



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

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA008/2569

วันที่ 11 สิงหาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานรอบไตรมาส 2 ปี 2569
เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงาน ไตรมาส 2 ปี 2569

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 2 ปี 2568	ไตรมาส 1 ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2569	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ
รายได้จากการขนส่ง	730.11	700.20	715.68	-1.98%	2.21%
กำไรขั้นต้น	136.69	110.95	91.03	-33.41%	-17.96%
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่ายทรัพย์สิน	0.00	2.46	0.04	957.74%	-98.33%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	(2.02)	1.51	0.79	139.24%	-47.62%
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือทางการเงิน	(0.22)	-	(4.88)	-2,115.17%	-100.00%
กำไรสุทธิ	63.38	38.22	23.07	-63.59%	-39.63%
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	18.72%	15.85%	12.72%	-6.00%	-3.13%
อัตรากำไรสุทธิ (%)	8.68%	5.46%	3.22%	-2.24%	-2.24%
รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในสกุล เงินดอลลาร์สหรัฐฯ (งบเฉพาะกิจการ)	9.77	8.84	9.27	-5.09%	4.92%

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- ในไตรมาส 2 ปี 2569ราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) ในตลาดมาเลเซียปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้าอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 4,519 ริงกิตต่อดัน เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2569 ที่เฉลี่ย 4,139 ริงกิตต่อดัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.2 โดยราคาปรับตัวขึ้นสูงสุดในเดือนเมษายนที่เฉลี่ย 4,568 ริงกิตต่อดัน ก่อนเริ่มอ่อนตัวลงเล็กน้อยในเดือนพฤษภาคมและมีกุนายนมาอยู่ที่เฉลี่ย 4,499 และ 4,491 ริงกิตต่อดันตามลำดับ ปัจจัยหนุนหลักมาจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลางที่ผลักดันราคาพลังงานให้อยู่ในระดับสูง ซึ่งหนุนราคาน้ำมันปาล์มผ่านความสัมพันธ์กับราคาน้ำมันดิบและการใช้เป็นวัตถุดิบไปโอดีเซล ประกอบกับมาตรการ B50 ของอินโดนีเซียที่เริ่มบังคับใช้ 1 กรกฎาคม 2569 ทั้งนี้ ในช่วงปลายไตรมาสราคาเริ่มมีทิศทางอ่อนตัวลงตามความคาดหวังต่อข้อตกลงสันติภาพระหว่างสหรัฐฯ-อิหร่านที่ช่วยลดความเสี่ยงด้านอุปทานพลังงาน (อ้างอิง: MPOB, MPOC)
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 2 ปี 2569 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 95.98 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้น ร้อยละ 44.42 จากราคาเฉลี่ยในช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น ร้อยละ 23.40 จากไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ทั้งนี้ ราคาน้ำมันดิบยังคงอยู่ในระดับสูงต่อเนื่องจากสถานการณ์สงครามสหรัฐฯ-อิหร่านและการปิดช่องแคบฮอร์มุซที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ปลายไตรมาส 1 โดยราคาน้ำมันดิบพุ่งขึ้นทะลุระดับ 115 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในช่วงเดือนเมษายน 2569 อย่างไรก็ตาม ราคาปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงปลายไตรมาส ภายหลังสหรัฐฯ และอิหร่านบรรลุข้อตกลงสันติภาพเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2569 และมีปริมาณเรือขนส่งน้ำมันแล่นผ่านช่องแคบฮอร์มุซเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบเบรนท์ปรับตัวลดลงมาอยู่ในระดับใกล้เคียงช่วงก่อนเกิดความขัดแย้งภายในสิ้นเดือนมิถุนายน ความผันผวนดังกล่าวส่งผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมัน

เชื้อเพลิงเรือ (Bunker Fuel) อย่างมีนัยสำคัญตลอดไตรมาส แม้จะเริ่มเห็นสัญญาณผ่อนคลายในช่วงปลายไตรมาส (อ้างอิง: EIA, Reuters, CNBC)

- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนองบการเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท โดยอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงไตรมาส 2 ปี 2569 อยู่ที่ 32.60 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 33.11 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แต่อ่อนค่าลงจากไตรมาส 1 ปี 2569 ที่มีอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยอยู่ที่ 31.61 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ปัจจัยหลักมาจากการที่ดอลลาร์สหรัฐฯ กลับมาแข็งค่าขึ้นตามทิศทางราคาพลังงานที่ปรับตัวสูงขึ้นในช่วงต้น-กลางไตรมาสจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ประกอบกับท่าทีของธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ในการประชุม FOMC ที่คงอัตราดอกเบี้ยและส่งสัญญาณระยะยาวต่อเงินเฟ้อ ซึ่งช่วยลดแรงกดดันด้านการอ่อนค่าของดอลลาร์สหรัฐฯ การอ่อนค่าของเงินบาทในไตรมาสนี้ช่วยบรรเทาผลกระทบจากการแปลงค่ารายได้ (FX Translation) ของธุรกิจขนส่งทางเรือได้บางส่วน (อ้างอิง: BOT, Reuters)
- สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ กลุ่มธุรกิจขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศยังคงได้รับผลกระทบจากความผันผวนและระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อพฤติกรรมผู้บริโภคในการระยะยาวการใช้จ่ายและปรับเปลี่ยนมาใช้น้ำมันอย่างประหยัดมากขึ้น กดดันให้อุปสงค์และปริมาณความต้องการใช้น้ำมันในภาพรวมชะลอตัวลง ขณะที่อุตสาหกรรม Cold Chain (คลังห้องเย็นและขนส่งควบคุมอุณหภูมิ) ในประเทศไทยยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จากความต้องการสินค้าอาหารแปรรูปและสินค้าแช่เย็น-แช่แข็งที่เพิ่มขึ้นตามพฤติกรรมผู้บริโภค การส่งออกอาหารที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยและระบบติดตามย้อนกลับที่เข้มงวดขึ้น รวมถึงการขยายตัวของธุรกิจเวชภัณฑ์ที่ต้องใช้ระบบควบคุมอุณหภูมิอย่างแม่นยำ โดยรายงานจากสถาบันวิจัยตลาดประเมินว่าตลาด Cold Chain ไทยจะเติบโตต่อเนื่องในช่วงปี 2568-2574 แม้ว่าจะมีแรงกดดันจากต้นทุนพลังงานและการแข่งขันในอุตสาหกรรม
- มาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกของไทยในไตรมาส 2 ปี 2569 โดยผู้ประกอบการเร่งส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมล่วงหน้าก่อนมาตรการภาษีมีผลบังคับใช้ ส่งผลให้การส่งออกของไทยเติบโตสูงถึงร้อยละ 23.1 ในเดือนเมษายน 2569 ก่อนชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 10.6 ในเดือนพฤษภาคม 2569 อย่างไรก็ตาม มาตรการภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ภายใต้มาตรา 301 ซึ่งเรียกเก็บเพิ่มจากอัตราปกติ (MFN) อีกร้อยละ 12.5 จากประเด็นการไม่มีมาตรการห้ามนำเข้าสินค้าที่ผลิตจากแรงงานบังคับ เพิ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม 2569 ซึ่งเป็นช่วงหลังปิดไตรมาส 2 จึงยังไม่มีกระทบผลประกอบการไตรมาสโดยตรง แต่เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ต้องติดตามในไตรมาสถัดไป โดยกลุ่มสินค้าที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงคืออาหารแปรรูป ชิ้นส่วนรถยนต์ และสิ่งทอ
- 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 โดยใช้การควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับเรือ สร้างความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนและการปฏิบัติการของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและตรวจสอบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- ในปัจจุบัน บริษัทเริ่มใช้รถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 ซึ่งถือเป็นหนึ่งในแนวทางที่ช่วยส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนของบริษัท โดยรถบรรทุกเครื่องยนต์มาตรฐาน EURO 5 จะมีการออกแบบให้เผาไหม้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ลดการใช้เชื้อเพลิงลง ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และช่วยลดการปล่อยมลพิษ โดยเฉพาะก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และฝุ่นละออง (PM)

สรุปสถานการณ์สำคัญหลังไตรมาส 2/2569

– 3 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อแนวโน้มผลการดำเนินงานในไตรมาสถัดไป



