เลขที CS/EL/AMA010/2569

วันที่ 11 พฤศจิกายน 2569

เรื่อง คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานรอบไตรมาส 3 ปี 2569

เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงาน ไตรมาส 3 ปี 2569

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 3 ปี 2568	ไตรมาส 2 ปี 2569	ไตรมาส 3 ปี 2569	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ
รายได้จากการขนส่ง	714.27	715.68	733.99	2.76%	2.56%
กำไรขั้นต้น	113.93	91.03	92.03	-19.23%	1.10%
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	0.04	0.03	100.00%	-37.50%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	(1.34)	0.79	0.97	172.42%	22.07%
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือทางการเงิน	(0.15)	(4.88)	16.14	10,944.48%	430.38%
กำไรสุทธิ	44.49	23.07	51.19	15.06%	121.85%
อัตรากำไรขั้นต้น (%)*	15.95%	12.72%	12.54%	(3.41) จุด	(0.18) จุด
อัตรากำไรสุทธิ (%)*	6.23%	3.22%	6.97%	0.74 จุด	3.75 จุด
รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (งบเฉพาะกิจการ)	9.71	9.27	10.25	5.59%	10.56%

*ผลต่างของอัตรากำไรแสดงเป็นจุดเปอร์เซ็นต์

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม



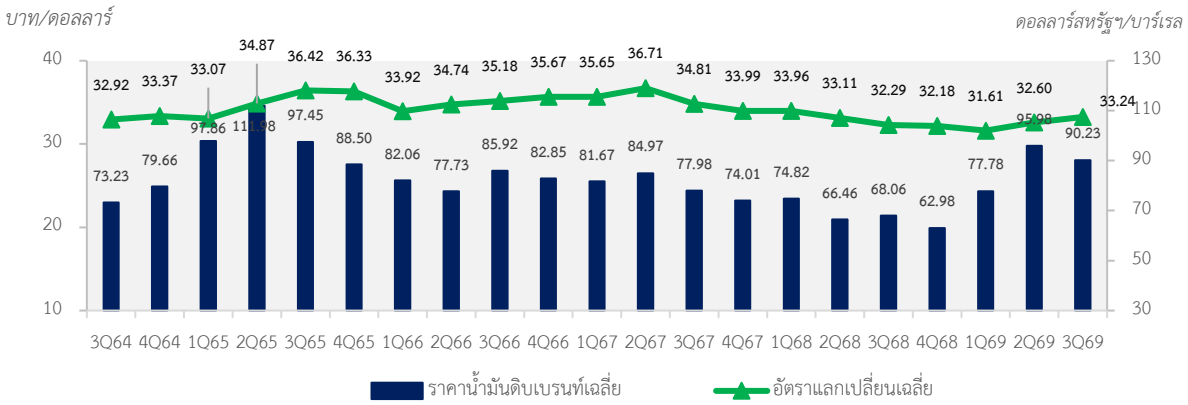
- ในไตรมาส 3 ปี 2569 ราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 4,551 ริงกิตต่อตัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.7 จากไตรมาสก่อน (4,519 ริงกิตต่อตัน) จากความกังวลด้านปริมาณผลผลิตและความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ปลายไตรมาสเริ่มมีสัญญาณกดดันด้านอุปทานตามผลผลิตที่เข้าสู่ช่วงสูงสุดของฤดูกาล ขณะที่ปริมาณการส่งออกขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านนโยบายเป็นสำคัญ โดยอินโดนีเซียเริ่มบังคับใช้ไบโอดีเซล B50 ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569 แบบค่อยเป็นค่อยไปในช่วงเปลี่ยนผ่าน 3 เดือน และจำหน่ายเต็มรูปแบบทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2569 ส่งผลให้ความต้องการใช้ CPO ภายในประเทศเพิ่มขึ้นราว 5.3 ล้านตัน ขณะที่ผู้ส่งออกอินโดนีเซียเร่งส่งมอบสินค้าก่อนอัตราภาษีส่งออกที่สูงขึ้นในเดือนตุลาคม และก่อนมาตรการกำกับการส่งออกตามกฎกระทรวงการค้า Permendag 16/2026 ที่กำหนดให้ส่งออกได้เฉพาะรัฐวิสาหกิจตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2570 ทั้งนี้ ในเดือนกันยายน ค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้น จากความต้องการนำเข้าน้ำมันปาล์มของจีนและอินเดียที่เพิ่มขึ้นจากเทศกาลไหว้พระจันทร์และเทศกาลดิวาลี (อ้างอิง: MPOB, MPOC, Phillip Capital Research, GAPKI, Gulf News)
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 3 ปี 2569 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยไตรมาส 3/2569 อยู่ที่ 90.23 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 32.57 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (68.06 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล) แต่ปรับตัวลดลง ร้อยละ 5.99 จากไตรมาสก่อน (95.98 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล) อย่างไรก็ตาม ราคามีความผันผวนสูงตลอดไตรมาสตามสถานการณ์บริเวณช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งทวีความรุนแรงขึ้นอีกครั้ง โดยสหรัฐฯ ได้ดำเนินการโจมตีทางทหารต่ออิหร่านเพิ่มเติมในวันที่ 1 กันยายน 2569 ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นในช่วงปลายไตรมาส และต้นทุนเชื้อเพลิงของบริษัทยังคงอยู่ในระดับสูงและมีความเสี่ยงที่จะผันผวนต่อไป (อ้างอิง: Investing.com)
- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนองบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท ทั้งนี้ ในไตรมาส 3 ปี 2569 อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยอยู่ที่ 33.24 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าลงร้อยละ 1.96 จากค่าเฉลี่ยของไตรมาสก่อนที่ 32.60 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีปัจจัยกดดันให้เงินบาทอ่อนค่า 3 ประการ ได้แก่ (1) ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่แข็งค่าขึ้นจากความกังวลเรื่องเงินเฟ้อสหรัฐฯ ที่ทำให้ตลาดคาดว่า Fed อาจขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพิ่มเติม และผลตอบแทนพันธบัตรสหรัฐฯ อายุ 30 ปีที่ปรับขึ้นสูงสุดในรอบเกือบ 20 ปี (2) ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นจากสถานการณ์ช่องแคบฮอร์มุซ โดยเฉพาะเมื่อสหรัฐฯ กลับมาโจมตีอิหร่านในช่วงกลางเดือนกรกฎาคมและต้นเดือนกันยายน และ (3) ราคาทองคำที่ปรับลดลงในบางช่วง อย่างไรก็ตาม เงินบาทมีแรงหนุนให้แข็งค่าขึ้นเป็นช่วง ๆ จากการที่สหรัฐฯ และอิหร่านชะลอการโจมตีชั่วคราวในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม ตัวเลขเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่อ่อนแอกว่าคาด ราคาทองคำที่ปรับเพิ่มขึ้น และเงินทุนต่างชาติที่ไหลเข้าตลาดพันธบัตรไทย (อ้างอิง: ธนาคารแห่งประเทศไทย, ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา)
- สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ กลุ่มธุรกิจขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศยังคงได้รับผลกระทบจากความผันผวนและระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ขณะที่อุตสาหกรรม Cold Chain (คลังห้องเย็นและขนส่งควบคุมอุณหภูมิ) ในประเทศไทยยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จากความต้องการสินค้าอาหารแปรรูปและสินค้าแช่เย็น-แช่แข็งที่เพิ่มขึ้นตามพฤติกรรมผู้บริโภค การส่งออกอาหารที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยและระบบติดตามย้อนกลับที่เข้มงวดขึ้น รวมถึงการขยายตัวของธุรกิจเวชภัณฑ์ที่ต้องใช้ระบบควบคุมอุณหภูมิอย่างแม่นยำ โดยรายงานจากสถาบันวิจัยตลาดประเมินว่าตลาด Cold Chain ไทยจะเติบโตต่อเนื่องในช่วงปี 2568–2574 แม้ว่าจะมีแรงกดดันจากต้นทุนพลังงานและการแข่งขันในอุตสาหกรรม
- มูลค่าการส่งออกของไทยในไตรมาส 3/2569 ยังคงเติบโตแข็งแกร่งต่อเนื่อง โดยขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 23.3 (YoY) โดยมีแรงหนุนหลักจากดีมานด์กลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และที่เกี่ยวเนื่องกับ AI ทั้งนี้ แม้มาตรการภาษีนำเข้าเพิ่มเติมของสหรัฐฯ ตามมาตรา 301 (เพิ่มอีกร้อยละ 12.5) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม 2569 แต่การส่งออกไม่ได้ชะลอตัวลงตามที่หลายฝ่ายเคยคาดการณ์ไว้ ซึ่งสะท้อนว่าดีมานด์กลุ่มสินค้าเทคโนโลยียังแข็งแกร่งเพียงพอที่จะชดเชยผลกระทบจากภาษีได้ในภาพรวม ส่งผลบวกต่อปริมาณงานขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท (อ้างอิง: กระทรวงพาณิชย์)

