกแต่ยังอยู่ในกรอบเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม ยังมีความเสี่ยงที่สำคัญจาก 1) การระบาดของโรค COVID-19 ที่อาจกลับมารุนแรงอีกครั้ง โดยเฉพาะสายพันธุ์โอไมครอน ซึ่งอาจส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง หรือยืดเยื้อ 2) การเร่งตัวของอัตราเงินเฟ้อและปัญหาของวงห่วงโซ่อุปทาน 3) การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนจากปัญหาในภาคอสังหาริมทรัพย์ 4) ปัญหาด้านภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitical Risk) โดยเฉพาะความขัดแย้งในเกือบทุกด้านระหว่างจีนกับสหรัฐฯ และ 5) ผลของผลเป็นเศรษฐกิจที่อาจมีมากกว่าที่คาด ความไม่เท่าเทียมกันของการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและรายได้ จนกระทบต่อกำลังซื้อ ความสามารถในการชำระหนี้ของภาคครัวเรือนในวงกว้าง นอกจากนี้ เศรษฐกิจไทยยังต้องเผชิญกับความท้าทายจากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลก ได้แก่ 1) กระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่จะกลายมาเป็นเงื่อนไขเพิ่มเติมของโครงสร้างการค้าโลก โดยเฉพาะในยุโรป สหรัฐฯ และจีน และ 2) เทคโนโลยีที่จะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นต่อการดำเนินชีวิต ซึ่งต้องเตรียมพร้อมรับมือกับความท้าทายนี้

**แนวโน้มเศรษฐกิจโลก** ยังคงฟื้นตัวต่อเนื่องแม้ในอัตราที่ชะลอลงเมื่อเทียบกับปีก่อน IMF ปรับลดคาดการณ์การเติบโตเศรษฐกิจโลกอยู่ที่ 4.4% จากประมาณการเดิมที่ 4.9% จากที่หลายประเทศทั่วโลกยังคงเผชิญผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากปัญหาอัตราเงินเฟ้อ การระบาดของโรค COVID-19 และปัญหาของวงห่วงโซ่อุปทาน (Supply Bottleneck) ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและการทำงาน นอกจากนี้ ปัจจัยเสี่ยงอย่างหนี้สาธารณะ และแนวโน้มการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในแต่ละประเทศที่แตกต่างกันมีแนวโน้มบั่นทอนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงครึ่งปีแรก **เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา** มีแนวโน้มขยายตัวชะลอลง จากแรงหนุนของการเปิดเมืองและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐที่มีขนาดเล็กลง การพุ่งขึ้นของเงินเฟ้อสูงถึงเกือบ 7.0% ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบ 40 ปี จนทำให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ ประกาศแผนปรับลดปริมาณการเข้าซื้อสินทรัพย์ (QE Tapering) และส่งสัญญาณปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเร็วขึ้น IMF จึงได้ปรับลดคาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจสหรัฐในปี 2565 เหลือ 4.0% **เศรษฐกิจจีน** ยังได้รับผลกระทบจากมาตรการที่เข้มงวดของภาครัฐ โดยเฉพาะในภาคอสังหาริมทรัพย์ และพลังงาน อย่างไรก็ตาม การบริโภคภายในยังคงแข็งแกร่งคาดว่าเศรษฐกิจยังคงเติบโตได้ขยายตัว 4.8% ในปี 2565

**แนวโน้มราคาน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์** สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (The International Energy Agency : IEA) เดือนมกราคม 2565 คาดการณ์ความต้องการใช้น้ำมันของโลกในปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 99.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2564 ที่ระดับ 3.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยอุปสงค์มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น จากการผ่อนปรนมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด-ประกอบกับปริมาณน้ำมันคลังเชิงพาณิชย์ของกลุ่มประเทศ OECD ที่มีระดับต่ำที่สุดในรอบ 7 ปี ที่สะท้อนถึงการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ที่มากกว่าอุปทาน แต่อย่างไรก็ตามคาดการณ์ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของกลุ่ม OPEC+ เพิ่มขึ้นมากถึง 4.4 ล้านบาร์เรลต่อวัน และจากกลุ่ม Non-OPEC+ 1.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งนำโดยประเทศสหรัฐอเมริกา

