



บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน) AMA MARINE PUBLIC CO., LTD.

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA001/2565

วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565

เรื่อง คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงาน ปี 2564

เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงานปี 2564

บทสรุปผู้บริหาร

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือมีรายได้เพิ่มขึ้น 0.77 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.07 จากปีก่อนหน้า เนื่องจากอัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) สูงขึ้น และอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทเฉลี่ย อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ มีเรือขนาดใหญ่ขึ้นอยู่ รวม 3 ลำ และกองเรือที่ลดลงในปี 2564 ซึ่งส่งผลให้บริษัทมีปริมาณการขนส่งลดลง ร้อยละ 11.73

ในส่วนของกำไรขั้นต้นของการขนส่งสินค้าทางเรือปี 2564 อยู่ที่ 161.20 ล้านบาท ลดลง 58.77 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.72 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 13.79 ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 18.83 กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลง เนื่องจากต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก แต่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ

ในเดือนตุลาคม 2564 บริษัท เอเอ็มเอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท ทีเอสเอส เค โลจิสติกส์ จำกัด (“TSSK”) และบริษัท ออโต้ โลจิส จำกัด (AUTO) ในสัดส่วนร้อยละ 76.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดจากผู้ถือหุ้นเดิม โดย TSSK ให้บริการขนส่งก๊าซ และขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี ในขณะที่ AUTO ให้บริการขนส่งรถยนต์ โดยการเข้าซื้อกิจการครั้งนี้ เป็นการขยายการให้บริการขนส่งให้ครอบคลุมมากขึ้น และเพื่อรองรับโครงการใหม่ในอนาคต

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ มีรายได้สำหรับปี 2564 จำนวน 921.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 282.09 ล้านบาท หรือร้อยละ 44.14 จากปีก่อนหน้า กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 65.51 ล้านบาท หรือร้อยละ 46.26 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นที่ร้อยละ 22.49 สาเหตุหลักจากการบริหารจัดการกองรถ และเส้นทางเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

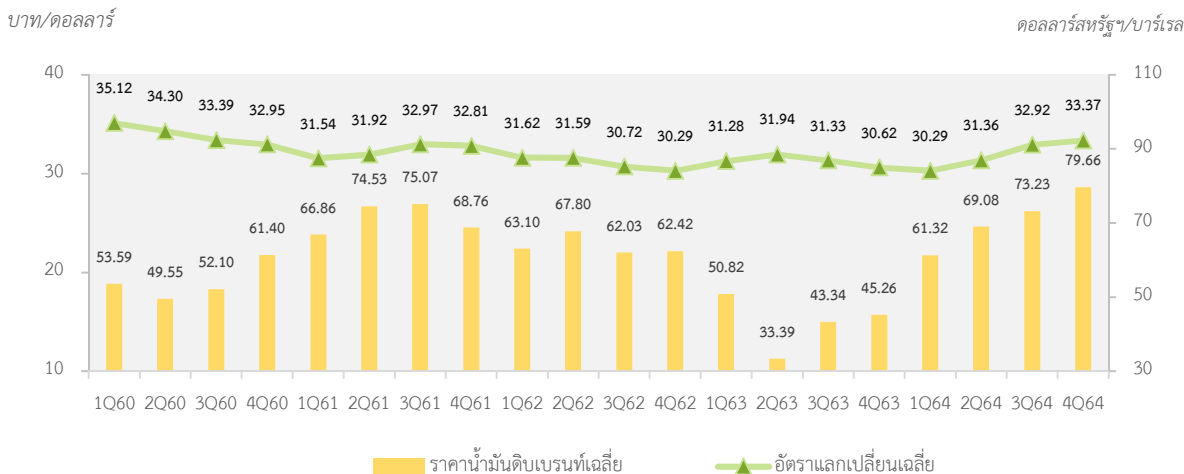
	ไตรมาส 4 ปี 2563	ไตรมาส 3 ปี 2564	ไตรมาส 4 ปี 2564	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ
รายได้จากการขนส่ง	433.19	521.02	648.63	49.73%	24.49%
กำไรขั้นต้น	82.29	98.13	116.17	40.43%	17.03%
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่ายทรัพย์สิน	5.33	-	0.61	(88.51%)	0.00%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	(14.51)	9.31	(5.89)	59.42%	(163.29%)
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือทางการเงิน	14.74	(6.47)	9.06	(38.56%)	239.99%
กำไรสุทธิ	39.28	49.04	53.06	35.07%	8.19%
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	19.00%	18.83%	17.91%	(1.18%)	(1.13%)
อัตรากำไรสุทธิ (%)	9.07%	9.41%	8.18%	(0.89%)	(1.23%)
รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (งบเฉพาะกิจการ)	8.98	9.72	9.70	8.02%	(0.27%)