ปัจจัยผ่อนคลาย

ช่องแคบฮอร์มุซ

- การเจรจาเปิดเส้นทางเดินเรือ (อิหร่าน–โอมาน–สหรัฐฯ) ใกล้บรรลุข้อสรุป
- คาดช่วยลดความผันผวนราคาน้ำมันดิบ และผ่อนคลายต้นทุนน้ำมันเรือระยะถัดไป



ปัจจัยกดดัน

ภาษีนำเข้าสหรัฐฯ มาตรา 301

มีผลบังคับใช้ 24 กรกฎาคม 2569

- สหรัฐฯ เรียกเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มอัตรา 12.5% กับสินค้าจากไทย
- อาจกระทบปริมาณส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม และอุปสงค์ขนส่งทางบกกลุ่มตู้คอนเทนเนอร์ (Q3/69)



ต้องติดตามใกล้ชิด

ความผันผวนราคาน้ำมันดิบเบรนท์

ราคาเฉลี่ย (ก.ค.–ต้น ส.ค. 69)

84.07 USD/bbl



6 ก.ค. 71.99 USD/bbl – ระดับปกติหลังคลายความตึงเครียดจากข้อพิพาทก่อนหน้า
 23 ก.ค. 94.26 (สูงสุดระหว่างวัน 95.30) จากความตึงเครียดตะวันออกกลาง
 4 ส.ค. ราว 5% ในวันเดียว จากข้อตกลงชั่วคราว
 6 ส.ค. ~79.00 USD/bbl
 ทิศทางต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือในไตรมาสต่อไปยังมีความผันผวนสูง

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับไตรมาส 2 ปี 2569

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ไตรมาส 2 ปี 2568		ไตรมาส 2 ปี 2569		เพิ่มขึ้น/(ลดลง)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	314.00	43.01	293.35	40.99	(20.65)	(6.58%)
รายได้จากค่าเสียหายเวลา	6.34	0.87	11.29	1.58	4.96	78.27%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	320.33	43.87	304.64	42.57	(15.69)	(4.90%)
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	409.78	56.13	411.04	57.43	1.26	0.31%
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	409.78	56.13	411.04	57.43	1.26	0.31%
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	730.11	100.00	715.68	100.00	(14.43)	(1.98%)

ในไตรมาส 2 ปี 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 715.68 ล้านบาท ลดลง 14.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.98 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 42.57 และร้อยละ 57.43 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในไตรมาส 2 ปี 2569 ปรับตัวลดลงจำนวน 15.69 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.90 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยกดดันหลักจากปริมาณการขนส่งที่หดตัวอย่างมีนัยสำคัญร้อยละ 19.47 จากภาวะอุปสงค์ในตลาดที่ชะลอตัว ประกอบกับการเข้าตามรอบระยะเวลาบำรุงรักษาเรือ (Dry Dock) ของเรือขนาด 13,000 ตัน จำนวน 2 ลำในไตรมาสนี้ ซึ่งแตกต่างจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ไม่มีการเข้าอยู่แห้ง ทำให้ปริมาณการขนส่งลดลง แม้บริษัทจะสามารถปรับเพิ่มอัตราค่าระวางเฉลี่ยขึ้นร้อยละ 15.74 เพื่อสะท้อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่สูงขึ้น แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยปริมาณงานขนส่งหลักที่ลดลงได้

สถานการณ์ความตึงเครียดจากสงครามสหรัฐฯ-อิหร่านและการปิดช่องแคบฮอร์มุซที่ยืดเยื้อตลอดไตรมาส ส่งผลให้กลุ่มคู่ค้ารายใหญ่ในตลาดจีนและอินเดียยังคงชะลอการทำธุรกรรม (Wait and See) เพื่อประเมินสถานการณ์ ส่งผลให้อัตราการใช้งานกองเรือเฉลี่ย (Fleet Utilization) ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 95.28 (จากร้อยละ 96.77 ในปีก่อน) และทำให้มีระยะเวลาการรอคอยในระหว่างรอบการเดินเรือเพิ่มขึ้น ขณะที่ค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสนี้ช่วยบรรเทาผลกระทบจากการแปลงค่ารายได้ได้บางส่วน

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถมีรายได้ในไตรมาส 2 ปี 2569 จำนวน 411.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.26 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.31 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า ทรงตัวใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า สะท้อนทิศทางที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มธุรกิจย่อย โดยกลุ่มขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและ Cold Chain (AMAL) มีรายได้ 310.68 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.58 จากปีก่อนหน้า ขณะที่กลุ่มขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และรถยนต์ (TSSK และ Auto) เติบโตแข็งแกร่งขึ้นชดเชยการลดลงของ AMAL ได้เกือบทั้งหมด ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเร่งส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทยล่วงหน้าก่อนมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ มีผลบังคับใช้ โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากการขนส่งสินค้าเหลวและสินค้าควบคุมอุณหภูมิ คิดเป็น 309.97 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนหลักของรายได้รวม รองลงมาคือการขนส่งแก๊สและตู้คอนเทนเนอร์ 98.35 ล้านบาท

รายได้จากการขนส่งสินค้าเหลวปรับตัวลดลง 24.88 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.75 โดยมีปัจจัยหลักมาจากปริมาณการขนส่งน้ำมันที่ปรับตัวลดลง สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์สงครามในตะวันออกกลาง ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากลูกค้าชะลอตัวลงตามยอดขายน้ำมันในตลาด

ขณะเดียวกัน รายได้จากการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้น 5.81 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการเติบโต ร้อยละ 72.53 (YoY) ปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการอุปสงค์ที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคและอาหาร (Food Supply Chain) ซึ่งต้องการมาตรฐานการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง ส่งผลให้โครงสร้างรายได้ในธุรกิจขนส่งทางบกให้มีความหลากหลายและสมดุลมากขึ้นซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังมีรายได้จากโครงการนำร่องการขนส่งเวชภัณฑ์และอุปกรณ์ทางการแพทย์ด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Drone Logistics) จำนวน 0.7 ล้านบาท

รายได้จากการบริการขนส่งก๊าซและตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น 17.62 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัว ร้อยละ 21.83 (YoY) โดยปัจจัยหลักมาจากการเร่งส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทยล่วงหน้า ก่อนมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ภายใต้มาตรา 301 มีผลบังคับใช้ ประกอบกับการขยายฐานลูกค้ารายใหม่เข้าสู่พอร์ตโฟลิโอ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และความต้องการใช้บริการขยายตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงไตรมาสนี้

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 91.03 ล้านบาท ลดลง ร้อยละ 33.41จากปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ ร้อยละ 12.72 ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 18.72

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ มีกำไรขั้นต้นอยู่ที่ 9.29 ล้านบาท ลดลง 39.47 ล้านบาท หรือร้อยละ 80.94 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ ร้อยละ 3.05 ลดลงจากไตรมาส 2 ปี 2569 ที่มีอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 15.22

การลดลงของความสามารถในการทำกำไร มีสาเหตุหลักจากการที่การปรับเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางเฉลี่ยยังไม่สอดคล้องและไม่เพียงพอที่จะชดเชยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้น ประกอบกับปริมาณการขนส่งที่ชะลอตัวลงตามสภาวะตลาด ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นได้รับแรงกดดันพร้อมกันทั้งจากด้านรายได้ที่ลดลงและต้นทุนการดำเนินงานหลักที่ปรับตัวสูงขึ้นในช่วงเวลาเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินมาตรการควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริหารความเร็วเรือให้อยู่ในระดับความเร็วรอบประหยัด (Economic Speed) เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของธุรกิจ แต่มาตรการดังกล่าวช่วยบรรเทาผลกระทบด้านต้นทุนได้บางส่วนเท่านั้น

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถในไตรมาส 2 ปี 2569 มีกำไรขั้นต้น 81.73 ล้านบาท ลดลง 6.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.05 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 19.88 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 21.46

ปัจจัยหลักที่กดดันอัตรากำไรขั้นต้นมาจากปริมาณเที่ยววิ่งขนส่งน้ำมันที่ปรับตัวลดลง โดยจำนวนเที่ยววิ่งลดลงร้อยละ 15.28 ส่งผลให้รายได้จากการให้บริการขนส่งทางบกลดลง และกำไรขั้นต้นปรับตัวลดลงตามไปด้วย แม้บริษัทจะสามารถบริหารต้นทุนให้สอดคล้องกับปริมาณงานที่ลดลงได้บางส่วน

