

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

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA001/2564

วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564

เรื่อง คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงาน ปี 2563
เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงานปี 2563

บทสรุปผู้บริหาร

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ

บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) มีรายได้ลดลง 100.84 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.95 จากปีก่อนหน้า ในส่วนของกำไรขั้นต้นของบริษัทใน ปี 2563 ลดลง 10.67 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.63 จากปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากอัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (fleet utilization) ที่ลดต่ำลง เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (“Covid-19”) ในช่วงต้นปี ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อนหน้า

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ

บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) มีรายได้เพิ่มขึ้น 8.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.34 จากปีก่อนหน้า แต่มีกำไรขั้นต้น ลดลง 37.87 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.10 จากปีก่อนหน้า รายได้และกำไรขั้นต้นที่ลดลงมาจากการปรับใช้ราคาน้ำมันอ้างอิงที่คิดรายได้จากน้ำมันดีเซล B7 มาเป็นน้ำมันดีเซล B10 ซึ่งมีราคาที่ต่ำกว่า 3 บาทต่อลิตร อีกทั้ง อัตราการใช้งานกองรถเฉลี่ย (Fleet Utilization) อยู่ที่ร้อยละ 90.57 น้อยกว่า ปี 2562 ที่ร้อยละ 94.63

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

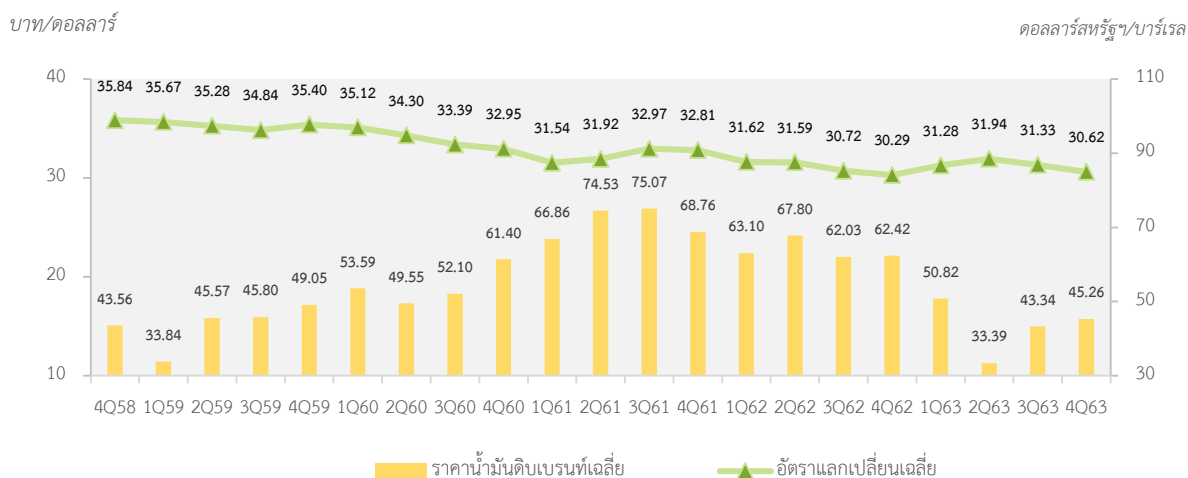
หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 4 ปี 2562	ไตรมาส 3 ปี 2563	ไตรมาส 4 ปี 2563	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ
รายได้จากการขนส่ง	509.74	452.25	433.19	(15.02%)	(4.21%)
กำไรขั้นต้น	115.94	116.80	82.29	(29.02%)	(29.55%)
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	(0.03)	5.33	N/A	17,866.67%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	(0.19)	9.94	-14.51	7,536.84%	(245.98%)
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือทางการเงิน	-	(8.32)	14.74	N/A	277.16%
กำไรสุทธิ	53.49	71.44	39.28	(26.57%)	(45.02%)
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	22.74%	25.83%	19.00%		
อัตรากำไรสุทธิ (%)	10.49%	15.80%	9.07%		
รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ (งป เฉพาะกิจการ)	10.98	9.91	8.98	(18.21%)	(9.38%)