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- ราคาสปอตน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ยังคงสูง เนื่องจากความต้องการบริโภคภายในประเทศ และนโยบาย B30 ของรัฐบาล อินโดนีเซีย รวมถึงภาคการส่งออก ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ยังคงทำให้ปริมาณสต็อกปาล์มไม่สมดุลกับปริมาณความต้องการ นักวิเคราะห์คาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันปาล์มจะผันผวนและประสพภาวะน้ำมันปาล์มขาดตลาดอีกครั้งในปี นี้ เนื่องจากมาเลเซีย ยังไม่มีความคืบหน้าชัดเจนในการรับมือกับปัญหาแรงงานขาดแคลน ในขณะที่นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับพลังงานสีเขียวและความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) จะยิ่งกระตุ้นความต้องการน้ำมันปาล์มมากขึ้น ทั้งนี้คาดการณ์ราคาน้ำมันปาล์มและระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ และคาดว่าราคาจะทรงตัวในช่วงครึ่งปีแรก
- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนอ งบการเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท โดยอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2564 อยู่ที่ 33.97 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 30.62 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ หรือค่าเฉลี่ยในปี 2564 อยู่ที่ 31.98 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าลงเล็กน้อยจากปี 2563 ที่ 31.29 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ เงินบาทยังมีแนวโน้มอ่อนค่าลงตามทิศทางตลาดโลก จากค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯที่แข็งค่าขึ้น จากการที่เศรษฐกิจสหรัฐฯฟื้นตัวอย่างชัดเจน นอกจากนี้การขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ก็เป็นปัจจัยทำให้เงินบาทอ่อนค่า เพราะรายได้จากต่างชาติที่มาจากภาคการท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก อีกทั้งอัตราดอกเบี้ยนโยบายของประเทศไทยอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่ธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา (Fed) ส่งสัญญาณว่าจะถอนนโยบายการเงินแบบผ่อนคลาย หรือ QE ในระยะเวลาอันใกล้และปีหน้ามีโอกาสปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบาย ซึ่งสะท้อนถึงการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอย่างชัดเจน ซึ่งตรงกันข้ามกับอัตราดอกเบี้ยนโยบายของไทย ที่ประเมินว่าจะยังคงอยู่ในระดับต่ำต่อไปเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ซึ่งนโยบายที่สวนทางกับตลาดโลก สะท้อนว่าเศรษฐกิจไทยยังคงต้องใช้เวลาในการฟื้นตัว จึงกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและมีโอกาสเห็นเงินทุนไหลออก ทำให้ค่าเงินบาทผันผวนและมีแนวโน้มอ่อนค่าต่อไป (ที่มา : setinvestnow)
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 4 ปี 2564 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 79.66 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อ

บาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 76.01 จากราคาเฉลี่ยในช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยสำหรับปี 2564 ที่ 70.82 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่ค่าเฉลี่ยปี 2563 อยู่ที่ 43.20 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ราคา น้ำมันที่ทะยานพุ่งสูงเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากการที่ตลาดน้ำมันมีอุปสงค์มากกว่าอุปทานจากการฟื้นตัวของความต้องการน้ำมันทั่วโลก และตัวเลขผู้ติดเชื้อ Covid-19 มีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้เศรษฐกิจมีสัญญาณการขยายตัวที่ดีขึ้นเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการขยายตัวของอุปสงค์น้ำมัน และข้อตกลงไม่เพิ่มกำลังการผลิตในกลุ่ม OPEC และพันธมิตร (OPEC+) ทำให้อุปสงค์สูงกว่าอุปทาน จึงดันราคาให้พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับปี 2564

