



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

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA002/2567

วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567

## สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงาน ปี 2566

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 4 ปี 2565	ไตรมาส 3 ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2566	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ	ปี 2565	ปี 2566	เพิ่ม (ลด) %YoY
รายได้จากการขนส่ง	962.51	757.06	826.14	-14.17%	9.12%	3,224.44	3,050.56	-5.39%
กำไรขั้นต้น	302.03	134.75	166.40	-44.91%	23.48%	705.97	552.97	-21.67%
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่าย ทรัพย์สิน	(0.06)	0.02	9.75	16,081.84%	5,4826.66%	0.00	9.90	16,328.45%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตรา แลกเปลี่ยน	(25.31)	(0.45)	(11.01)	56.50%	-2,323.57%	(1.20)	(16.47)	-1,278.09%
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือ ทางการเงิน	12.13	8.98	2.42	-80.04%	-73.04%	30.37	19.38	-36.19%
กำไรสุทธิ	204.48	85.82	89.97	-56.00%	4.83%	465.72	308.55	-33.75%
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	31.38%	17.80%	20.14%			21.89%	18.13%	
อัตรากำไรสุทธิ (%)	21.24%	11.34%	10.89%			14.44%	10.11%	
รายได้จากการขนส่งสินค้าทาง เรือในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (งบเฉพาะกิจการ)	17.93	12.15	12.99	-27.55%	6.88%	54.92	48.24	-12.16%

### ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

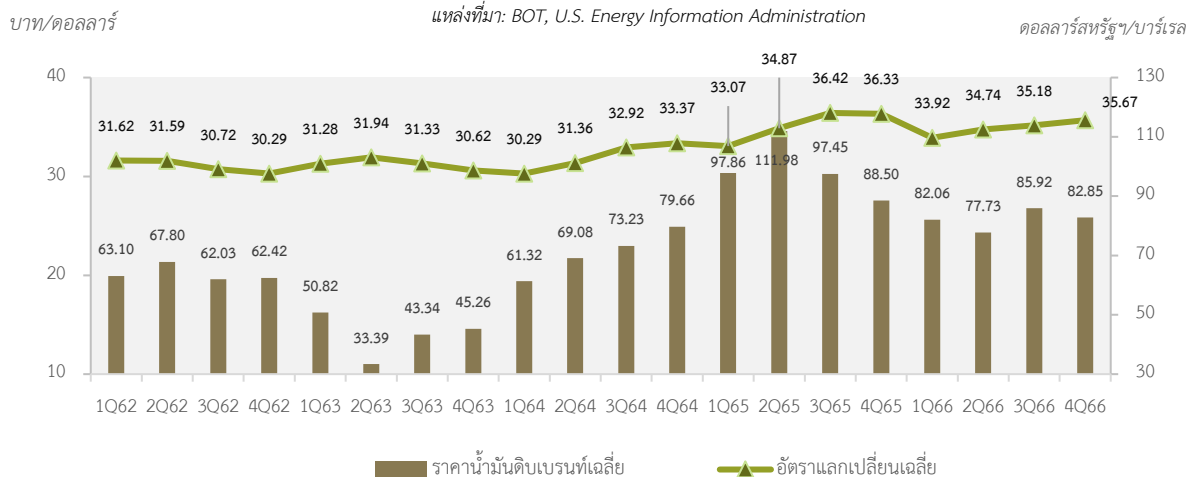
- ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2566 ราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) อ่อนตัวลง หลังจากที่แนวโน้มราคาลดลงตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2566 จากสาเหตุของปริมาณน้ำมันปาล์มที่ออกสู่ตลาดจำนวนมาก เนื่องจากเป็นฤดูของผลผลิตน้ำมันปาล์ม ในส่วนของไตรมาสแรกของปี 2567 ยังไม่ถึงฤดูกาลของผลปาล์ม ส่งผลให้ปริมาณน้ำมันปาล์มในตลาดมีไม่มากจึงมีการซื้อน้ำมันประเภทอื่นทดแทนความต้องการน้ำมันปาล์มเพื่อใช้บริโภค แต่น้ำมันปาล์มที่ใช้ในอุตสาหกรรมยังมีปริมาณความต้องการตามปกติ ทั้งนี้ คณะกรรมการน้ำมันปาล์มมาเลเซียหรือ MPOB คาดการณ์อุปทานและผลผลิตน้ำมันปาล์มของมาเลเซีย จะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2567 จาก 18.55 ล้านลิตรในปี 2566 เป็น 18.75 ล้านลิตรในปี 2567 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 อย่างไรก็ตาม อินโดนีเซีย ซึ่งเป็นคู่แข่งรายใหญ่อาจจะมีการส่งออกที่จำกัดมากขึ้น เนื่องจากนโยบายการสนับสนุนไบโอดีเซลในประเทศ อาจส่งผลให้ราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น
- ภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปี 2566 ของน้ำมันกลุ่มเบนซิน เฉลี่ยอยู่ที่ 31.67 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.4 การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ 68.91 ล้านลิตร/วัน ลดลงร้อยละ 5.7 ทั้งนี้ ภาครัฐได้มีมาตรการช่วยเหลือราคาน้ำมันดีเซล โดยใช้มาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล 2.50 บาท/ลิตร ตามชนิดของน้ำมันดีเซล และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะเข้าไปชดเชยเพื่อตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาท/ลิตร ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบขยาย

ระยะเวลาการตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาท/ลิตร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2567 เพื่อช่วยค่าครองชีพประชาชน (ที่มา : กองบริการธุรกิจและการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน)

- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนองบการเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท โดยอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2566 อยู่ที่ 35.67 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 36.33 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ หรือค่าเฉลี่ยในปี 2566 อยู่ที่ 34.88 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเล็กน้อยจากปี 2565 ที่ 35.06 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ โดยแนวโน้มของค่าเงินบาทนักวิเคราะห์ประเมินว่าเงินบาททยอยแข็งค่าต่อเนื่องในปี นี้ จากแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย และนโยบายการเงินของ Fed ที่จะดึงตัวน้อยลงในปีหน้าทำให้เงินดอลลาร์สหรัฐฯจะทยอยอ่อนค่าลง โดยคาดว่าเงินบาทแข็งค่าสู่ระดับ 32-33 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นปี 2567
- จากสถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ส่งผลให้ ทั่วโลกตระหนักถึงปัญหาของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการขนส่ง องค์กรเดินเรือระหว่างประเทศ หรือ International Maritime Organization (IMO) จึงได้กำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเดินเรืออย่างน้อย 40% ภายในปี 2573 และ 70% ภายในปี 2593 โดย Marine Environment Protection Committee (MEPC) ซึ่งเป็นสมาชิกของ IMO จึงได้นำกฎ EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) และ CII (Carbon Intensity Indicator) มาประกาศใช้ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2566 ข้อบังคับเหล่านี้คาดว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมาก โดยใช้การควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับเรือ สร้างความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนและการปฏิบัติการของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและตรวจสอบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 4 ปี 2566 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 82.85 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลง ร้อยละ 6.38 จากราคาเฉลี่ยในช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลง ร้อยละ 3.57 จากไตรมาสที่ 3 ปี 2566 หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยสำหรับปี 2566 ที่ 82.14 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่ค่าเฉลี่ยปี 2565 อยู่ที่ 98.95 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันดิบยังมีความผันผวนจากหลายปัจจัย ทั้งนี้ มีสัญญาณราคาน้ำมันที่ลดต่ำลงจากความกังวลเศรษฐกิจถดถอย การชะลอตัวของประเทศเศรษฐกิจหลักๆ ของโลก ความต้องการน้ำมันดิบจากจีนน้อยกว่าที่คาดไว้ สอดคล้องกับข้อตกลงในเดือนพฤศจิกายน 2566 ของ OPEC+ ที่ลดการผลิตน้ำมันลง 2.2 ล้านบาร์เรลต่อวันจนถึงเดือนมีนาคม 2567

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย

แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration



## ผลการดำเนินงานรวมสำหรับปี 2566

### 1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ปี 2565		ปี 2566	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ</b>				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	1,898.56	58.88%	1,646.94	53.99%
รายได้จากค่าเสียเวลา	34.83	1.08%	29.50	0.97%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	1,933.39	59.96%	1,676.44	54.96%
<b>ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ</b>				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	1,291.05	40.04%	1,374.12	45.04%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	1,291.05	40.04%	1,374.12	45.04%
<b>รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า</b>	<b>3,224.44</b>	<b>100.00</b>	<b>3,050.56</b>	<b>100.00%</b>

ในปี 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 3,050.56 ล้านบาท ลดลง 173.87 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.39 จากปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 54.96 และร้อยละ 45.04 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือลดลง จำนวน 256.94 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.29 จากปีก่อนหน้า โดยหลักมาจากอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยที่ปรับลดลงประมาณ ร้อยละ 15.08 แม้ว่าปริมาณการขนส่งน้ำมันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.35 จากปีก่อนหน้า และอัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) ในปี 2566 อยู่ที่ ร้อยละ 97.08 ซึ่งดีกว่าปี 2565

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ มีรายได้สำหรับปี 2566 จำนวน 1,374.12 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 83.07 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.43 จากปีก่อนหน้า ประกอบด้วยรายได้จากการขนส่งสินค้าเหลว จำนวน 997.22 ล้านบาท รายได้จากการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งเป็นธุรกิจใหม่ของบริษัท จำนวน 15.66 ล้านบาท รายได้จากการขนส่งแก๊ส และตู้คอนเทนเนอร์ 325.43 ล้านบาท และรายได้จากการขนส่งรถยนต์ 35.80 ล้านบาท

รายได้ของธุรกิจการขนส่งสินค้าเหลว เพิ่มขึ้น 91.83 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.14 โดยมีปริมาณการขนส่งน้ำมันในปี 2566 รวม 2,595.98 ล้านลิตร เพิ่มขึ้น 244.26 ล้านลิตร หรือร้อยละ 10.39 จากปีก่อนหน้า ส่วนหนึ่งมาจากค่าเฉลี่ยจำนวนกองรถที่เพิ่มขึ้นจาก 254 คัน เป็น 271 คันในปี 2566 (ณ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีกองรถขนส่งสินค้าเหลวทั้งสิ้น 304 คัน) อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การส่งออกของประเทศไทยในปีนี้ ลดต่ำลงจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 1.0 ทำให้กลุ่มธุรกิจตู้คอนเทนเนอร์มียอดการขนส่งลดลง อีกทั้ง เศรษฐกิจที่ซบเซาส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ รายได้จากการขนส่งรถยนต์จึงลดลง

### 2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 552.97 ล้านบาท ลดลง 152.99 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.67 จากปีก่อนหน้า อัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ ร้อยละ 18.13 ลดลงเมื่อเทียบกับอัตรากำไรขั้นต้น ปี 2565 ที่ ร้อยละ 21.89

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือในปี 2566 มีกำไรขั้นต้นอยู่ที่ 357.66 ล้านบาท ลดลง 144.17 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.73 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นที่ ร้อยละ 21.33 เมื่อเทียบกับอัตรากำไรขั้นต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 25.96 กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงในปีนี้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากอัตราค่าระวางที่ปรับตัวลดลง ซึ่งเกิดจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว รวมถึงเกิดจากการที่ค่าระวางปรับสู่สภาวะ

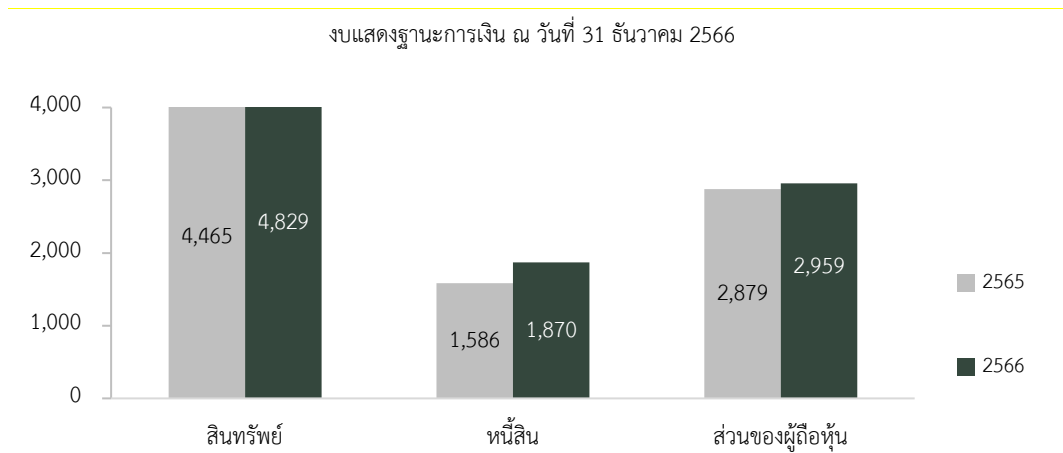
ปกติที่ราคาสะท้อนตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะที่ในงวดเดียวกันของปีที่แล้ว มีปัจจัยหลายด้าน ทั้งปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มที่สูงขึ้นอย่างมาก ผลกระทบจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้อัตราค่าระวางปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการควบคุมความเร็วของเรือให้อยู่ที่ความเร็วรอบประหยัด (Economic Speed) เพื่อพยายามลดต้นทุน โดยต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายหลัก คือ (1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และ (3) ค่าเสื่อมราคา