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- ปี 2563 ช่วงต้นปีนักวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มมากกว่าปี 2562 เนื่องจากผู้ผลิตน้ำมันปาล์มรายใหญ่ ได้แก่ อินโดนีเซียและมาเลเซีย มีความพร้อมอย่างเต็มที่ที่จะขยายกำลังการผลิต แต่อย่างไรก็ตาม ผลผลิตน้ำมันปาล์มในปี 2563 กลับลดลง สาเหตุจากสองปัจจัยหลัก ได้แก่ ปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ คือ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ(ภัยแล้ง)ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศอินโดนีเซีย และปัจจัยจากผู้ประกอบการรายย่อยที่ไม่สามารถควบคุมคุณภาพการเพาะปลูกและเก็บเกี่ยวผลผลิตได้อย่างคงที่ นอกจากนี้ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (“Covid-19”) เป็นเหตุให้ผลผลิตลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผลผลิตน้ำมันปาล์มของมาเลเซียลดลงเหลือ 19.1 ล้านตัน ซึ่งลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ 19.4 ล้านตัน ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งสะท้อนให้เห็นในราคาน้ำมันปาล์มที่ปรับตัวขึ้น โดยเฉพาะในช่วงไตรมาส 3 และ 4 ของปี 2563
- ปี 2564 คาดการณ์ราคาน้ำมันปาล์มมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากช่วงกลางปี 2563 เนื่องจากปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มที่ลดลงในไตรมาสแรกปี 2564 ประกอบกับนโยบายของประเทศอินโดนีเซียที่ปรับเปลี่ยนภาษีการส่งออกน้ำมันปาล์มเป็นอัตราก้าวหน้า (จากเดิมเก็บภาษีในอัตราคงที่) เพื่อสนับสนุนการใช้น้ำมันไบโอดีเซล B30 นอกจากนี้ ราคาน้ำมันพืชประเภทอื่น ได้แก่ น้ำมันถั่วเหลืองก็ปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศและปัญหาเรื่องแรงงานประท้วงในประเทศอาร์เจนตินา รวมถึงราคาน้ำมันดอกทานตะวันก็สูงขึ้นเช่นเดียวกันจากผลผลิตที่ขาดแคลน
- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนองบการเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท โดย ปี 2563 อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อยู่ที่ 31.29 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าลงเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 31.06 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยปี 2563 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 43.20 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลง ร้อยละ 32.32 จากราคาเฉลี่ยในปี 2562 ราคาน้ำมันดิบลดต่ำลงอย่างมาก เนื่องจากอุปสงค์น้ำมันที่หดตัวอย่างรุนแรง จากการแพร่ระบาดของ COVID-19 แม้ว่ากลุ่ม OPEC+ (ประกอบด้วยกลุ่ม OPEC และพันธมิตรนำโดยรัสเซีย) จะลดปริมาณการผลิตเป็นจำนวนมากที่สุดเป็นประวัติการณ์ตั้งแต่ต้นเดือนพฤษภาคม 2020 รวมถึงในการประชุมของกลุ่ม G20 สหรัฐฯ บราซิล และแคนาดาตกลงจะลดปริมาณการผลิตน้ำมันเพื่อช่วยกันลดระดับอุปทานน้ำมันส่วนเกินในตลาดลง แต่โดยรวมแล้วการผลิตที่ลดลงดังกล่าวยังเป็นปริมาณที่น้อยกว่าการลดลงของอุปสงค์น้ำมัน

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับปี 2563

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ปี 2562		ปี 2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	1,209.60	63.67	1,155.82	63.95
รายได้จากค่าเสียหายเวลา	59.42	3.13	12.36	0.68
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	1,269.02	66.80	1,168.18	64.64
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ				
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	630.69	33.20	639.11	35.36
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	630.69	33.20	639.11	35.36
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	1,899.71	100.00	1,807.29	100.00

ในปี 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 1,807.29 ล้านบาท ลดลง 92.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.87 จากปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัท ย่อย คิดเป็นร้อยละ 64.64 และร้อยละ 35.36 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือลดลง จำนวน 100.84 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.95 จากปีก่อนหน้า ส่วนหนึ่งเนื่องจากอัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อนหน้า ร้อยละ 4.38 นอกจากนี้ ในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (“Covid-19”) ประเทศจีนออกมาตรการล็อกดาวน์ปิดประเทศ จึงทำให้รอบเรือวิ่งได้ต่ำกว่าปกติ ส่งผลให้บริษัทมีอัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (fleet utilization) ในปี 2563 ที่ร้อยละ 90.57 ต่ำกว่า ปี 2562 ที่ร้อยละ 94.63

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทย่อยมีรายได้เพิ่มขึ้น 8.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.34 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า รายได้เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับกองรถที่เพิ่มขึ้นจาก 181 คัน เป็น 235 คัน และในปี 2563 มีปริมาณการขนส่งน้ำมันรวม 1,906.93 ล้านลิตร เพิ่มขึ้น 249.69 ล้านลิตร หรือร้อยละ 15.07 จากปีก่อนหน้า แต่เนื่องจากการปรับใช้ราคาน้ำมันอ้างอิง*ที่คิดรายได้จากน้ำมันดีเซล B7 มาเป็นน้ำมันดีเซล B10 ซึ่งมีราคาที่สูงกว่า ส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น นอกจากนี้ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (“Covid-19”) เป็นเหตุให้ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ ประกอบกับในปีประเทศไทยได้รับอิทธิพลจากมรสุม ส่งผลให้มีปริมาณน้ำฝนมากกว่าปกติ ในขณะที่ปี 2562 ค่อนข้างแห้งแล้ง มีปริมาณฝนน้อยกว่าที่เคยเกิดขึ้นเป็นส่วนใหญ่** จึงทำให้บริษัทมีอัตราการใช้งานกองรถเฉลี่ย (Fleet Utilization) ร้อยละ 87.48 น้อยกว่าปี 2562 ที่ร้อยละ 96.19

