

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2563	2562	2561
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ⁽¹⁾	ล้านบาท	5,558.5	19,028.2	20,515.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		4,186.2	11,878.3	12,844.0
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,372.3	7,149.9	7,671.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ⁽²⁾	ล้านที่นั่ง-กม.	2,014.7	6,497.2	6,655.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,368.1	3,365.7	3,545.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		646.6	3,131.5	3,110.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ⁽²⁾	ล้านที่นั่ง-กม.	1,268.1	4,422.8	4,565.5
เส้นทางการบินภายในประเทศ		932.4	2,491.0	2,566.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		335.7	1,931.8	1,998.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	62.9	68.1	68.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		68.2	74.0	72.4
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		51.9	61.7	64.3
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง ⁽²⁾	พันคน	1,884.6	5,860.2	5,952.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,529.7	4,007.6	4,141.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		354.9	1,852.6	1,811.0
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	2,920.3	8,558.9	8,626.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,249.1	5,436.5	5,684.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		671.2	3,122.4	2,942.0
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	672.9	754.7	767.0
ระยะทางบิน ⁽²⁾	ล้านกิโลเมตร	16.2	50.7	51.8
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽³⁾	บาทต่อคน-กม.	4.3	4.3	4.5
การใช้เครื่องบิน จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน ⁽⁴⁾	ต่อวัน	4.6	8.4	8.8
แอร์บัส เอ320		4.5	9.4	10.0
แอร์บัส เอ319		4.7	8.5	9.2
เอทีอาร์72		4.6	7.3	7.2
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท	3.05	3.33	3.45
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		4.84	3.58	3.49

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2563	2562	2561
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		4.14	2.86	2.75
RASK – CASK		(1.79)	(0.25)	(0.04)
จำนวนเที่ยวบิน		24,901	70,810	71,379
เส้นทางการบินภายในประเทศ		19,612	45,434	47,313
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		5,289	25,376	24,066
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี	ลำ	39	40	40
แอร์บัส เอ320		9	9	9
แอร์บัส เอ319		15	16	15
เอทีอาร์72-500		2	2	5
เอทีอาร์72-600		13	13	11

หมายเหตุ :

- (1) ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (code-sharing) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และยังไม่หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น
- (2) รายได้จากผู้โดยสาร ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หารด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

14. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน**บทสรุปผู้บริหาร**

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ปี 2563 เศรษฐกิจไทยหดตัวในทุกธุรกิจ แต่มีทิศทางปรับดีขึ้นจากไตรมาสก่อน โดยการบริโภคจากภาคเอกชนกลับมาขยายตัวได้ ตามกำลังซื้อที่ทยอยฟื้นตัวในภาพรวมของเศรษฐกิจ และมีแรงสนับสนุนจากมาตรการของภาครัฐ ประกอบกับมีปัจจัยสนับสนุนชั่วคราวจากการอนุมัติวันหยุดยาวพิเศษ แต่อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงหดตัวสูง สืบเนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ด้านเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ อัตราเงินเฟ้อทั่วไป มีอัตราติดลบน้อยลงตามอัตราเงินเฟ้อหมวดพลังงานและอาหารสดที่มีอัตราสูงขึ้น ขณะที่อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานมีการปรับลดลง (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย) ทั้งนี้ ตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ไตรมาสที่ 4/2563 มีอัตราลดลงร้อยละ 4.2 แต่ปรับตัวดีขึ้นจากที่ลดลงร้อยละ 6.4 ในไตรมาสที่ 3/2563 ส่งผลให้ภาพรวมของเศรษฐกิจไทยในปี 2563 นั้น ลดลงร้อยละ 6.1 (ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลกในปี 2563 ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการระบาดของโควิด-19 ในภาพรวมของอุตสาหกรรม มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก ลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 65.9 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง มีอัตราการลดลงสูงสุดอยู่ที่ประมาณร้อยละ 72.2 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรปและแอฟริกา ซึ่งมีอัตราการลดลงของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 69.9 และ 68.8 ตามลำดับ ในด้านปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 56.5 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง มีอัตราการลดลงสูงสุดอยู่ที่ประมาณร้อยละ 63.3 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรปและแอฟริกา ซึ่งมีอัตราการลดลงของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารร้อยละ 62.1 และ 61.0 ทั้งนี้ในภาพรวมของอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger load factor: PLF) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก โดยเปรียบเทียบกับปีก่อน ลดลงประมาณร้อยละ 17.8 ซึ่งมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 64.8 (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยในปี 2563 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ หดตัวร้อยละ 83.21 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งผลกระทบหลักยังคงมาจากการแพร่ระบาดของ Covid-19 อีกทั้งมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศของไทยที่ยังมีผลบังคับใช้อยู่ตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 ที่ผ่านมา และ ถึงแม้ว่า ในเดือน ตุลาคม – ธันวาคม จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นจากการผ่อนคลามาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศของภาครัฐ ที่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาในประเทศไทย โดยผ่านการตรวจลงตรานักท่องเที่ยวประเภทพิเศษ (Special Tourist VISA : STV) รวมถึงนักท่องเที่ยวกลุ่มสิทธิพิเศษ (Thailand Privilege Card) และกลุ่มอื่น ๆ เช่น นักธุรกิจ และผู้ที่เข้ามารักษากาย และมีความจำเป็นในการรักษากายระยะยาว แต่โดยรวมแล้วก็ยังมีจำนวนนักท่องเที่ยวไม่มาก (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้รับความท้าทายอย่างมากจากผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อันเนื่องมาจากข้อจำกัดในการเดินทางและปริมาณความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมากตั้งแต่ต้นปี 2563 ในช่วงต้นเดือนมีนาคม 2563 บริษัทฯ ได้หยุดปฏิบัติการบินชั่วคราวและปิดดำเนินการบินในบางเส้นทางบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับคำสั่งของรัฐบาล รวมถึงประกาศจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 บริษัทฯ ได้กลับมาทำปฏิบัติการบินในเส้นทางภายในประเทศ โดยบริหารจัดการที่นั่งให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง เส้นทางหลักที่เปิดทำการบินได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ-สมุย, กรุงเทพ-เชียงใหม่, กรุงเทพ-สุโขทัย, กรุงเทพ-ลำปาง และกรุงเทพ-ภูเก็ต บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารเท่ากับ 1.9 ล้านคน โดยมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 62.9

สำหรับปี 2563 บริษัทฯ มีรายได้รวมจำนวน 10,216.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 64.2 เทียบกับปีก่อนหน้า อันเป็นผลมาจาก รายได้ของธุรกิจสายการบินปรับตัวลดลงร้อยละ 70.4 ธุรกิจสนามบินลดลงร้อยละ 67.6 และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องลดลงร้อยละ 57.5 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเท่ากับ 5,327.8 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ เท่ากับ 5,283.2 ล้านบาท และมีผลขาดทุนต่อหุ้นเท่ากับ 2.56 บาท

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2563

ในปี 2563 มีเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ดังนี้

ธุรกิจสายการบิน

ในปี 2563 ที่ผ่านมามีได้เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับการประกาศการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2558 (รวมทั้งประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) และคำนึงถึงแผนปฏิบัติการบินเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการจำกัดด้านการเดินทาง รวมทั้งปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยบริษัทฯ ได้หยุดทำการปฏิบัติการบินชั่วคราวในช่วงเดือน มีนาคม 2563 ในเส้นทางในประเทศจำนวน 8 เส้นทาง และเส้นทางต่างประเทศทุกเส้นทาง และหยุดทำการปฏิบัติการบินทุกเส้นทางในระหว่างวันที่ 6 เมษายน - 14 พฤษภาคม 2563 ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 โดยเส้นทางบินแรกที่เริ่มกลับมาปฏิบัติการบิน เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2563 คือ กรุงเทพ-สมุย จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เมื่อสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดต่อโควิด-19 ได้รับการควบคุมในทิศทางที่ดีขึ้น บริษัทฯ ได้ทำการปฏิบัติการบินในเส้นทางบินภายในประเทศจำนวน 4 เส้นทาง ในไตรมาส 2 ปี 2563 ได้แก่ กรุงเทพ-สมุย กรุงเทพ-สุโขทัย กรุงเทพ-ลำปาง และกรุงเทพ-เชียงใหม่

และในไตรมาส 3 ปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และเริ่มปฏิบัติการบินเส้นทางบินในประเทศเพิ่มอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพ-ภูเก็ต จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และสมุย-ภูเก็ต จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ทั้งนี้ในไตรมาส 4 ปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำการปรับจำนวนความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศให้เหมาะสมกับความต้องการในการเดินทาง โดยเปรียบเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2563 ดังนี้