- ยอดขายรถยนต์ในประเทศไตรมาส 3 ปี 2569 อยู่ที่ 174,260 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.69 จากไตรมาสก่อน และเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20.1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) เป็นแรงขับเคลื่อนหลัก ซึ่งมียอดขาย 57,114 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.8 ของยอดขายรวม และเติบโตประมาณร้อยละ 105 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่กลุ่มรถกระบะยังคงหดตัวต่อเนื่อง โดยการผลิตรถกระบะเพื่อจำหน่ายในประเทศเดือนกันยายนลดลงร้อยละ 37.60 (YoY) (อ้างอิง: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)
- จากสถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ส่งผลให้ ทั่วโลกตระหนักถึงปัญหาของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการขนส่ง องค์กรเดินเรือระหว่างประเทศ หรือ International Maritime Organization (IMO) จึงได้กำหนดเป้าหมายในการลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเดินเรืออย่างน้อย 40% ภายในปี 2573 เทียบกับปี 2551 และมุ่งสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 ตามกลยุทธ์ลดก๊าซเรือนกระจกจากเรือของ IMO ฉบับปี 2566 โดย Marine Environment Protection Committee (MEPC) ซึ่งเป็นสมาชิกของ IMO จึงได้นำกฎ EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) และ CII (Carbon Intensity Indicator) มาประกาศใช้ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 ข้อบังคับเหล่านี้คาดว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมาก โดยใช้การควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับเรือ สร้างความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนและการปฏิบัติการของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและตรวจสอบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (อ้างอิง: IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships 2023)
- ในปัจจุบัน บริษัทเริ่มใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 ซึ่งถือเป็นหนึ่งในแนวทางที่ช่วยส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนของบริษัท โดยรถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 จะมีการออกแบบให้เผาไหม้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ลดการใช้เชื้อเพลิงลง ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และช่วยลดการปล่อยมลพิษโดยเฉพาะก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และฝุ่นละออง (PM)



- MPOC คาดว่าการส่งออกน้ำมันปาล์มของมาเลเซียจะกลับมาเพิ่มขึ้นในไตรมาส 4/2569 จากปริมาณเรือที่มากขึ้นและอุปทานน้ำมันพืชชนิดอื่นที่ตึงตัว ประกอบกับอินเดียที่คาดว่าจะนำเข้าน้ำมันปาล์มเพิ่มเพื่อเติมสต็อกหลังเทศกาลดิวาลี ในด้านราคา MPOC คาดว่า CPO จะอยู่เหนือ 4,600 ริงกิตต่อตันในเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากผลผลิตผ่านจุดสูงสุดในเดือนกันยายนแล้ว และจะลดลงตามฤดูกาล ขณะที่สต็อกที่อยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์เป็นปัจจัยที่ต้องติดตาม (อ้างอิง: MPOC, AmSpec)

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับไตรมาส 3 ปี 2569

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ไตรมาส 3 ปี 2568		ไตรมาส 3 ปี 2569		เพิ่มขึ้น/(ลดลง)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	304.93	42.69	333.72	45.47	28.78	9.44%
รายได้จากค่าเสียเวลา	9.59	1.34	7.56	1.03	(2.02)	-21.11%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	314.52	44.03	341.28	46.50	26.76	8.51%
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	399.76	55.97	392.71	53.50	(7.04)	-1.76%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	399.76	55.97	392.71	53.50	(7.04)	-1.76%
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	714.27	100.00	733.99	100.00	19.72	2.76%