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ปี 2563		ปี 2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	1,155.82	63.95	1,130.63	54.09
รายได้จากค่าเสียหายเวลา	12.36	0.68	38.32	1.83
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	1,168.18	64.64	1,168.95	55.93
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	639.10	35.36	921.19	44.07
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	639.10	35.36	921.19	44.07
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	1,807.29	100.00	2,090.14	100.00

ในปี 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 2,090.14 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 282.85 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.65 จากปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 55.93 และร้อยละ 44.07 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 0.77 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.07 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยหลักมาจากรายได้ค่าเสียเวลา ที่เพิ่มขึ้น 25.96 ล้านบาท หรือร้อยละ 210.09 เนื่องจากเรือที่เข้าประเทศจีนมีมาตรการการตรวจสอบที่มากขึ้น จากการแพร่ระบาดของ Covid-19 ทำให้เรือต้องเสียเวลาจอดรอรับสินค้า

อัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) ในปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 96.95 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 90.92 ประกอบกับอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ประมาณ ร้อยละ 8.27 และอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทโดยเฉลี่ยอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตามบริษัทมีปริมาณการขนส่งลดลง 157,845 ตัน หรือร้อยละ 11.73 เนื่องจากในปีนี้มีเรือขนาด 13,000 ตัน ขึ้นอยู่ จำนวน 3 ลำ และกองเรือที่ลดลง 2 ลำ ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายน และธันวาคม ปี 2563 เหลือเพียง 9 ลำ ตั้งแต่ต้นปี 2564

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ มีรายได้สำหรับปี 2564 จำนวน 921.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 282.09 ล้านบาท หรือร้อยละ 44.14 จากปีก่อนหน้า ประกอบด้วยรายได้จากการขนส่งสินค้าเหลว จำนวน 815.07 ล้านบาท และรายได้จากกิจการที่บริษัทเข้าซื้อ รายได้ที่เพิ่มขึ้น โดยหลักมาจากรายได้จากการขนส่งสินค้าเหลว โดยเพิ่มขึ้น 175.97 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.53 ซึ่งสอดคล้องกับกองรถที่เพิ่มขึ้นจาก 235 คันเป็น 254 คัน ในปีนี้ และปริมาณการขนส่งน้ำมันรวม 2,286 ล้านลิตร เพิ่มขึ้น 378.63 ล้านลิตร หรือร้อยละ 19.86 จากการบริหารจัดการกองรถที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 368.34 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.86 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 17.62 เทียบกับอัตรากำไรขั้นต้น ปี 2563 ที่ ร้อยละ 20.01

กำไรขั้นต้นของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือใน ปี 2564 อยู่ที่ 161.20 ล้านบาท ลดลง 58.77 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.72 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 13.79 ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 18.83 อัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลง เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก จากตารางที่ 2 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์ในปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 70.82 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 63.93 จากราคาเฉลี่ยปีก่อน แต่อัตราค่าระวางปรับตัวขึ้นเพียงร้อยละ 8.27 เท่านั้น ทั้งนี้บริษัทมีการควบคุมความเร็วของเรือให้อยู่ที่ความเร็วรอบประหยัด (Economic Speed) เพื่อพยายามลดต้นทุน โดยต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายหลักคือ (1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และ (3) ค่าเสื่อมราคา