เส้นทาง	ความถี่เที่ยวบิน (ต่อสัปดาห์)	
	ไตรมาสที่ 3/2563	ไตรมาสที่ 4/2563
กรุงเทพ-สมุย	98	79
กรุงเทพ-เชียงใหม่	21	25
กรุงเทพ-ลำปาง	14	21
กรุงเทพ-สุโขทัย	7	14
กรุงเทพ-ภูเก็ต	21	25
กรุงเทพ-ตราด	-	7
กรุงเทพ-กระบี่	-	14
ภูเก็ต-สมุย	-	2
ภูเก็ต-หาดใหญ่	-	7
ภูเก็ต-อุตะเถา	-	3

บริษัทฯ ได้ออกมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อโควิด-19 ทั้งในส่วนของการบิน และสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความมั่นใจและความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร

ในไตรมาส 4 บริษัทฯ กลับมาเสิร์ฟอาหารร้อนบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางในประเทศ ซึ่งจะให้บริการในรูปแบบของชุดอาหารอุ่นร้อนในเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินโดยเครื่องบินแบบแอร์บัส และสำหรับเที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินโดยเครื่องบินแบบเอทีอาร์จะให้บริการชุดอาหารอุ่นร้อนเฉพาะเที่ยวบินขาออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ และ จะให้บริการชุดอาหารแบบไม่อุ่นร้อนในเที่ยวบินขาเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ บริษัทฯ กลับมาเปิดให้บริการมุมบริการของว่างและเครื่องดื่ม ณ สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการลงทุน

บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ได้อนุมัติมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการในสนามบินรวมถึง บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) และ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก จำกัด (WFS-PG Cargo) โดยได้รับการปรับลดค่าเช่าพื้นที่ในอัตราร้อยละ 50 และได้รับการยกเว้นผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ

บริษัทบางกอกแอร์เวย์ส เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ได้รับการรับรองจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในหลักสูตรด้านการบิน

ในเดือนมิถุนายน 2563 กิจกรรมร่วมค้าอันประกอบไปด้วย บมจ. การบินกรุงเทพ บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ และ บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น ได้ร่วมกันจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ ได้แก่ บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด โดยมีทุนจดทะเบียน 4,500 ล้านบาท ได้ลงนามสัญญาโครงการพัฒนาสนามบินอุตะภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำหรับสัมปทานเป็นระยะเวลา 50 ปี

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบิน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด นอกจากนี้จากธุรกิจสายการบิน และธุรกิจสนามบินแล้ว บริษัทฯ ยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ให้กับสายการบินตนเองและสายการบินอื่นๆ

งบการเงินรวมของบริษัทฯ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อยจำนวน 14 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) 2) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) 3) บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS) 4) บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด (PGH) 5) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด 6) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก ดีเอ็มเค จำกัด 7) บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด 8) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด 9) บริษัท กรุ๊ปเมท์ ฟรีโม จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด และ 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด

ผลการดำเนินงานสิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
รายได้รวม	10,216.3	28,504.8 ⁽³⁾	(18,288.5)	(64.2)
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	7,946.4	25,755.0	(17,808.6)	(69.1)
ค่าใช้จ่ายรวม	14,914.2	26,928.0	(12,013.8)	(44.6)
กำไรสำหรับปี/งวด	(5,327.8)	356.7	(5,684.5)	(1,593.6)
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(5,283.2)	350.8	(5,634.0)	(1,606.0)
EBIT ⁽²⁾	(3,556.4)	(364.2)	(3,192.1)	(876.4)
EBITDA ⁽²⁾	(713.8)	1,057.3	(1,771.1)	(167.5)
EBIT Ratio (ร้อยละ)	(44.8)	(1.4)	(43.3)	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	(9.0)	4.1	(13.1)	
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	10,216.3	10.2	(18,288.5)	

หมายเหตุ

(1) รายได้รวมหักรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

- (2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA EBIT margins และ EBITDA margins ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของ บริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT และ EBITDA หลายวิธี EBIT และ EBITDA ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น
- (3) ไม่รวมดอกเบี้ยรับ เนื่องจากจัดกลุ่มรายการดอกเบี้ยรับใหม่เป็นรายได้ทางการเงิน

กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้รวมในปี 2563 เท่ากับ 10,216.3 ล้านบาท ซึ่งลดลงร้อยละ 64.2 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 14,914.2 ล้านบาท หรือลดลงในอัตราร้อยละ 44.6 บริษัทฯ มีขาดทุนก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายสินทรัพย์ ดอกเบี้ยรับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และ โอนกลับรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย เท่ากับ 713.8 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 167.5

ในปี 2563 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 5,327.8 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า จำนวน 5,684.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 5,283.2 ล้านบาท

รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
1. ธุรกิจสายการบิน	5,639.6	19,063.9	(13,424.3)	(70.4)
รายได้สุทธิจากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	5,534.2	18,516.1	(12,981.9)	(70.1)
รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	55.1	346.0	(290.9)	(84.1)
ค่าระวางขนส่ง	50.3	201.8	(151.5)	(75.1)
2. ธุรกิจสนามบิน	177.3	547.3	(370.0)	(67.6)
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	1,849.2	4,350.3	(2,501.1)	(57.5)
บจ.การบินกรุงเทพ	302.8	1,024.0	(721.2)	(70.4)
บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส	1,139.1	2,391.4	(1,252.3)	(52.4)

บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	98.0	349.8	(251.8)	(72.0)
รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	309.3	585.1	(275.8)	(47.1)
4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	2,550.2	4,543.3⁽²⁾	(1,993.1)	(43.9)
รวมรายได้	10,216.3	28,504.8	(18,288.5)	(64.2)

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ คือรายได้จากบจ.บีเอส อีร์เมท เฮาส์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.การบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจร้านอาหารในย่านธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในกรุงเทพฯ บจ.อูร์เมท พรีเมียม และบจ.มอร์แคนดี้ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง

(2) ไม่รวมดอกเบี้ยรับ เนื่องจากจัดกลุ่มรายการดอกเบี้ยรับใหม่เป็นรายได้ทางการเงิน

รายได้จากธุรกิจสายการบิน

ในปี 2563 รายได้จากธุรกิจสายการบิน เป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 55.2 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และค่าระวางขนส่ง

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เท่ากับ 5,534.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 70.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำที่ลดลงเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 67.8 โดยเฉพาะจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศที่ลดลงร้อยละ 80.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากการหยุดดำเนินการบินชั่วคราวในทุกเส้นทางบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ณ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้เปิดปฏิบัติการบินในเส้นทางภายในประเทศ ดังนี้ เส้นทางกรุงเทพ-สมุย กรุงเทพ-ภูเก็ต กรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-ลำปาง กรุงเทพ-ตราด กรุงเทพ-สุโขทัย กรุงเทพ-กระบี่ หาดใหญ่-ภูเก็ต อุตะภา-ภูเก็ต และสมุย-ภูเก็ต ปี 2563 บริษัทฯ มีอัตราขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศและอัตราขนส่งผู้โดยสารรวม อยู่ที่ร้อยละ 68.2 และร้อยละ 62.9 ตามลำดับ มีราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 2,949.4 บาทต่อผู้โดยสาร ลดลงร้อยละ 9.2 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดดำเนินการบินเส้นทางบินในประเทศเป็นหลัก

บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำลดลงจาก 346.0 ล้านบาท เป็น 55.1 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 84.1 เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยเป็นผลจากการหยุดปฏิบัติการบินแบบเช่าเหมาลำในเส้นทางสมุยไปยังเมืองฉงชิ่ง และ สมุยไปยังเมืองเฉิงตู ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 รวมถึงมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

รายได้จากธุรกิจสนามบิน

ในปี 2563 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนในอัตราร้อยละ 1.7 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออกสนามบินสมุย โดยจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้ในปี 2563 บริษัทฯ มีรายได้จากธุรกิจสนามบินจำนวน 177.3 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 67.6 จากปี 2562

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ในปี 2563 บจ.ครีวการบินกรุงเทพ (BAC) มีรายได้เท่ากับ 302.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 70.4 จากช่วงเดียวกันของปี 2562 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สายการบินลูกค้าหยุดดำเนินการบินตามประกาศจากรัฐบาลของแต่ละประเทศทั่วโลก โดยปริมาณอาหารที่ผลิตโดย BAC ในปี 2563 มีจำนวน 2.1 ล้านที่ ลดลงร้อยละ 71.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (BFS Ground) ที่ให้บริการสายการบินอื่น ในปี 2563 มีรายได้เท่ากับ 1,139.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 52.4 เมื่อเทียบกับปี 2562

รายได้ที่ลดลงของ BFS Ground เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงร้อยละ 52.1 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2563 โดย ณ เดือนธันวาคม 2563 BFS Ground มีจำนวนสายการบินลูกค้า 94 สายการบิน แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้มีจำนวนสายการบินลูกค้ามาใช้บริการของ BFS Ground จำนวน 58 สายการบิน

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

รายได้ของ บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น ในปี 2563 เท่ากับ 98.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72.0 เทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์โลกในการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการในปี 2563 ลดลงร้อยละ 72.6 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เท่ากับ 2,550.2 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 43.9 โดยหลักเป็นผลมาจากเงินปันผลรับที่ได้จากหุ้นกรุงเทพดุสิตเวชการ (BDMS) กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่นๆ โดยในปี 2563 รายได้อื่นๆ ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากรายได้ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน และโอนกลับรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังมีขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในช่วงระหว่างปี

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

สำหรับปี 2563 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเท่ากับ 554.5 ล้านบาท โดยลดลงร้อยละ 34.1 เทียบกับปี 2562 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรของกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย (SPF) และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด ที่ลดลง

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
บริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี การ์โก้ จำกัด	352.0	415.4	(63.4)	(15.3)
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	209.6	393.3	(183.7)	(46.7)
บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวिएชั่น จำกัด	(7.1)	-	(7.1)	n.a.
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	554.5	808.7	(254.2)	(31.4)

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 14,914.2 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 44.6 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายต้นทุนขายและบริการเท่ากับ 10,857.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 51.4 เทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายต้นทุนขายและบริการที่ลดลงมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอันเป็นผลมาจากการปริมาณการใช้น้ำมันและราคาน้ำมันที่ลดลง รวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆที่เป็นผลมาจากแผนปฏิบัติการบิน เช่น ค่าชั่วโมงบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าขึ้น ลงพักค้างและค่าจอดเครื่องบิน และค่าบริการผู้โดยสารเป็นต้น รวมถึงผลจากค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรลดลงจากโครงการร่วมใจจากองค์กร ปี 2563 บริษัทฯมีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายเพิ่มขึ้นจากการจัดทำสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 รวมถึงมีผลขาดทุนจากการเข้าทำธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ และค่าความนิยม จำนวน 1,644.6 ล้านบาท และ 26.2 ล้านบาทตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
1. ต้นทุนขายและบริการ	10,857.4	22,324.4	(11,467.0)	(51.4)
➤ ธุรกิจสายการบิน	8,364.1	18,112.5	(9,748.4)	(53.8)
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน	1,397.3	4,667.3	(3,270.0)	(70.1)
ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	1,745.3	3,547.6	(1,802.3)	(50.8)
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน	1,839.3	3,427.1	(1,587.8)	(46.3)
ค่าธรรมเนียมขึ้นลง พักค้าง และค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน	325.4	1,188.4	(863.0)	(72.6)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,304.2	966.5	1,337.7	138.4
อื่นๆ*	752.6	4,315.6	3,563.0	(82.6)

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	2,493.3	4,211.9	(1,718.6)	(40.8)
2. ค่าใช้จ่ายในการขาย	505.1	1,894.7	(1,389.6)	(73.3)
➤ ธุรกิจสายการบิน	483.9	1,858.8	(1,374.9)	(74.0)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	21.2	35.9	(14.7)	(40.9)
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,879.2	2,702.9	(823.7)	(30.5)
➤ ธุรกิจสายการบิน	1,323.3	1,910.1	(586.8)	(30.7)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	555.9	792.8	(236.9)	(29.9)
4. ค่าใช้จ่ายอื่น	1,672.5	6.0	1,666.5	27,775.0
ค่าใช้จ่ายรวม	14,914.2	26,928.0	(12,013.8)	(44.6)

หมายเหตุ *ส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าบริการผู้โดยสารสุทธิจากสายการบินระหว่างกัน

ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร และ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย สำหรับปี 2562 และปี 2563 ต้นทุนขายและบริการ เท่ากับ 22,324.4 ล้านบาท และ 10,857.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 82.9 และร้อยละ 72.8 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับปี 2562 และปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.0 และร้อยละ 3.4 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ โดยในปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการขายเท่ากับ 505.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 73.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจาก ค่าสำรองที่ผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร ค่าโฆษณาและค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการขายและการตลาดต่างๆ รวมถึง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับระบบที่สนับสนุนการขาย เป็นหลัก

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับปี 2562 และปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 10.0 และร้อยละ 12.6 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่ลดลงส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ ซึ่งโดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับภาษี

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย ทั้งในส่วน of ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้า สนามบินสมุย นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
ค่าใช้จ่ายทางการเงินจ่ายกองทุนรวม	690.5	1,359.6	(669.1)	(49.2)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม ⁽¹⁾	426.8	409.9	16.9	4.1
รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,117.3	1,769.5	(652.2)	(36.9)

หมายเหตุ (1) ดอกเบี้ยจ่าย ค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน, หนี้ตามสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต

ปี 2563 บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมจำนวน 690.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 49.2 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 การลดลงส่วนใหญ่เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกและจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุย ที่ลดลงร้อยละ 64.2 และร้อยละ 61.4 เทียบกับปีก่อนหน้าตามลำดับ

ดอกเบี้ยจ่าย และค่าธรรมเนียม เพิ่มขึ้นจาก 409.9 ล้านบาท เป็น 426.8 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระให้แก่สถาบันการเงินอันเนื่องมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 50,601.5 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 11,306.2 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,181.1	5,273.1	(3,092.0)
เงินลงทุนชั่วคราว	-	4,046.1	(4,046.1)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	400.7	1,535.4	(1,134.7)
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	15.6	857.8	(842.2)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	659.4	877.1	(217.7)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	3,256.8	12,589.5	(9,332.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	4,881.2	2,920.2	1,961.0
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	23,424.1	-	23,424.1
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	29,050.5	(29,050.5)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	9,776.8	15,608.2	(5,831.4)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	7,762.5	-	7,762.5
เงินมัดจำ	529.0	643.7	(114.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	971.1	1,095.6	(124.5)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	47,344.7	49,318.2	(1,973.5)
รวมสินทรัพย์	50,601.5	61,907.7	(11,306.2)

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 3,256.8 ล้านบาท ลดลงจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 9,332.7 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว ลดลงจำนวน 7,138.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจ่ายสำหรับกิจกรรมดำเนินงาน การจ่ายเงินลงทุนจดทะเบียนในบริษัทร่วม การชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า และการจ่ายดอกเบี้ยระหว่างงวด
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลดลงจำนวน 1,134.7 ล้านบาท เป็นผลมาจากยอดการสำรองบัตรโดยสารล่วงหน้าที่ลดลง และเงินคืนค่าบัตรโดยสารระหว่างงวด
- ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน ลดลงจำนวน 842.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดรับจากรายการเงินเรียกคืนค่าใช้จ่ายสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 47,334.7 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 1,973.5 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น และเงินลงทุนระยะยาวอื่น ลดลงจำนวน 5,626.4 ล้านบาท เป็นผลมาจากการปรับมูลค่าหุ้นของเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ลดลงจำนวน 5,831.4 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการจัดประเภทรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ เป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- สินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 7,762.5 ล้านบาท มาจากการจัดประเภทของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 ซึ่งจำนวนดังกล่าวรวมรายการค้ำยของเครื่องบินในระหว่างงวด
- เงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 1,961.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากการลงทุนในบริษัทร่วม คือ บริษัท อุตะภา อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอวิเอชัน จำกัด ในระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 30,995.9 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 907.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,105.0	50.0	1,055.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,119.0	3,183.2	(2,064.2)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	916.9	582.9	334.0
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,240.7	-	4,240.7
ส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	411.7	(411.7)
รายได้รับล่วงหน้า	571.6	2,343.7	(1,772.1)
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	1,089.0	-	1,089.0
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,635.2	2,685.0	(1,049.8)
รวมหนี้สินหมุนเวียน	10,677.4	9,256.5	1,420.9