*หมายเหตุ – ราคาขายส่งจะถูกคำนวณจากราคาอ้างอิงดีเซลพื้นฐานหน้าสถานีบริการ ซึ่งตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563 ได้มีการประกาศเปลี่ยนดีเซลพื้นฐานจาก B7 เป็น B10 (B10 ราคาต่ำกว่า B7 เฉลี่ยประมาณ 3 บาทต่อลิตรในปี 2563)

**ที่มา: สรุปลักษณะอากาศ, กรมอุตุนิยมวิทยา (<https://www.tmd.go.th/index.php>)

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 361.60 ล้านบาท ลดลง 48.55 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.84 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 20.01 เทียบกับอัตรากำไรขั้นต้น ปี 2562 ที่ ร้อยละ 21.59

กำไรขั้นต้นของการขนส่งสินค้าทางเรือใน ปี 2563 อยู่ที่ 219.98 ล้านบาท ลดลง 10.67 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.63 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 18.83 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 18.17 อัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น มีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนหลักในการขนส่งสินค้าปรับตัวลดลง ทั้งนี้ ต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายหลัก คือ (1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และ (3) ค่าเสื่อมราคา

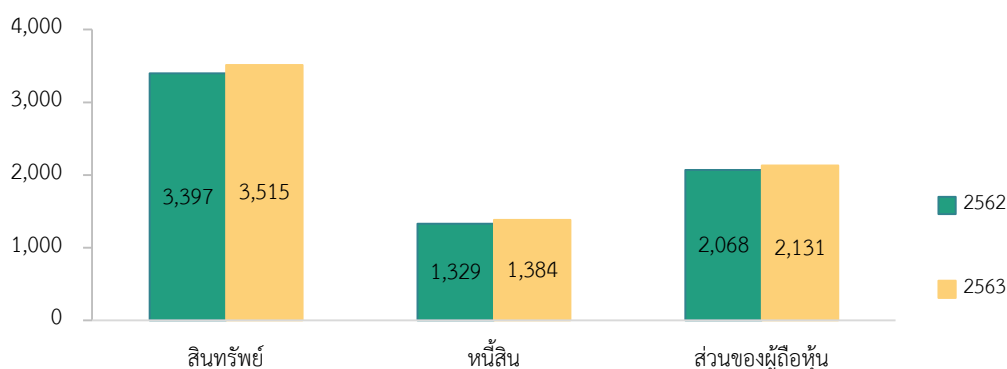
ขณะที่กำไรขั้นต้นของการขนส่งสินค้าทางรถใน ปี 2563 อยู่ที่ 141.62 ล้านบาท ลดลง 37.88 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.10 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นที่ร้อยละ 22.16 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าที่ ร้อยละ 28.46 ซึ่งเป็นผลกระทบจากการปรับราคาน้ำมันอ้างอิงค่าขนส่ง และอัตรากำไรการใช้งานกองรถเฉลี่ย (Fleet Utilization) ที่ลดลงเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโรคและสภาพภูมิอากาศดังที่กล่าวไว้ข้างต้น

3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ใน ปี 2563 กำไรสุทธิของบริษัทและบริษัทย่อยอยู่ที่ 170.34 ล้านบาท ลดลง 10.18 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.64 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 9.43 เทียบกับอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้ใน ปี 2562 ที่ ร้อยละ 9.50

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



1) สินทรัพย์รวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ จำนวน 3,514.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 117.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.46 จากสิ้นปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุหลักจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น และรถบรรทุกน้ำมันและส่วนควบที่เพิ่มขึ้น จำนวน 54 คัน

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,383.94 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 54.97 ล้านบาทหรือร้อยละ 4.14 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักเนื่องจากบริษัทมีสัญญาเช่าทางการเงินที่เพิ่มขึ้น

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 2,130.62 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 62.55 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.02 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากกำไรสำหรับการดำเนินงานจากปี 2563 สุทธิด้วยการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในไตรมาสที่ 2

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2563	เพิ่ม (ลด)	เพิ่ม (ลด) %
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	465.08	436.78	(28.30)	(6.08%)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	(115.00)	67.52	182.52	(158.71%)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(508.13)	(373.78)	134.35	(26.44%)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	45.94	5.78	(40.16)	(87.43%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(112.11)	136.29	248.40	(221.57%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	199.52	88.24	(111.28)	(55.77%)
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.83	0.43	(0.40)	(47.91%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	88.24	224.97	136.73	154.94%

งวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 436.78 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการลงทุนจำนวน 67.52 ล้านบาท (จากการขายสินทรัพย์ ได้แก่ เรือจ้าวอโนมา และเรือพริมโรส) และกระแสเงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 373.78 ล้านบาท (จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้และการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 224.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 136.73 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2562

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2562	2563	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหมุนเวียน (เท่า)	0.51	0.70	0.19
อัตราส่วนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	0.39	0.61	0.22
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	16.15	16.56	0.41
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	22.29	21.74	(0.55)
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.64	0.65	0.01
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.56	0.59	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	7.64	6.86	(0.78)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	8.76	8.11	(0.65)

*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 20-25 วัน

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)

กรรมการผู้จัดการ

นักลงทุนสัมพันธ์

โทร. 02-001-2801 ต่อ 171