



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

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA001/2568

วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงาน ปี 2567

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 4 ปี 2566	ไตรมาส 3 ปี 2567	ไตรมาส 4 ปี 2567	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ	ปี 2566	ปี 2567	เพิ่ม (ลด) %YoY
รายได้จากการขนส่ง	826.14	742.20	807.19	-2.29%	8.76%	3,050.56	3,158.35	3.53%
กำไรขั้นต้น	166.40	148.92	170.24	2.31%	14.32%	552.97	594.92	7.59%
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่าย ทรัพย์สิน	9.75	(1.35)	(0.44)	-104.50%	67.40%	9.90	39.12	295.05%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตรา แลกเปลี่ยน	(11.01)	(15.69)	4.71	142.74%	130.00%	(16.47)	(11.24)	31.79%
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือ ทางการเงิน	2.42	(1.87)	3.32	36.97%	277.35%	19.38	12.41	-35.97%
กำไรสุทธิ	89.97	59.24	103.49	15.03%	74.69%	308.55	335.61	8.77%
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	20.14%	20.06%	21.09%	4.71%	5.11%	18.13%	18.84%	3.91%
อัตรากำไรสุทธิ (%)	10.89%	7.98%	12.82%	17.73%	60.63%	10.11%	10.63%	5.06%
รายได้จากการขนส่งสินค้าทาง เรือในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (งบเฉพาะกิจการ)	12.99	11.15	11.72	-9.75%	5.15%	48.24	46.10	-4.43%

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- สถาน้ำมันปาล์มมาเลเซีย (MPOC) รายงานว่า ราคาน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยในมาเลเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 และระดับ 4,179.50 ริงกิตต่อตัน หรือประมาณ 940 ดอลลาร์สหรัฐต่อตัน ในปี 2567 เทียบกับ 3,809.50 ริงกิตต่อตัน หรือประมาณ 855 ดอลลาร์สหรัฐต่อตัน ในปี 2566 เนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนจากปรากฏการณ์ เอลนีโญ (El Niño) ทำให้ผลผลิตน้ำมันปาล์มในประเทศผู้ผลิตหลัก เช่น อินโดนีเซียและมาเลเซียลดลง รวมถึงอินโดนีเซียซึ่งเป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลก เพิ่มสัดส่วนผสมของน้ำมันปาล์มในไบโอดีเซลจากร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 40 ทำให้เกิดความจำเป็นต้องใช้น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณที่สามารถส่งออกไปยังตลาดโลกลดลง ทั้งนี้ คาดการณ์ราคาน้ำมันปาล์มในปี 2568 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจากความต้องการไบโอดีเซลในอินโดนีเซีย และผลกระทบจากสภาพอากาศ แต่การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันปาล์มอาจถูกจำกัดจากการแข่งขันกับน้ำมันพืชชนิดอื่น เช่น น้ำมันถั่วเหลือง และการเพิ่มขึ้นของภาษีส่งออก CPO จากร้อยละ 7.5 เป็นร้อยละ 10 เพื่อสนับสนุนนโยบายไบโอดีเซล
- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนอทางการเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท โดยอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2567 อยู่ที่ 33.99 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 35.67 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ และแข็งค่าขึ้นจากไตรมาส 3 ปี 2567 ที่มีอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยอยู่ที่ 34.81 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ค่าเงินบาทเฉลี่ยตลอดปี 2567 อยู่ที่ 35.26 บาท

ดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลง ร้อยละ 1.29 จากปี 2566 จากความไม่แน่นอนทางการเมืองภายในประเทศ ส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยระหว่างสหรัฐฯ และไทยที่กว้างขึ้น และปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจไทยที่เปราะบาง ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) คาดการณ์ว่า ค่าเงินบาทจะอ่อนค่าลงเล็กน้อยจากค่าเฉลี่ยปี 2567 เนื่องจากการดำเนินนโยบายการเงินของธนาคารกลางสหรัฐฯ (เฟด) และนโยบายการค้าของรัฐบาลสหรัฐฯ อาจส่งผลให้เงินดอลลาร์สหรัฐแข็งค่า ซึ่งจะกดดันให้สกุลเงินอื่น ๆ รวมถึงเงินบาทอ่อนค่าลง รวมถึงการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนอาจส่งผลให้ค่าเงินหยวนอ่อนค่า ซึ่งจะมีผลกระทบต่อค่าเงินบาท เนื่องจากไทยมีความสัมพันธ์ทางการค้ากับจีนอย่างใกล้ชิด และปัจจัยพื้นฐานทางความเปราะบางของเศรษฐกิจไทยและความเสี่ยงต่อการฟื้นตัวที่ช้า อาจทำให้นักลงทุนขาดความเชื่อมั่น ส่งผลให้ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงได้

- จากสถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ส่งผลให้ ทั่วโลกตระหนักถึงปัญหาของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการขนส่ง องค์การเดินเรือระหว่างประเทศ 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 โดยใช้การควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับเรือ สร้างความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนและการปฏิบัติการของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและตรวจสอบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- ในปัจจุบัน บริษัทเริ่มใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 ซึ่งถือเป็นหนึ่งในแนวทางที่ช่วยส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนของบริษัท โดยรถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 จะมีการออกแบบให้เผาไหม้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ลดการใช้เชื้อเพลิงลง ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และช่วยลดการปล่อยมลพิษ โดยเฉพาะก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และฝุ่นละออง (PM)
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 4 ปี 2567 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 74.01 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลง ร้อยละ 10.67 จากราคาเฉลี่ยในช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลง ร้อยละ 5.09 จากไตรมาสที่ 3 ปี 2567 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยปี 2567 อยู่ที่ 79.86 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 2.81 จากปี 2566 ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลดลง เนื่องจากอุปทานที่เพิ่มขึ้นจากการที่สหรัฐอเมริกาและผู้ผลิตนอกกลุ่ม OPEC เพิ่มการผลิตน้ำมันเข้าสู่ตลาดโลกแต่ความต้องการกลับลดลง โดยเฉพาะประเทศจีนที่กำลังเผชิญกับกิจกรรมการผลิตที่ลดลงและภาวะซบเซาในภาคอสังหาริมทรัพย์

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับปี 2567

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ปี 2566		ปี 2567	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	1,646.94	53.99	1,597.81	50.59
รายได้จากค่าเสียเวลา	29.50	0.97	25.56	0.81
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	1,676.44	54.96	1,623.37	51.40
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	1,374.12	45.04	1,534.98	48.60
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	1,374.12	45.04	1,534.98	48.60
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	3,050.56	100.00	3,158.35	100.00

ในปี 2567 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 3,158.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 107.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.53 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 51.40 และร้อยละ 48.60 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือลดลง จำนวน 53.07 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.17 จากปีก่อนหน้า โดยหลักมาจากการอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยปี 2567 ที่ปรับตัวลดลง ร้อยละ 1.88 รวมถึงปริมาณการขนส่งลดลง ร้อยละ 2.37 เนื่องจาก ปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้เรือต้องเสียเวลาจอดรอนานกว่าปกติ ส่งผลให้อัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) ในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 96.42 ลดลงจากปี 2566 ที่ร้อยละ 97.29

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ มีรายได้สำหรับปี 2567 จำนวน 1,534.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2566 จำนวน 160.85 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 11.71 โดยรายได้หลักมาจากการขนส่งสินค้าเหลว คิดเป็น 1,201.09 ล้านบาท รองลงมาคือการขนส่งแก๊ส และตู้คอนเทนเนอร์ 327.94 ล้านบาท และการขนส่งรถยนต์ 5.95 ล้านบาท

รายได้ของธุรกิจการขนส่งสินค้าเหลว เพิ่มขึ้น 188.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.58 โดยปี 2567 มีปริมาณการขนส่งน้ำมันรวม 3,096.68 ล้านลิตร เพิ่มขึ้น 500.70 ล้านลิตร หรือร้อยละ 19.29 จากปีก่อนหน้า จากจำนวนกองรถที่เพิ่มขึ้นจาก 304 คัน เป็น 334 คัน

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 594.92 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.59 จากปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ ร้อยละ 18.84 สูงขึ้นจากปี 2566 ที่ ร้อยละ 18.13