แนวโน้มราคาน้ำมันดิบในช่วงปี 2565 มีแนวโน้มค่าเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นมากกว่าปีก่อนหน้า โดยเฉพาะในช่วงต้นปี โดยมีปัจจัยบวกมาจากการคลายความกังวลต่อสายพันธุ์โอไมครอนที่ถึงแม้จะมีการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็ว แต่มีอาการไม่รุนแรงเมื่อเทียบกับสายพันธุ์อื่น ทำให้หลายประเทศไม่มียกข้อจำกัดในการลือคคว่านประเทศ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณอุปสงค์อย่างเป็นนัยสำคัญ รวมทั้งความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อปริมาณอุปทานของน้ำมันดิบ และผู้ผลิตบางประเทศในกลุ่ม OPEC+ เช่น ลิเบีย ไนจีเรีย เผชิญความยากลำบากในการเพิ่มกำลังการผลิต เนื่องจากการซ่อมบำรุงและงบประมาณการลงทุนที่จำกัด ทำให้ภาพรวมการผลิตน้ำมันดิบของกลุ่ม OPEC+ ต่ำกว่าแผนที่ตั้งไว้ แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่ม OPEC+ ยังคงยึดแผนการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันดิบอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2564 ทำให้แนวโน้มปริมาณอุปทานน้ำมันดิบมีมากกว่าปริมาณอุปสงค์ รวมทั้งการเจรจาข้อตกลงนิวเคลียร์ระหว่างอิหร่านและทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (IAEA) ที่ส่งผลให้มีปริมาณอุปทานน้ำมันดิบเพิ่มมากขึ้น

สถานการณ์ของน้ำมันสำเร็จรูปในช่วงปี 2565 สอดคล้องกับแนวโน้มราคาน้ำมันดิบ โดยปัจจัยพื้นฐานน้ำมันสำเร็จรูปมีแนวโน้มความต้องการสูงขึ้น น้ำมันเบนซินคาดว่าจะอุปสงค์ยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากหลายประเทศไม่ได้ออกมาตรการควบคุมการเดินทางจากการระบาดของสายพันธุ์โอไมครอน และโคเวตการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของจีนในปี 2565 ลดลงกว่าปีก่อนหน้ามากกว่า 56.0% ส่งผลให้อุปทานเกิดการตึงตัวได้ แต่มีปัจจัยลบมาจากปริมาณน้ำมันเบนซินคงคลังในภูมิภาคหลักๆ เริ่มปรับเพิ่มสูงขึ้น ในส่วนของน้ำมันดีเซล อุปสงค์มีแนวโน้มปรับตัวขึ้นเพิ่มขึ้นทั้งจากภาคอุตสาหกรรม และภาคขนส่ง ในหลายประเทศฟื้นตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะภูมิภาคเอเชีย ถึงแม้ว่าจำนวนผู้ติดเชื้อโรค COVID-19 จะเพิ่มขึ้น แต่หลายประเทศมีแนวโน้มที่จะไม่ประกาศมาตรการล็อกดาวน์ ประกอบกับปริมาณน้ำมันดีเซลคงคลังในหลายภูมิภาคปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง น้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าด อุปสงค์มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป จากการความอุปสงค์จากการใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อนในภูมิภาคเอเชียเหนือ และการฟื้นตัวของเที่ยวบินระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มปรับสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม คาดการณ์ปริมาณการใช้ น้ำมันอากาศยานทั่วโลกในปี 2565 ยังคงไม่กลับมาเท่ากับก่อนช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19

## แผนการลงทุน CAPEX 5 ปี (ปี 2565 – 2569)

OR มีแผนการลงทุน 5 ปี (ปี 2565 – 2569) จำนวน 93,462 ล้านบาท สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

กลุ่มธุรกิจ	2565	2566	2567	2568	2569	รวมแผนการลงทุน (2565 -2569)	%
กลุ่มธุรกิจ Mobility	9,002	9,755	6,295	4,664	4,178	33,894	36.3%
กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	6,876	3,271	3,829	2,798	3,563	20,337	21.8%
กลุ่มธุรกิจ Global	4,374	3,093	1,996	2,039	1,727	13,229	14.2%
กลุ่มธุรกิจ Innovation & New Business	3,768	4,170	4,170	3,500	3,500	19,108	20.4%
Others	2,929	1,418	1,123	673	751	6,894	7.4%
<b>รวม</b>	<b>26,949</b>	<b>21,707</b>	<b>17,413</b>	<b>13,674</b>	<b>13,719</b>	<b>93,462</b>	<b>100.0%</b>

