



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

ทะเบียนเลขที่ 0107559000231

เลขที่ CS/EL/AMA009/2566

วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566

สรุปฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน สำหรับผลการดำเนินงาน ไตรมาส 3 ปี 2566

ตารางที่ 1: ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย: ล้านบาท

	ไตรมาส 3 ปี 2565	ไตรมาส 2 ปี 2566	ไตรมาส 3 ปี 2566	เพิ่ม (ลด) %YoY	เพิ่ม (ลด) %QoQ
รายได้จากการขนส่ง	949.31	713.05	757.06	-20.25%	6.17%
กำไรขั้นต้น	250.55	108.99	134.75	-46.22%	23.64%
กำไร(ขาดทุน)จากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	0.00	0.02	100.00%	2700.95%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	17.69	3.66	(0.45)	-102.54%	-112.29%
กำไร(ขาดทุน)จากเครื่องมือทางการเงิน	(15.43)	0.57	8.98	158.20%	1475.44%
กำไรสุทธิ	186.39	51.95	85.82	-53.96%	65.20%
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	26.39%	15.28%	17.80%	-32.56%	16.49%
อัตรากำไรสุทธิ (%)	19.63%	7.29%	11.34%	-42.23%	55.56%
รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือในสกุลเงินดอลลาร์ สหรัฐฯ (งบเฉพาะกิจการ)	17.10	10.62	12.15	-28.95%	14.41%

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- นักวิเคราะห์คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันปาล์มดิบ (CPO) จะอ่อนตัวลง หลังจากที่แนวโน้มราคาลดลงตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2566 จากสาเหตุของปริมาณน้ำมันปาล์มที่ออกสู่ตลาดจำนวนมาก เนื่องจากเป็นฤดูของผลผลิตน้ำมันปาล์ม ประกอบกับปรากฏการณ์เอลนีโญ ในช่วงครึ่งปีหลังทำให้มีปริมาณน้ำฝนมากในทวีปอเมริกาใต้ซึ่งทำให้ผลผลิตน้ำมันถั่วเหลืองที่เป็นผลิตภัณฑ์ทดแทนน้ำมันปาล์มดิบมีมากขึ้น และกดดันราคาน้ำมันพืชในตลาดโลก อย่างไรก็ตาม นักวิเคราะห์คาดการณ์ว่าปรากฏการณ์เอลนีโญในทวีปเอเชียจะทำให้อากาศร้อนและแห้ง และอาจมีระยะเวลายาวไปถึงสิ้นปี 2567 ส่งผลให้ผลผลิตน้ำมันปาล์มในช่วงปีหน้าลดน้อยลง ซึ่งจะทำให้ราคาน้ำมันปาล์มอาจปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ
- ศักยภาพการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) ในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องตามความต้องการของตลาด โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2560-2564) ทิศทางการขยายตัวของรายได้การจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง เติบโตเฉลี่ย ร้อยละ 7.1 (CAGR) และการขนส่งสินค้าแช่เย็น มีรายได้เติบโตเฉลี่ย ร้อยละ 34.80 (CAGR) ด้วยแรงหนุนจากการที่ไทยเป็นแหล่งผลิตส่งออกอาหารของโลก และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด รวมถึงความต้องการในการใช้ยาและเวชภัณฑ์สูงมากในช่วงโควิด-19 (ที่มา: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์)

- ภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเดือนมกราคม – กันยายน 2566 ของน้ำมันกลุ่มเบนซิน เฉลี่ยอยู่ที่ 31.70 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.3 การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ 69.16 ล้านลิตร/วัน ลดลงร้อยละ 4.5 ทั้งนี้ ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2566 มีมติเห็นชอบการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล 2.50 บาท/ลิตร ตามชนิดของน้ำมันดีเซล และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะเข้าไปชดเชยเพื่อตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาท/ลิตร โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2566 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายด้านพลังงานให้แก่ประชาชนและภาคธุรกิจ กรมธุรกิจพลังงานจึงคาดการณ์ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไตรมาส 4 ปี 2566 (เดือนตุลาคม – ธันวาคม) เมื่อเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2566 (เดือนกรกฎาคม – กันยายน) ว่าการใช้จะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.10 เนื่องจากเข้าสู่ฤดูการท่องเที่ยวและฤดูกาลเก็บเกี่ยวผลผลิต น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.20 น้ำมันเตาเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.50 และกลุ่มเบนซินเพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.3 ขณะที่การใช้ LPG ลดลงร้อยละ 9.7 เนื่องจากภาคปิโตรเคมีลดกำลังการผลิต ทั้งนี้ คาดการณ์ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภาพรวม ปี 2566 คาดว่าจะมีการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ 153.08 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ร้อยละ 1.0 ซึ่งการใช้ที่เพิ่มขึ้นหลักๆ มาจากการใช้น้ำมัน อากาศยานเชิงพาณิชย์ (Jet A1) เพิ่มขึ้น ร้อยละ 53.6 เนื่องจากการฟื้นตัวด้านการท่องเที่ยวหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 อีกทั้งรัฐบาลได้มีการประกาศใช้นโยบายฟรีวีซ่า ซึ่งคาดการณ์ว่าจะช่วยสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวเดินทางทางอากาศยานเพิ่มมากขึ้นต่อไป (ที่มา : กองบริการธุรกิจและการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน)
- บริษัทใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินในการดำเนินธุรกิจเดินเรือ และใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินในการนำเสนองบการเงินตามคู่มืออธิบายมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ดังนั้น การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทจึงส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท โดยอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงไตรมาส 3 ปี 2566 อยู่ที่ 35.18 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่ 36.42 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ โดยแนวโน้มของค่าเงินบาทนักวิเคราะห์ประเมินว่าเงินบาทจะปรับแข็งค่าขึ้นในไตรมาส 4 และทยอยแข็งค่าต่อเนื่องในปีหน้า จากแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย และนโยบายการเงินของ Fed ที่จะดึงตัวน้อยลงในปีหน้าทำให้เงินดอลลาร์สหรัฐฯ จะทยอยอ่อนค่าลง โดยคาดว่าเงินบาทจะอยู่ที่ระดับ 35-36 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นปี 2566 และแข็งค่าสู่ระดับ 33-34 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นปี 2567
- 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 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2566 ข้อบังคับเหล่านี้คาดว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมาก โดยใช้การควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับเรือ สร้างความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนและการปฏิบัติการของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและตรวจสอบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเป็นต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยในช่วงไตรมาส 3 ปี 2566 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 85.92 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลง ร้อยละ 11.83 จากราคาเฉลี่ยในช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10.54 จากไตรมาสที่ 2 ปี 2566 ราคาน้ำมันดิบยังมีความผันผวนจากหลายปัจจัย ทั้งนี้ มีสัญญาณราคาน้ำมันที่ลดต่ำลงจากความกังวลเศรษฐกิจถดถอยและการที่ OPEC+ เพิ่มการส่งออกน้ำมัน ที่ 1.0 ล้านบาร์เรลต่อวัน เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศของกลุ่มตะวันออกกลางชะลอตัวลง นอกจากนี้ ยอดการส่งออกของจีนลดลง ร้อยละ 6.4 ในเดือนตุลาคม และเป็นการปรับตัวลดลงติดต่อกันเป็นเดือนที่ 6 โดย

เป็นผลกระทบจากอุปสงค์สินค้าและบริการของเงินที่อ่อนแอในตลาดโลก อีกทั้ง มีการคาดการณ์ว่าโรงกลั่นน้ำมันของจีนจะลดปริมาณการกลั่นน้ำมันดิบในช่วงปลายปี ซึ่งจะเป็ปัจจัยที่จำกัดอุปสงค์น้ำมันในประเทศ นักวิเคราะห์จึงคาดการณ์ทิศทางราคาน้ำมันขาลงในช่วงไตรมาส 4 ของปีนี้

ตารางที่ 2: ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยและอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย



แหล่งที่มา: BOT, U.S. Energy Information Administration

ผลการดำเนินงานรวมสำหรับไตรมาส 3 ปี 2566

1) รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 3: รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

โครงสร้างรายได้	ไตรมาส 3 ปี 2565		ไตรมาส 3 ปี 2566		เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	608.05	64.05	419.16	55.37	(188.88)	(31.06)
รายได้จากค่าเสียเวลา	10.60	1.12	8.71	1.15	(1.88)	(17.83)
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	618.64	65.17	427.88	56.52	(190.77)	(30.84)
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ						
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	330.66	34.83	329.19	43.48	(1.48)	(0.45)
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	330.66	34.83	329.19	43.48	(1.48)	(0.45)
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	949.31	100.00	757.06	100.00	(192.25)	(20.25)

ในไตรมาส 3 ปี 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า จำนวน 757.06 ล้านบาท ลดลง 192.25 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.25 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยสัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท และการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 56.52 และร้อยละ 43.48 ตามลำดับ

รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือลดลง จำนวน 190.77 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.84 จากปีก่อนหน้า โดยหลักมาจากราคาค่าระวางที่ลดต่ำลง ร้อยละ 28.45 เนื่องจากเศรษฐกิจทั่วโลกชะลอตัว

กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ มีรายได้สำหรับ ไตรมาส 3 ปี 2566 จำนวน 329.19 ล้านบาท ลดลง 1.48 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.45 จากปีก่อนหน้า ประกอบด้วยรายได้จากการขนส่งสินค้าเหลว จำนวน 230.91 ล้านบาท รายได้จากการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งเป็นธุรกิจใหม่ของบริษัท จำนวน 6.95 ล้านบาท รายได้จากการขนส่งแก๊ส และตู้คอนเทนเนอร์ 82.59 ล้านบาท และรายได้จากการขนส่งรถยนต์ 8.73 ล้านบาท

รายได้ของธุรกิจการขนส่งสินค้าเหลว เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.16 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.07 โดยมีปริมาณการขนส่งน้ำมันรวม 602.46 ล้านลิตร เพิ่มขึ้น 18.93 ล้านลิตร หรือร้อยละ 3.24 จากปีก่อนหน้า ส่วนหนึ่งมาจากกองรถที่เพิ่มขึ้นจาก 254 คัน เป็น 264 คัน อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การส่งออกของประเทศไทยในไตรมาสนี้ ลดต่ำลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า ร้อยละ 3.98 ทำให้กลุ่มธุรกิจตู้คอนเทนเนอร์มียอดการขนส่งลดลง อีกทั้ง เศรษฐกิจที่ซบเซาส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ รายได้จากการขนส่งรถยนต์จึงลดลง

2) กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น

บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรขั้นต้น จำนวน 134.75 ล้านบาท ลดลง 115.80 ล้านบาท หรือร้อยละ 46.22 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า อัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ ร้อยละ 17.80 ลดลงเมื่อเทียบกับอัตรากำไรขั้นต้น ในไตรมาส 3 ปี 2565 ที่ ร้อยละ 26.39

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือในไตรมาส 3 ปี 2566 มีกำไรขั้นต้นอยู่ที่ 99.58 ล้านบาท ลดลง 103.19 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.89 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นที่ ร้อยละ 23.27 เมื่อเทียบกับอัตรากำไรขั้นต้นในไตรมาส 3 ปี 2565 ที่ร้อยละ 32.78 กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงในปีนี้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากอัตราค่าระวางที่ปรับตัวลดลง ซึ่งเกิดจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว รวมถึงเกิดจากการที่ค่าระวางปรับสู่สภาวะปกติที่ราคาสะท้อนตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะที่ในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว มีปัจจัยหลายด้านทั้งปริมาณความต้องการน้ำมันปาล์มที่สูงขึ้นอย่างมาก ผลกระทบจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้อัตราค่าระวางปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทมีการควบคุมความเร็วของเรือให้อยู่ที่ความเร็วรอบประหยัด (Economic Speed) เพื่อพยายามลดต้นทุน โดยต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายหลัก คือ (1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และ (3) ค่าเสื่อมราคา