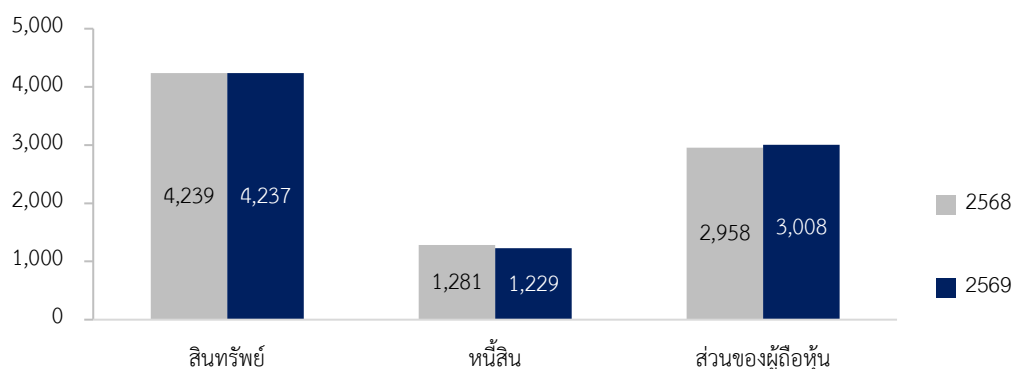
3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในไตรมาส 2 ปี 2569 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิลดลง ร้อยละ 63.59 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อยู่ที่ 23.07 ล้านบาท อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 8.68 มาอยู่ที่ร้อยละ 3.22 การลดลงดังกล่าวมีปัจจัยหลักจากผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งทางเรือที่พลิกเป็นขาดทุนสุทธิ 25.90 ล้านบาท จากปริมาณการขนส่งที่ลดลงและต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้กำไรของธุรกิจเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แม้ว่าธุรกิจขนส่งทางรถจะยังคงมีกำไรสุทธิ 49.77 ล้านบาท

ในทางกลับกัน ค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงส่งผลบวกต่อกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งพลิกจากขาดทุน 1.35 ล้านบาท เป็นกำไร 0.79 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทมีขาดทุนจากเครื่องมือทางการเงิน (Financial Instrument) เพิ่มขึ้นเป็น 4.88 ล้านบาท จากที่ขาดทุนเพียง 0.22 ล้านบาทในปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นอีกปัจจัยที่กดดันกำไรสุทธิโดยรวมของกลุ่มบริษัทในไตรมาสนี้

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569



1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,236.75 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อย 2.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.06 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากเงินสดที่ลดลง

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,229.24 ล้านบาท ลดลง 51.94 ล้านบาทหรือร้อยละ 4.05 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากการทยอยชำระคืนเงินกู้ยืมตามกำหนด ส่งผลให้ภาระดอกเบี้ยและระดับหนี้สินโดยรวมลดลง

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 3,007.50 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 49.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.67 จากสิ้นปีก่อนหน้า จากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้น

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	30 มิ.ย. 68	31 ธ.ค. 68	30 มิ.ย. 69	เพิ่ม (ลด) YoY	เพิ่ม (ลด) % YoY
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	348.01	658.88	239.73	(108.28)	-31.11%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	(6.29)	(52.04)	(84.77)	(78.47)	-1246.86%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(311.54)	(567.94)	(272.77)	38.78	12.45%
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(11.79)	(24.49)	(0.21)	11.58	98.22%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	18.39	14.42	(118.01)	(136.39)	-741.86%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	312.98	312.98	327.52	14.55	4.65%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.18	0.13	(0.85)	(1.04)	-568.34%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	331.54	327.52	208.66	(122.88)	-37.06%

งวดสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 239.73 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนจำนวน 84.77 ล้านบาท และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 272.77 ล้านบาท (การจ่ายคืนเงินกู้ยืมและการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 จำนวน 208.66 ล้านบาท ลดลง 118.86 ล้านบาท จากวันที่ 1 มกราคม 2569

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2568	2569	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	1.16	1.01	(0.15)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	1.03	0.81	(0.22)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	11.70	10.92	(0.78)
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	30.76	32.98	2.22
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.43	0.41	(0.02)
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.32	0.29	(0.03)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	7.58	6.38	(1.20)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	7.76	5.47	(2.29)

*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)
กรรมการผู้จัดการ

นักลงทุนสัมพันธ์
โทร. 02-001-2801 ต่อ 171