แผนการดำเนินงานในปี 2565 จะให้ความสำคัญกับแผนงานหลัก ดังนี้

### กลุ่มธุรกิจ Mobility

- รักษาสถานะความเป็นผู้นำในประเทศไทยในการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน (Oil Ecosystem) ทั้งธุรกิจตลาดค้าปลีกน้ำมันและธุรกิจตลาดพาณิชย์ และผลิตภัณฑ์หล่อลื่น รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายระบบจัดเก็บและการกระจายผลิตภัณฑ์เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน
- ขยายขอบเขตการดำเนินธุรกิจจาก Oil Ecosystem ไปยังธุรกิจพลังงานแบบผสมผสาน (Energy Solution Ecosystem) เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของผู้บริโภค โดยมุ่งเน้นสู่การใช้พลังงานสะอาด โดยเริ่มจากการลงทุนขยายเครือข่ายสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า EV Station PluZ ซึ่งจะเปิดให้บริการทั้งในและนอกสถานีบริการ PTT Station ในปี 2565 มีแผนจะขยายเครือข่ายให้ครอบคลุมเส้นทางหลักและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงพื้นที่เชิงพาณิชย์สำคัญทั่วประเทศ พร้อมทั้งนำเสนอ Solution เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การติดตั้ง Solar Rooftop ทั้งภายในและภายนอกสถานีบริการ PTT Station และยังเป็นการสร้างธุรกิจใหม่ในการจำหน่ายอุปกรณ์และบริการติดตั้ง การบำรุงรักษาสำหรับตัวแทนจำหน่ายสถานีบริการ PTT Station และการจำหน่ายไฟฟ้าที่ OR ติดตั้ง Solar Rooftop ให้กับกลุ่มลูกค้านอกสถานีบริการ เช่น กลุ่มลูกค้าอุตสาหกรรม เป็นต้น
- ใช้ประโยชน์จาก PTT Station ซึ่งอยู่ในทำเลที่มีศักยภาพในการเป็น Physical Platform สำหรับการขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ Mobility และ Lifestyle อื่นๆ รวมถึงความร่วมมือทางธุรกิจกับพันธมิตร ซึ่งจะทำให้สถานีบริการ PTT Station มีความหลากหลายในสินค้าและบริการที่สามารถตอบโจทย์ทุกความต้องการของผู้บริโภค

## กลุ่มธุรกิจ Lifestyle

- รักษาสถานะความเป็นผู้นำในตลาดร้านกาแฟ ผ่านการพัฒนาเครือข่ายของแบรนด์ Cafe Amazon พร้อมทั้งพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการควบคู่กันเพื่อตอบสนอง lifestyle ของผู้บริโภคอย่างต่อเนื่อง
- เพิ่มความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ของ Cafe Amazon เพื่อรองรับพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ กาแฟคั่วพิเศษ Cold Brew และรวมถึงสินค้าสำหรับบริโภคที่บ้าน (Other home use products) เป็นต้น
- บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยมุ่งเน้นให้ PTT Station ให้กลายเป็น Physical Platform สำหรับการขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ Mobility และ Lifestyle และการหาคู่ค้าให้เหมาะสมกับพฤติกรรมของผู้บริโภค เช่น พัฒนา Layout ภายในสถานีบริการผ่าน Retail Mix ให้ตอบโจทย์กับกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย รวมถึงความร่วมมือทางธุรกิจกับพันธมิตรเพื่อสร้างการเติบโตร่วมกัน
- บริหารตลอดห่วงโซ่อุปทาน ( Supply Chain ) อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน ผ่านการขยายขนาดการลงทุนในธุรกิจต้นน้ำ (Upstream ) โดยแสวงหาโอกาสร่วมทุน หรือการซื้อกิจการ (M&A) เพื่อสร้างความยั่งยืนตลอด Supply chain
- Diversify Portfolio โดยแสวงหาโอกาสร่วมทุน หรือการซื้อกิจการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เพิ่มความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ ทั้งในธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม และธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ เช่น ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่องเที่ยว และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ

## กลุ่มธุรกิจ Global

- ขยายฐานการดำเนินงานธุรกิจสู่ตลาดโลกโดยใช้ประโยชน์จากแบรนด์ที่เป็นที่ยอมรับ ความเชี่ยวชาญในการดำเนินกิจการสถานีบริการน้ำมันและธุรกิจค้าปลีกสินค้าและบริการอื่นๆ (Non-oil) ผลิตผลและปรับผลิตภัณฑ์ของ OR ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแต่ละประเทศ (Localization)
- แสวงหาโอกาสที่เหมาะสมในการเข้าซื้อกิจการและ/หรือร่วมทุนต่างประเทศ ทั้งธุรกิจใหม่ในพื้นที่เดิมที่ OR มีฐานในการดำเนินงานและมีเชี่ยวชาญในพื้นที่ และธุรกิจในพื้นที่ใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ

## กลุ่มธุรกิจ Innovation & New S curve

- พัฒนารูปแบบการชำระ-เงินค่าสินค้าและบริการผ่านเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีและตอบสนองพฤติกรรมผู้บริโภคที่ต้องการความรวดเร็ว ถูกต้อง ปลอดภัย และไร้การสัมผัส
- การร่วมลงทุนในหลายธุรกิจเพื่อพนักงาำลังประสานจุดแข็งของพันธมิตร อาทิ ลงทุนผ่านกองทุน ORZON VENTURES เพื่อลงทุน Startup ในระยะเริ่มต้นกิจการ (Early-stage) โดย OR มุ่งเน้นในการแสวงหาพันธมิตรที่มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
- OR มุ่งเน้นการแก้ปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยใช้ศักยภาพที่ OR มีอยู่ร่วมกับพันธมิตรที่มีศักยภาพ ในการร่วมกันแก้ปัญหาเพื่อสร้างตลาดใหม่และธุรกิจใหม่ เพื่อยกระดับสู่นวัตกรรมในแบบฉบับ OR (OR Innovation) ซึ่งจะช่วยให้ OR เติบโตไปพร้อมกับผู้คนและสิ่งแวดล้อมได้อย่างยั่งยืน เช่น ร้านค้า Cafe Amazon for Chance เพื่อสร้างโอกาสให้กับผู้ด้อยโอกาส และส่งเสริมความเท่าเทียมทางสังคม

## การบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืน

เต็มเต็มโอกาส เพื่อทุกการเติบโต หรือ **Empowering All toward Inclusive Growth** ร่วมกัน เป็นวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจของ OR ที่มุ่งเน้นการเติบโตร่วมกับสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจตามหลักธรรมาภิบาลที่โปร่งใสและตรวจสอบได้



ในด้านการช่วยเหลือสังคมชุมชน OR ดำเนิน **โครงการส่งกำลังใจ..สู้ไปด้วยกัน**

**#ORStayStrongTogether** ในช่วงสถานการณ์ COVID-19 มาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเปิดให้บริการจุดฉีดวัคซีน COVID-19 ในสถานีบริการ PTT Station การบริจาค **tOgetherR Box** และสิ่งของจำเป็นต่าง ๆ และการมอบอุปกรณ์สำหรับ**รถวัคซีนเคลื่อนที่ (BKK Mobile Vaccination Unit: BMV)** เพื่อสนับสนุนการให้บริการฉีดวัคซีนให้กับประชาชนในพื้นที่กรุงเทพฯ อย่างทั่วถึง เป็นต้น

นอกจากนี้ OR ร่วมกับสถาบันประสาทวิทยาเปิดพื้นที่ในสถานีบริการ PTT Station เป็น**จุดจอครบโมบายสโตรคยูนิต** เพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยโรคหลอดเลือดสมองเฉียบพลันในพื้นที่กรุงเทพฯ ผังเหนือ ให้ผู้ป่วยเข้ารับการรักษาได้อย่างทันก่วงทีและช่วยลดอัตราการเสียชีวิตหรือพิการของผู้ป่วย

OR ให้ความสำคัญกับการสนับสนุน ‘คนตัวเล็ก’ ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบพันธมิตรทางธุรกิจหรือการลงทุนใน Startup/ SME ไทย จึงร่วมกับกองทุน 500 Startups จัดตั้ง **ORZON VENTURES** เพื่อลงทุนใน Startup ส่งเสริม Startup ไทย และสร้างความแข็งแกร่งทางธุรกิจให้ก้าวได้ไกล

สำหรับด้านสิ่งแวดล้อม OR ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยติดตั้งจุดชาร์จรถไฟฟ้า **EV Station PluZ** นอกสถานีบริการ PTT Station เป็นแห่งแรกที่ Samyan Smart City ครอบคลุมพื้นที่สยามสแควร์และสามย่าน โดย OR ได้ติดตั้งสถานี EV Station PluZ กว่า 100 แห่งทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดให้ผู้บริโภค นอกจากนี้ OR ยังร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ลงนาม MOU โครงการจัดการพลังงานไฟฟ้าด้วยระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบ **Solar Rooftop** เพื่อใช้ในพื้นที่ท่าเรือ กรุงเทพฯ โดยคาดว่าจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ปีละกว่า 2,900 ตัน ลดค่าใช้จ่าย และส่งเสริมพลังงานสะอาดที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย