



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

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA005/2568

วันที่ 8 พฤษภาคม 2569

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงาน ไตรมาส 1 ปี 2569

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 1 ปี 2568	ไตรมาส 4 ปี 2568	ไตรมาส 1 ปี 2569	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ
รายได้จากการขนส่ง	755.63	729.62	700.20	(7.34%)	(4.03%)
กำไรขั้นต้น	136.64	133.63	110.95	(18.80%)	(16.97%)
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	0.03	2.46	100.00%	7,393.48%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	(0.24)	(0.33)	1.51	728.80%	552.21%
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือทางการเงิน	0.02	(2.25)	-	(100.00%)	100.00%
กำไรสุทธิ	68.06	57.24	38.22	(43.84%)	(33.22%)
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	18.08%	18.31%	15.85%	(12.36%)	(13.48%)
อัตรากำไรสุทธิ (%)	9.01%	7.85%	5.46%	(39.41%)	(30.42%)
รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในสกุล เงินดอลลาร์สหรัฐ* (งบเฉพาะกิจการ)	10.54	9.47	8.84	(16.18%)	(6.67%)

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

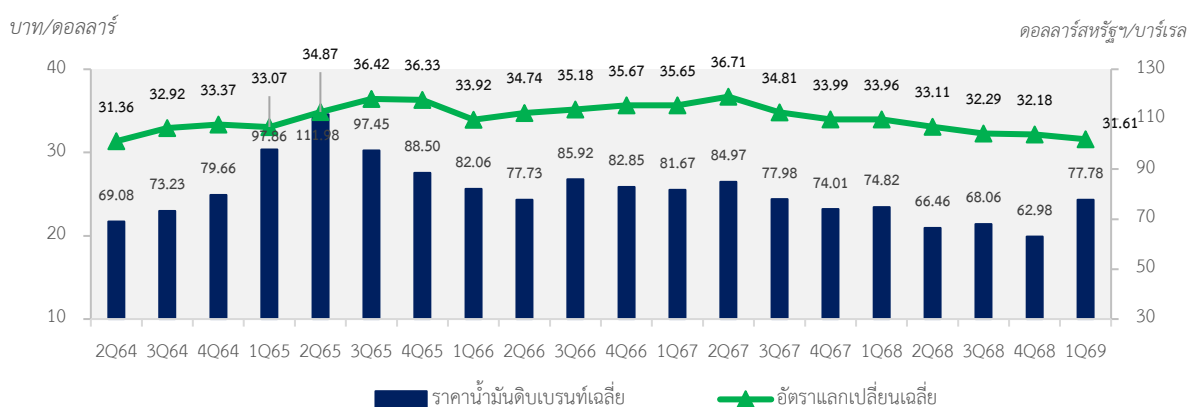
- ในไตรมาส 1 ปี 2569 ราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในตลาดโลกยังเคลื่อนไหวในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง โดยมีราคาเฉลี่ยอยู่ในกรอบ 4,100–4,200 ริงกิตต่อตัน ปัจจัยหนุนสำคัญในช่วงต้นปีมาจากการลดลงของอุปทานตามวงจรฤดูกาล (Low Production Season) ทั้งในมาเลเซียและอินโดนีเซีย และความต้องการนำเข้าที่เร่งตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากอินเดีย โดยเฉพาะในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ เพื่อเร่งสำรองสินค้าก่อนที่อินโดนีเซียจะปรับเพิ่มภาษีส่งออก (Export Duty) และค่าธรรมเนียมส่งออก (Export Levy) ในวันที่ 1 มีนาคม 2569 โดยภาษีส่งออก CPO ของอินโดนีเซียจะปรับเพิ่มขึ้นจาก 74 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อตัน เป็น 124 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อตัน นอกจากนี้ ตลาดยังได้รับแรงหนุนเชิงนโยบายจากการขยายกรอบการผสมไบโอดีเซล B50 ของอินโดนีเซีย ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้ปริมาณการส่งออก CPO รวมลดลงประมาณร้อยละ 11-12 ในปีนี้ นักวิเคราะห์ประเมินว่าแม้ราคาอาจเผชิญแรงกดดันในช่วงปลายไตรมาส 1 จากการเพิ่มขึ้นของผลผลิตตามฤดูกาล แต่ราคาทั้งปี 2569 จะยังคงรักษาระดับฐานที่ 3,850–4,250 ริงกิตต่อตัน (อ้างอิง: MPOB, MPOC, MARC Ratings)
- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนอเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท โดยอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงไตรมาส 1 ปี 2569 อยู่ที่ 31.61 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ แข็งค่าจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 33.96 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ และแข็งค่าขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2568 ที่มีอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยอยู่ที่ 32.18 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ปัจจัยหลักจากการอ่อนค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จากการคาดการณ์ของตลาดต่อการปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางสหรัฐ (Fed) ประกอบกับดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยที่เกินดุลเพิ่มขึ้นจากรายได้ภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวเต็มรูปแบบและการส่งออกสินค้าเกษตรที่ขยายตัวได้ดี (อ้างอิง: BOT, Reuters)

หมายเหตุ แม้ในไตรมาส 1/2569 ค่าเงินบาทจะมีทิศทางแข็งค่าจากการคาดการณ์การลดดอกเบี้ยของ Fed แต่จากการประชุม FOMC ในช่วงปลายเดือนเมษายน 2569 ที่มีมติคงอัตราดอกเบี้ยและส่งสัญญาณระยะมัธยฐานต่อเงินเฟ้อที่อาจฟื้นตัว

จากราคาพลังงาน ส่งผลให้ดอลลาร์สหรัฐฯ มีแนวโน้มกลับมาแข็งค่าขึ้น ซึ่งอาจเป็นปัจจัยช่วยบรรเทาผลกระทบจากการแปลงค่ารายได้ (FX Translation) ของบริษัทในไตรมาสถัดไป

- อุตสาหกรรม Cold Chain (คลังห้องเย็นและขนส่งควบคุมอุณหภูมิ) ในประเทศไทยยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จากความต้องการสินค้าอาหารแปรรูปและสินค้าแช่เย็น-แช่แข็งที่เพิ่มขึ้นตามพฤติกรรมผู้บริโภค การส่งออกอาหารที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยและระบบติดตามย้อนกลับที่เข้มงวดขึ้น รวมถึงการขยายตัวของธุรกิจเวชภัณฑ์ที่ต้องใช้ระบบควบคุมอุณหภูมิอย่างแม่นยำ นอกจากนี้ มาตรการส่งเสริมการลงทุนของภาครัฐผ่าน BOI ยังสนับสนุนการเพิ่มกำลังการให้บริการในประเทศ โดยรายงานจากสถาบันวิจัยตลาดประเมินว่าตลาด Cold Chain ไทยจะเติบโตต่อเนื่องในช่วงปี 2568-2574 แม้ว่าจะมีแรงกดดันจากต้นทุนพลังงานและการแข่งขันในอุตสาหกรรม
- 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 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 ข้อบังคับเหล่านี้คาดว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมาก โดยการใช้การควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับเรือ สร้างความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอย่างยั่งยืน และการปฏิบัติการของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและตรวจสอบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- ในปัจจุบัน บริษัทเริ่มใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 ซึ่งถือเป็นหนึ่งในแนวทางที่ช่วยส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนของบริษัท โดยรถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 จะมีการออกแบบให้เผาไหม้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ลดการใช้เชื้อเพลิงลง ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และช่วยลดการปล่อยมลพิษ โดยเฉพาะก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และฝุ่นละออง (PM)
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 1 ปี 2569 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 77.78 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.96 จากราคาเฉลี่ยในช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น ร้อยละ 23.50 จากไตรมาสที่ 4 ปี 2568 ทั้งนี้ราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวสูงขึ้นเกิดจากการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วงปลายไตรมาสจากการปะทุของ สงครามสหรัฐฯ-อิหร่าน และการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ข้อมูลจาก EIA และ Reuters รายงานว่าราคาน้ำมันดิบพุ่งสูงขึ้นทะลุระดับ 115 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ในช่วงเดือนเมษายน 2569 เนื่องจากอุปทานหายไปจากตลาดกว่า 9.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือ (Bunker Fuel) ซึ่งเป็นต้นทุนการดำเนินงานหลักของบริษัทที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างฉับพลัน

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับไตรมาส 1 ปี 2569

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ไตรมาส 1 ปี 2568		ไตรมาส 1 ปี 2569		เพิ่มขึ้น/(ลดลง)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	351.37	46.50	276.18	39.44	(75.19)	(21.40%)
รายได้จากค่าเสียเวลา	5.74	0.76	4.50	0.64	(1.24)	(21.66%)
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	357.11	47.26	280.68	40.09	(76.43)	(21.40%)
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	398.52	52.74	419.52	59.91	21.01	5.27%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	398.52	52.74	419.52	59.91	21.01	5.27%
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	755.63	100.00	700.20	100.00	(55.43)	(7.34%)

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 700.20 ล้านบาท ลดลง 55.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.34 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 40.09 และร้อยละ 59.91 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในไตรมาส 1 ปี 2569 ปรับตัวลดลงจำนวน 76.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.40 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยปัจจัยกดดันหลักมาจากอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยที่ปรับลดลงร้อยละ 8.26 สะท้อนภาวะตลาดค่าระวางที่อ่อนตัวลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อรายได้ แม้ว่าบริษัทจะยังสามารถรักษาระดับการใช้ประโยชน์กองเรือได้ในระดับสูงก็ตาม

อัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) อยู่ที่ร้อยละ 98.12 ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 98.18 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งรวมลดลงร้อยละ 8.60 โดยมีนัยสำคัญในช่วงเดือนมีนาคมที่ปริมาณการขนส่งลดลงถึง ร้อยละ 22.23 ผลกระทบโดยตรงมาจากสถานการณ์สงครามระหว่างสหรัฐฯ-อิหร่าน ที่ทวีความรุนแรงขึ้น ส่งผลให้กลุ่มคู่ค้ารายใหญ่ในตลาด จีน และอินเดีย ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การจัดซื้อในลักษณะ "Wait and See" เพื่อประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงและรอความชัดเจนของทิศทางราคาพลังงาน นอกจากนี้ค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ส่งผลให้รายได้ที่รับรู้เป็นเงินบาทลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถมีรายได้ในไตรมาส 1 ปี 2569 จำนวน 419.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21.01 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.27 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สะท้อนการเติบโตอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ แม้ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมยังมีความผันผวน โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากการขนส่งสินค้าเหลวและสินค้าควบคุมอุณหภูมิ คิดเป็น 326.58 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนหลักของรายได้รวม รองลงมาคือการขนส่งแก๊สและตู้คอนเทนเนอร์ 91.90 ล้านบาท

รายได้จากการขนส่งสินค้าเหลวและสินค้าควบคุมอุณหภูมิปรับเพิ่มขึ้น 4.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.52 โดยในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทมีปริมาณการขนส่งน้ำมันรวม 772.86 ล้านลิตร เพิ่มขึ้น 3.11 ล้านลิตร หรือร้อยละ 0.40 จากปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม รายได้จากการขนส่งสินค้าเหลวปรับตัวลดลงเล็กน้อยในอัตราร้อยละ 0.75 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยหลักจากการปรับตัวลดลงของค่าขนส่งเฉลี่ยตามกลไกการปรับอัตราค่าขนส่งที่ผันแปรตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหน้าสถานีบริการ ซึ่งในช่วงเดือน

มกราคมและกุมภาพันธ์ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน แม้ในช่วงเดือน มีนาคม บริษัทได้ดำเนินการปรับเพิ่มอัตราค่าบริการให้สูงขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะราคาน้ำมันที่เร่งตัวขึ้นอย่างฉับพลันจาก วิกฤตการณ์ภูมิรัฐศาสตร์ แต่ผลบวกจากการปรับอัตราค่าบริการดังกล่าวยังไม่สามารถชดเชยรายได้ส่วนที่ลดลงในช่วงสองเดือนแรก ของไตรมาสได้อย่างเต็มที่

ขณะเดียวกัน รายได้จากการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้น 6.54 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการ เติบโต ร้อยละ 98.09 (YoY) ปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการอุปสงค์ที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคและอาหาร (Food Supply Chain) ซึ่งต้องการมาตรฐานการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง ส่งผลให้โครงสร้างรายได้ในธุรกิจขนส่งทางบกให้มีความ หลากหลายและสมดุลมากขึ้นซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังเริ่มรับรู้รายได้จากนวัตกรรมการขนส่งรูปแบบ ใหม่ ผ่านโครงการนำร่องการขนส่งเวชภัณฑ์และอุปกรณ์ทางการแพทย์ด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Drone Logistics) จำนวน 2.1 ล้านบาท

รายได้จากการบริการขนส่งก๊าซและตู้คอนเทนเนอร์มีการเติบโตที่แข็งแกร่ง โดยเพิ่มขึ้น 15.06 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการ ขยายตัว ร้อยละ 19.61 (YoY) โดยปัจจัยหลักจากการเพิ่มอัตราการใช้สินทรัพย์ (Asset Utilization) ผ่านการบริหารจัดการที่ทั่วถึง รวมถึงการขยายฐานลูกค้ารายใหม่เข้าสู่พอร์ตโฟลิโอ เพื่อสร้างการเติบโตของรายได้ให้มีความต่อเนื่อง

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 110.95 ล้านบาท ลดลง ร้อยละ 18.80 จากปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ ร้อย ละ 15.85 ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 18.08

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ มีกำไรขั้นต้นอยู่ที่ 22.46 ล้านบาท ลดลง 39.02 ล้านบาท หรือร้อยละ 63.48 จากช่วงเวลาเดียวกัน ของปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ ร้อยละ 8.00 ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2568 ที่มีอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 17.22

การลดลงของความสามารถในการทำกำไรมีสาเหตุหลักจากรายได้ที่ชะลอตัวลงตามการปรับลดลงของอัตราค่าระวางเฉลี่ยและ ปริมาณการขนส่งตามสภาวะตลาด และ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนการดำเนินงานหลัก ส่งผลให้อัตรากำไร ขั้นต้นถูกกดดันจากทั้งด้านรายได้ที่ลดลงและต้นทุนที่สูงขึ้นในช่วงเวลาเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินมาตรการควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริหารความเร็วเรือให้อยู่ในระดับความเร็วรอบ ประหยัด (Economic Speed) เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของธุรกิจ แม้มาตรการดังกล่าวช่วยบรรเทา ผลกระทบด้านต้นทุนได้บางส่วน แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยผลกระทบจากค่าระวางที่อ่อนตัวลงในปีนี้

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถในไตรมาส 1 ปี 2569 มีกำไรขั้นต้น 88.49 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.74 จาก ช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 21.09 เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตรากำไร ขั้นต้น ร้อยละ 20.60

ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการขยายตัวของอัตรากำไรขั้นต้นมาจากการบริหารกำลังพลให้เหมาะสมกับปริมาณงาน ส่งผลให้ต้นทุนต่อ หน่วยลดลง ขณะเดียวกันบริษัทยังสามารถรักษามาตรฐานการให้บริการและความต่อเนื่องของการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การบริหารจัดการดังกล่าว ประกอบกับการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์รถและการวางแผนเที่ยววิ่งอย่างเหมาะสม ส่งผลให้ อัตรากำไรขั้นต้นขยายตัวในสัดส่วนที่สูงกว่าการเติบโตของรายได้ได้อย่างชัดเจน

3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในไตรมาส 1 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ ลดลง ร้อยละ 43.84 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อยู่ที่ 38.22 ล้านบาท อัตรากำไรสุทธิ ลดลงจาก ร้อยละ 9.01 มาอยู่ที่ ร้อยละ 5.46 การลดลงดังกล่าวมีปัจจัยหลักจากผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งทางเรือที่อ่อนตัวลง จากอัตราค่าระวางเฉลี่ยที่ปรับลดลงและปริมาณการขนส่งที่ลดลง ส่งผลให้กำไรขั้นต้นของธุรกิจเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แม้ว่าธุรกิจขนส่งทางเรือจะมีผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งขึ้นและสามารถขยายอัตรากำไรได้ดีขึ้นก็ตาม