กำไรขั้นต้นของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถใน ปี 2566 อยู่ที่ 195.31 ล้านบาท ลดลง 8.82 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.32 จากปีก่อนหน้า ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 14.21 ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ ร้อยละ 15.81 จากอัตราการใช้กองรถเฉลี่ยที่ต่ำลง รวมถึงค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถที่เพิ่มขึ้นจากการที่กองรถมีอายุการใช้งานมากขึ้น รวมถึงการปรับขึ้นราคาค่าอะไหล่ ค่ายาง ทำให้บริษัทมีต้นทุนเพิ่มขึ้นตามลำดับ

### 3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในปี 2566 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 308.55 ล้านบาท ลดลง 157.16 ล้านบาท หรือร้อยละ 33.75 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 10.11 เทียบกับอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้ ปี 2565 ที่ร้อยละ 14.44 สอดคล้องกับกำไรจากการดำเนินงานที่ลดลง

### ฐานะการเงินรวม



#### 1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,828.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 363.63 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.14 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากการเพิ่มขึ้นของที่ดินอาคารและอุปกรณ์ โดยหลักมาจากต้นทุนที่เกิดจากเรือขึ้นอู่แห่ง<sup>1</sup>และการตรวจสภาพครั้งใหญ่ การเพิ่มขึ้นของเรือขนาด 13,000 ตัน จำนวน 1 ลำ และการเพิ่มขึ้นของกองรถบรรทุกน้ำมันและส่วนควบ

<sup>1</sup> เรือขึ้นอู่แห่ง คือ การซ่อมบำรุงรักษาเรือ เฉลี่ยทุก 2.5 ปี

#### 2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,869.63 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 283.92 ล้านบาทหรือร้อยละ 17.90 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุจากเงินกู้ยืมที่เพิ่มขึ้น

#### 3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 2,958.93 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 79.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.77 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากกำไรจากการดำเนินงานและส่วนต่างการแปลงค่าเงินที่เพิ่มขึ้น แต่มีการจ่ายเงินปันผลประจำปี 2565 และเงินปันผลระหว่างกาลในเดือนธันวาคม 2566 รวม 207.15 ล้านบาท

## กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	31 ธันวาคม 65	31 ธันวาคม 66	เพิ่ม (ลด)	เพิ่ม (ลด) %
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	812.93	614.85	(198.09)	-24.37%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	(90.01)	(191.65)	(101.64)	-112.92%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(427.61)	(563.96)	(136.35)	-31.89%
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	2.56	19.57	17.01	663.84%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	297.88	(121.19)	(419.07)	-140.69%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	91.83	390.55	298.72	325.30%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.85	0.14	(0.71)	-83.27%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	390.55	269.50	(121.05)	-30.99%

งวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 614.85 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนจำนวน 191.65 ล้านบาท (ค่าเรือขึ้นอยู่ และซื้อเรือเพิ่ม) และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 563.96 ล้านบาท (การจ่ายคืนเงินกู้ยืม และการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 269.50 ล้านบาท ลดลง 121.05 ล้านบาท จากวันที่ 1 มกราคม 2566

## อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2565	2566	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	1.05	0.85	-0.20
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	0.92	0.70	-0.22
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	15.47	12.89	-2.58
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	23.28	27.92	4.64
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.55	0.63	0.08
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.45	0.51	0.06
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	12.53	8.21	-4.32
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	17.54	10.57	-6.97

\*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน

ขอแสดงความนับถือ  
บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)

กรรมการผู้จัดการ