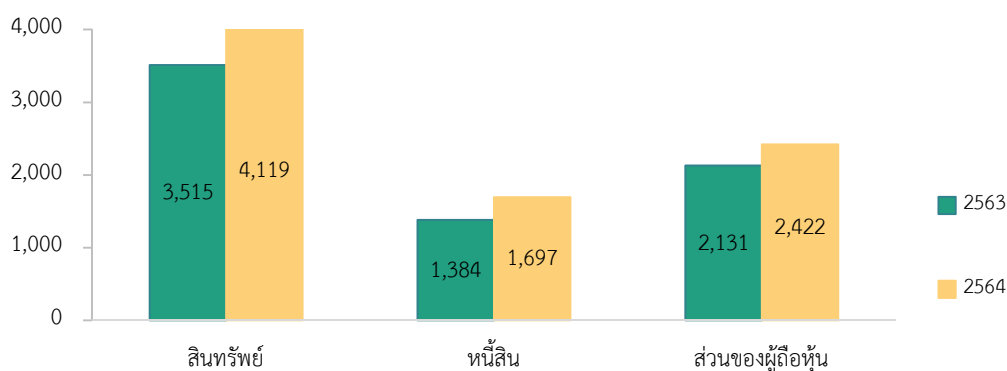
ขณะที่กำไรขั้นต้นของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถใน ปี 2564 อยู่ที่ 207.13 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 65.51 ล้านบาท หรือร้อยละ 46.26 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นที่ร้อยละ 22.49 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้าที่ ร้อยละ 22.16 เนื่องจากการบริหารจัดการเส้นทางการเดินรถ พนักงานขับรถ และต้นทุนอื่นๆที่เกี่ยวข้องได้อย่างเต็มศักยภาพมากยิ่งขึ้น

3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ใน ปี 2564 กำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทอยู่ที่ 153.51 ล้านบาท ลดลง 16.83 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.88 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 7.34 เทียบกับอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้ในปี 2563 ที่ร้อยละ 9.43 ซึ่งกำไรสุทธิที่ลดลง บางส่วนมาจากรายได้อื่นที่ลดลง หมายเหตุ : ปี 2563 มีกำไรจากการขายทรัพย์สิน ประมาณ 13 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2564 ที่มีกำไรจากการขายทรัพย์สิน 0.61 ล้านบาท

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564



1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,118.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 603.98 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.19 จากสิ้นปีก่อนหน้า โดยยอดที่เพิ่มขึ้นมาจากรถบรรทุกน้ำมันและส่วนควบของกิจการที่บริษัทเพิ่งซื้อเข้ามา ประมาณ 494.57 ล้านบาท และรถบรรทุกน้ำมันและส่วนควบของธุรกิจขนส่งสินค้าเหลว ประมาณ 68.29 ล้านบาท

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,696.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 312.81 ล้านบาทหรือร้อยละ 22.60 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักเนื่องจากบริษัทมีสัญญาเช่าทางการเงินที่เพิ่มขึ้น จากการที่มีกองรถมากขึ้น รวมถึงเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวที่เพิ่มขึ้น

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 2,421.78 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 291.17 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.67 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากกำไรจากการดำเนินงาน ส่วนต่างการแปลงค่าทางการเงินที่เพิ่มขึ้น และระหว่างปี บริษัทมีการจ่ายเงินปันผล จำนวน 103.58 ล้านบาท

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	31 ธันวาคม 63	31 ธันวาคม 64	เพิ่ม (ลด)	เพิ่ม (ลด) %
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	436.78	455.78	19.01	4.35%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	67.52	(387.14)	(454.66)	(673.33%)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(373.78)	(204.61)	169.17	45.26%
ผลต่างจากการแปลงค่าการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	5.78	4.64	(1.14)	(19.69%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	136.29	(131.33)	(267.62)	(196.36%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	88.24	224.97	136.73	154.94%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.43	(1.81)	(2.25)	518.96%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	224.97	91.83	(133.14)	(59.18%)

งวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 455.78 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนจำนวน 387.14 ล้านบาท (โดยหลักจากการซื้อหุ้นสามัญ TSSK และ AUTO) และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 204.61 ล้านบาท (โดยหลักจากเงินกู้ยืมระยะยาว และการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 91.83 ล้านบาท ลดลง 133.14 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2563

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2563	2564	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหมุนเวียน (เท่า)	0.70	0.52	(0.18)
อัตราส่วนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	0.61	0.42	(0.19)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	16.92	11.65	(5.27)
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	21.27	30.89	9.62
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.65	0.70	0.05
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.59	0.61	0.02
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	6.86	5.90	(0.96)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	8.11	6.84	(1.27)

*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)

กรรมการผู้จัดการ

นักลงทุนสัมพันธ์

โทร. 02-001-2801 ต่อ 171