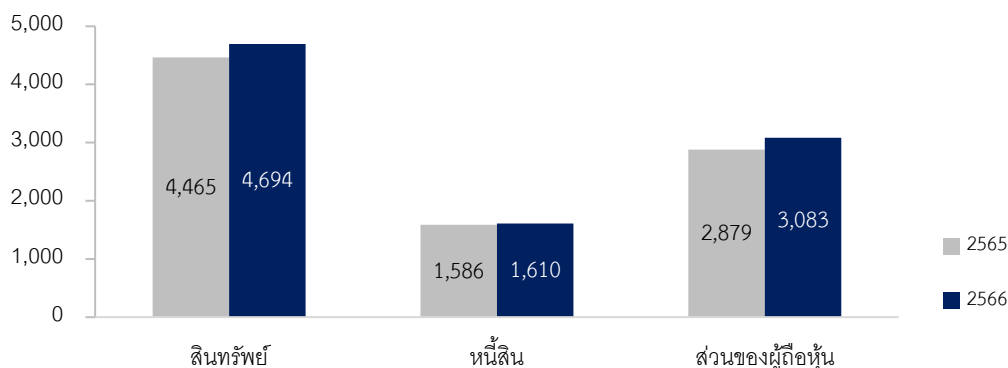
กำไรขั้นต้นของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถใน ไตรมาส 3 ปี 2566 อยู่ที่ 27.35 ล้านบาท ลดลง 8.91 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.57 จากปีก่อนหน้า ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 11.50 ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ ร้อยละ 15.72 ในไตรมาสนี้ จากอัตราการใช้กองรถเฉลี่ยที่ต่ำลง รวมถึงค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงรถที่เพิ่มขึ้นจากการที่กองรถมีอายุการใช้งานมากขึ้น รวมถึงการปรับขึ้นราคาอะไหล่ ค่ายาง ทำให้บริษัทมีต้นทุนเพิ่มขึ้นตามลำดับ

3) กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิ

ในไตรมาส 3 ปี 2566 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 85.82 ล้านบาท ลดลง 100.57 ล้านบาท หรือร้อยละ 53.96 จากปีก่อนหน้า คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 11.34 เทียบกับอัตรากำไรสุทธิ ไตรมาส 3 ปี 2565 ที่ร้อยละ 19.63 กำไรสุทธิที่ลดลงโดยหลักมาจากกำไรขั้นต้นที่ลดลง

ฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566



1) สินทรัพย์รวม

กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ จำนวน 4,693.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 228.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.12 จากสิ้นปีก่อนหน้า โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องจักรและอุปกรณ์ และการเพิ่มขึ้นของกองรถบรรทุกน้ำมัน

2) หนี้สินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินจำนวน 1,610.28 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 24.57 ล้านบาทหรือร้อยละ 1.55 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้น

3) ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 3,083.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 204.01 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.09 จากสิ้นปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากการกำไรจากการดำเนินงาน และส่วนต่างการแปลงค่างบการเงินที่เพิ่มขึ้น

กระแสเงินสด

ตารางที่ 4: กระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท

	30 กันยายน 65	30 กันยายน 66	เพิ่ม (ลด)	เพิ่ม (ลด) %
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	433.31	465.38	32.07	7.40%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการลงทุน	(72.16)	(148.07)	(75.92)	105.21%
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(247.70)	(415.58)	(167.87)	67.77%
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	21.53	20.07	(1.46)	(6.78%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	134.98	(78.20)	(213.18)	(157.94%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	91.83	390.55	298.72	325.30%
ปรับปรุงผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	(1.93)	(2.18)	(0.25)	12.93%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน	224.87	310.17	85.30	37.93%

งวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 465.38 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนจำนวน 148.07 ล้านบาท (ค่าเรือขึ้นอู่) และกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 415.58 ล้านบาท (การจ่ายคืนเงินกู้ยืม และการจ่ายเงินปันผล) ดังนั้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 310.17 ล้านบาท ลดลง 80.38 ล้านบาท จากวันที่ 1 มกราคม 2566

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ตารางที่ 5: อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	2565	2566	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (เท่า)	1.05	0.94	(0.11)
อัตราส่วนทุนหมุนเวียนเร็ว (เท่า)	0.92	0.76	(0.16)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	15.47	15.25	(0.22)
จำนวนวันเฉลี่ยที่เรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้า (วัน) *	23.28	23.60	0.32
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.55	0.52	(0.03)
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.45	0.41	(0.04)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (%)	12.53	10.69	(1.84)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (%)	17.54	14.19	(3.35)

*บริษัทมีนโยบายการให้สินเชื่อการค้าประมาณ 25-35 วัน

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน)



(นายพิศาล รัชกิจประการ)
กรรมการผู้จัดการ