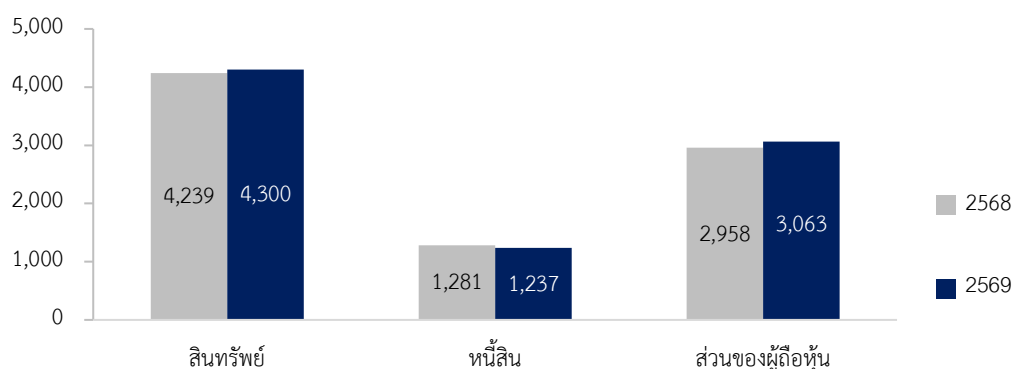
อีกทั้ง กลุ่มบริษัทยังได้รับผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นสกุลเงินหลักในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ ทำให้มูลค่ารายได้และกำไรเมื่อแปลงเป็นเงินบาทลดลง

นอกจากนี้ ในไตรมาส 1 ปี 2569 ในไตรมาสนี้ บริษัทมีการบันทึกค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 11.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นภาษีจากกำไรการขายเรือในปี 2567 เนื่องจากบริษัทไม่ได้จัดซื้อเรือลำใหม่มาทดแทนภายในกรอบเวลาที่กฎหมายภาษีกำหนด จึงไม่ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีในส่วนดังกล่าว

โดยสรุป การลดลงของกำไรสุทธิในไตรมาสนี้ เป็นผลจากทั้งแรงกดดันด้านการดำเนินงานของธุรกิจทางเรือ ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ ขณะที่ธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงสะท้อนแนวโน้มการเติบโตเชิงคุณภาพอย่างต่อเนื่อง

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569



1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,299.86 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 60.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.43 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,237.18 ล้านบาท ลดลง 44.00 ล้านบาทหรือร้อยละ 3.43 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากการทยอยชำระคืนเงินกู้ยืมตามกำหนด ส่งผลให้ภาระดอกเบี้ยและระดับหนี้สินโดยรวมลดลง

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 3,062.68 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 104.69 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.54 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้น และกำไรจากการแปลงค่างบการเงินที่เพิ่มขึ้น

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	31 มี.ค. 68	31 ธ.ค. 68	31 มี.ค. 69	เพิ่ม (ลด) YoY	เพิ่ม (ลด) % YoY
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	147.12	658.88	145.29	(1.83)	(1.24%)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	(3.02)	(52.04)	(4.11)	(1.09)	(36.13%)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(105.52)	(567.94)	(81.13)	24.39	23.12%
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	2.19	(24.49)	0.12	(2.08)	(94.72%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	40.77	14.42	60.17	19.40	47.59%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	312.98	312.98	327.52	14.55	4.65%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.29	0.13	0.19	(0.10)	(34.82%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	354.03	327.52	387.88	33.85	9.56%

งวดสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 145.29 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนจำนวน 4.11 ล้านบาท และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 81.13 ล้านบาท (การจ่ายคืนเงินกู้ยืม) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 จำนวน 387.88 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 60.36 ล้านบาท จากวันที่ 1 มกราคม 2569

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2568	2569	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	1.16	1.25	0.09
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	1.03	1.11	0.08
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	11.70	12.15	0.45
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	30.76	29.64	(1.12)
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.43	0.40	(0.03)
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.32	0.30	(0.02)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	7.58	7.35	(0.23)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	7.76	6.75	(1.01)

*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)

กรรมการผู้จัดการ