ในไตรมาส 3 ปี 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 733.99 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19.72 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.76 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า และเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.56 จากไตรมาสก่อน โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 46.50 และร้อยละ 53.50 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในไตรมาส 3 ปี 2569 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 26.76 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.51 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้ค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากการปรับเพิ่มอัตราค่าระวางเฉลี่ยร้อยละ 17.26 เพื่อสะท้อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่สูงขึ้น ประกอบกับค่าเงินบาทเฉลี่ยที่อ่อนค่าลงร้อยละ 2.94 จาก 32.29 เป็น 33.24 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งช่วยเพิ่มรายได้เมื่อแปลงค่าเป็นเงินบาท อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) จะอยู่ที่ร้อยละ 99.14 ใกล้เคียงกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนแต่ปริมาณการขนส่งในไตรมาสนี้กลับต่ำกว่า ร้อยละ 9.22 เนื่องจากไตรมาสนี้มีเรือขนาด 13,000 ตันขึ้นอู่ 2 ลำ แต่ในไตรมาส 3 ปี 2568 มีเรือขนาด 4,800 ตันขึ้นอู่เพียง 1 ลำ

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถมีรายได้ในไตรมาส 3 ปี 2569 จำนวน 392.71 ล้านบาท ลดลง 7.04 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.76 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยกลุ่มขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและ Cold Chain (AMAL) มีรายได้ 285.74 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7.24 ขณะที่กลุ่มขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และรถยนต์ (TSSK และ Auto) มีรายได้ 106.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.64

รายได้จากการขนส่งสินค้าเหลวลดลง 27.12 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.13 เนื่องจากปริมาณการขนส่งน้ำมันลดลง ท่ามกลางระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังอยู่ในระดับสูงและสถานการณ์ในตะวันออกกลางที่ยังไม่คลี่คลาย

ในทางตรงข้าม รายได้จากการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เติบโตอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้น 4.82 ล้านบาท หรือร้อยละ 44.14 (YoY) จากอุปสงค์ที่ขยายตัวต่อเนื่องในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคและอาหาร (Food Supply Chain) ซึ่งต้องการมาตรฐานการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง ส่งผลให้โครงสร้างรายได้ของธุรกิจขนส่งทางบกมีความหลากหลายและสมดุลมากขึ้น สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท

รายได้จากการขนส่งก๊าซ ตู้คอนเทนเนอร์ และรถยนต์เพิ่มขึ้น 15.26 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.64 (YoY) โดยมีปัจจัยหลักจากมูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยที่ยังขยายตัวต่อเนื่อง แม้มาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ตามมาตรา 301 จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม 2569 ประกอบกับการขยายฐานลูกค้าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์รายใหม่และยอดขายรถยนต์ในประเทศที่ปรับตัวสูงขึ้น

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 92.03 ล้านบาท ลดลง 21.90 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.23 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.10 จากไตรมาสก่อน โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 12.54 ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 15.95 และใกล้เคียงกับไตรมาสก่อนที่ร้อยละ 12.72

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ มีกำไรขั้นต้นอยู่ที่ 14.35 ล้านบาท ลดลง 25.93 ล้านบาท หรือร้อยละ 64.37 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ร้อยละ 4.21 ลดลงจากไตรมาส 3 ปี 2568 ที่มีอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 12.81

การลดลงของความสามารถในการทำกำไร มีสาเหตุหลักจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ตามราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.57 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ขณะที่การปรับเพิ่มอัตราค่าระวางเฉลี่ยร้อยละ 17.26 ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือลดลง

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินมาตรการควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริหารความเร็วเรือให้อยู่ในระดับความเร็วรอบประหยัด (Economic Speed) เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของธุรกิจ

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถในไตรมาส 3 ปี 2569 มีกำไรขั้นต้น 77.67 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4.02 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.46 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 19.78 เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 18.42

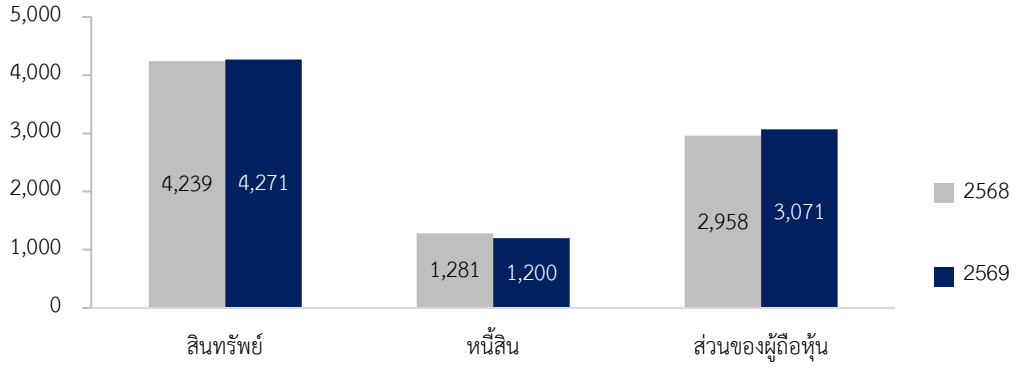
อัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวดีขึ้นแม้รายได้ลดลง เป็นผลจากการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ต้นทุนการให้บริการลดลง

3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในไตรมาส 3 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ 51.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.06 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และเพิ่มขึ้นร้อยละ 121.85 จากไตรมาสก่อน อัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 6.23 เป็นร้อยละ 6.97 แม้กำไรขั้นต้นลดลง โดยมีปัจจัยหลักจากกำไรจากเครื่องมือทางการเงิน 16.14 ล้านบาท เทียบกับขาดทุน 0.15 ล้านบาทในปีก่อนหน้า นอกจากนี้ ค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงส่งผลให้กลุ่มบริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 0.97 ล้านบาท เทียบกับขาดทุน 1.34 ล้านบาทในปีก่อนหน้า

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2569



1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,270.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 31.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.75 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากสินค้าคงเหลือ (น้ำมันเชื้อเพลิง) ที่เพิ่มขึ้น

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,199.97 ล้านบาท ลดลง 81.20 ล้านบาทหรือร้อยละ 6.34 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากการทยอยชำระคืนเงินกู้ยืมตามกำหนด ส่งผลให้ภาระดอกเบี้ยและระดับหนี้สินโดยรวมลดลง

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 3,070.93 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 112.94 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.82 จากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากส่วนต่างจากการแปลงค่างบการเงิน และกำไรสะสมเพิ่มขึ้น แต่หักด้วยเงินปันผลจ่าย 103.58 ล้านบาท ในเดือนพฤษภาคม 2569

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด หน่วย: ล้านบาท

	30 ก.ย. 68	31 ธ.ค. 68	30 ก.ย. 69	เพิ่ม (ลด) YoY	เพิ่ม (ลด) % YoY
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	488.78	658.88	358.76	(130.02)	-26.60%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	(27.78)	(52.04)	(104.80)	(77.02)	-277.24%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(383.31)	(567.94)	(251.79)	131.52	34.31%
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(16.51)	(24.49)	1.54	18.05	109.32%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	61.19	14.42	3.71	(57.47)	-93.93%

	30 ก.ย. 68	31 ธ.ค. 68	30 ก.ย. 69	เพิ่ม (ลด) YoY	เพิ่ม (ลด) % YoY
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	312.98	312.98	327.52	14.55	4.65%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.35	0.13	(0.41)	(0.76)	-218.70%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	374.51	327.52	330.82	(43.69)	-11.66%

งวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 358.76 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนจำนวน 104.80 ล้านบาท (เรือขึ้นอู่) และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 251.79 ล้านบาท (การจ่ายคืนเงินกู้ยืมและการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 จำนวน 330.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.30 ล้านบาท จากวันที่ 1 มกราคม 2569

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2568	2569	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	1.16	1.15	-0.01
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	1.03	0.97	-0.06
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	11.70	11.80	0.10
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	30.76	30.51	-0.25
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.43	0.39	-0.04
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.32	0.29	-0.03
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	7.58	6.51	-1.07
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	7.76	5.63	-2.13

**บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน*

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)

(นายพิศาล รัชกิจประการ)

กรรมการผู้จัดการ

นักลงทุนสัมพันธ์

โทร. 02-001-2801 ต่อ 171