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ มีกำไรขั้นต้นอยู่ที่ 336.68 ล้านบาท ลดลง 20.98 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.87 จากปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ ร้อยละ 20.74 ลดลงจากปี 2566 ที่ร้อยละ 21.33 กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงโดยหลักเกิดจากอัตราค่าระวางเฉลี่ยที่ลดลง และปริมาณการขนส่งลดลง อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีการควบคุมความเร็วของเรือให้อยู่ที่ความเร็วรอบประหยัด (Economic Speed) เพื่อพยายามลดต้นทุน

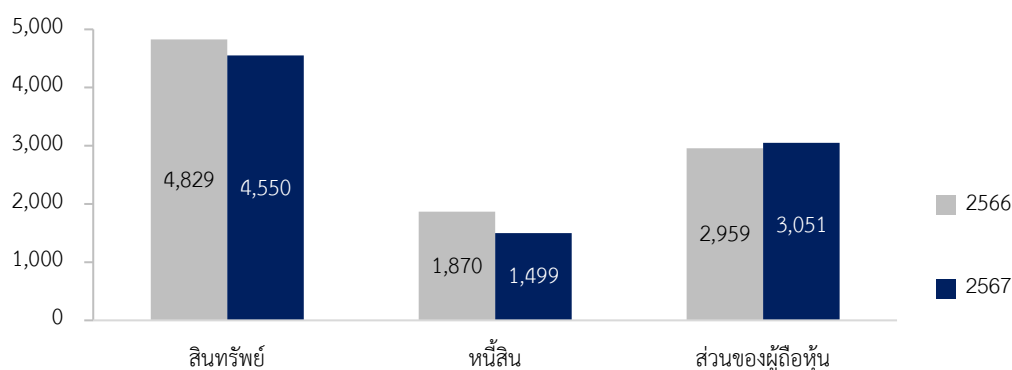
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถในปี 2567 มีกำไรขั้นต้น 258.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 62.93 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.22 จากปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 16.82 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ ร้อยละ 14.21 สาเหตุหลักมาจากการบริหารจัดการจำนวนเที่ยววิ่งและต้นทุน รวมถึงการเพิ่มอัตรากำไรใช้งานกองรถเฉลี่ย (Fleet Utilization) ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในปี 2567 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 8.77 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อยู่ที่ 335.61 ล้านบาท อัตรากำไรสุทธิ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10.11 มาอยู่ที่ ร้อยละ 10.53 ส่วนหนึ่งเกิดจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567



1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,550.23 ล้านบาท ลดลง 278.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.76 จากสิ้นปีก่อนหน้า โดยหลักเกิดจากการขายเรือ จำนวน 1 ลำ

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,498.87 ล้านบาท ลดลง 370.76 ล้านบาทหรือร้อยละ 19.83 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุจากเงินกู้ยืมลดลง

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 3,051.36 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 92.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.12 จากสิ้นปีก่อนหน้า

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	30 ก.ย. 67	31 ธ.ค. 66	31 ธ.ค. 67	เพิ่ม (ลด) YoY	เพิ่ม (ลด) % YoY
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	506.73	614.85	677.35	62.50	10.17%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	161.04	(191.65)	97.82	289.47	151.04%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(641.09)	(563.96)	(730.72)	(166.76)	-29.57%
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(7.40)	19.57	(1.03)	(20.60)	-105.25%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	19.27	(121.19)	43.42	164.61	135.83%

	30 ก.ย. 67	31 ธ.ค. 66	31 ธ.ค. 67	เพิ่ม (ลด) YoY	เพิ่ม (ลด) % YoY
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	269.50	390.55	269.50	(121.05)	-30.99%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.48	0.14	0.05	(0.09)	-62.91%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	289.25	269.50	312.98	43.47	16.13%

งวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 677.35 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการลงทุนจำนวน 97.82 ล้านบาท (ขายเรือจำนวน 1 ลำ) และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 730.72 ล้านบาท (การจ่ายเงินกู้ยืมและการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 312.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 20.92 ล้านบาท จากวันที่ 1 มกราคม 2567

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2566	2567	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	0.85	0.96	0.12
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	0.70	0.83	0.13
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	12.91	12.22	-0.69
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	27.88	29.46	1.58
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.63	0.49	-0.14
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.51	0.39	-0.12
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	8.21	9.26	1.05
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	10.57	11.17	0.60

*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)

กรรมการผู้จัดการ

นักลงทุนสัมพันธ์

โทร. 02-001-2801 ต่อ 171