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,046.4	2,400.7	(354.3)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,000.0	-	1,000.0
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,359.1	-	2,359.1
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	2,914.6	(2,914.6)
หนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,623.0	11,252.4	(1,629.4)
ผลประโยชน์ของพนักงาน	798.5	956.6	(158.1)
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	3,955.6	5,060.0	(1,104.4)
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	522.3	-	522.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	13.6	62.4	(48.8)
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	20,318.5	22,646.7	(2,328.2)
รวมหนี้สิน	30,995.9	31,903.2	(907.3)

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 10,677.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 1,420.9 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 4,240.7 ล้านบาท มาจากส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ (ซึ่งส่วนใหญ่แสดงยอดหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ประเภท ATR72-600 จำนวน 9 ลำ เป็นหนี้สินหมุนเวียน)
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น จำนวน 1,119.0 ล้านบาท ลดลง 2,064.2 ล้านบาท เป็นผลมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการบินที่ลดลง
- รายได้รับล่วงหน้า ลดลงจำนวน 1,772.1 ล้านบาท เป็นผลจากการลดลงของการจองซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้า ซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

- หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 1,089.0 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตราสารอนุพันธ์ประเภทสัญญาแลกเปลี่ยนตราสารทุนระหว่างงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 20,318.5 ล้านบาท ลดลงจำนวน 2,328.2 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- หนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 2,359.1 ล้านบาท ลดลงจำนวน 555.5 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ณ สิ้นปี 2562 โดยหลักมาจากการหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- หนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 9,623.0 ล้านบาท โดยลดลงจำนวน 1,629.4 ล้านบาท เป็นผลมาจากการโอนกลับหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ลดลงจำนวน 1,104.4 ล้านบาท ผลหลักมาจากการลดลงของกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระหว่างงวด

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,319.5	9,319.5	-
หุ้นสามัญซื้อคืน	(491.6)	(491.6)	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	14,264.4	18,934.9	(4,670.5)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(5,389.9)	296.3	(5,686.2)
อื่นๆ ⁽¹⁾	(196.9)	(154.6)	(42.3)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	19,605.5	30,004.5	(10,399.0)

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ประกอบด้วยส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 19,605.5 ล้านบาท ลดลงจำนวน 10,399.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลมาจากขาดทุนสะสม และการเปลี่ยนแปลงหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด บริษัทฯ มีขาดทุนสะสมเท่ากับ 5,389.9 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,268.5)	1,175.8
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	2,419.2	1,495.1
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,242.7)	(1,745.6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	2,181.1	5,273.1

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 1,956.2 ล้านบาท และมีเงินสดจากการใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 4,268.5 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 2,419.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากเงินสดรับจากเงินฝากประจำ เงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทร่วม และเงินลงทุนในตราสารทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้เงินไปสำหรับการลงทุนในบริษัทร่วม (บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด) และได้ลงทุนในที่ดินอาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติมระหว่างงวด

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,242.7 ล้านบาท โดยหลักเป็นการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า การชำระดอกเบี้ย และการจ่ายเงินปันผล อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับเงินจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและกิจการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างงวด

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
		2563	2562
อัตราส่วนสภาพคล่องและ การบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.3	1.4
	อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	2.4	3.8
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	43.8	24.2
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	16.4	8.5
	ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	43.9	33.5
อัตราส่วนแสดง ความสามารถ ในการทำกำไร	อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	(41.6)	6.8
	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	(46.4)	(1.5)
	อัตรากำไร EBITDA (ร้อยละ)	(9.0)	4.1
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(52.2)	1.2
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(21.5)	1.2
อัตราส่วนแสดง ประสิทธิภาพ ในการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(9.5)	0.6
	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	(19.6)	11.4
	อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.2	0.5
อัตราส่วนวิเคราะห์ นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.6	1.1
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	(0.6)	0.6

นิยามศัพท์ด้านการบิน

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	หมายถึง	จำนวนบรรทุกผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนต่อจำนวนที่นั่งผู้โดยสารทั้งหมด
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK)	หมายถึง	จำนวนที่นั่งผู้โดยสารคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer: RPK)	หมายถึง	จำนวนผู้โดยสารของเที่ยวบินแบบประจำคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร
รายได้ต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per ASK: RASK)	หมายถึง	รายได้จากการขายและให้บริการของบมจ. การบินกรุงเทพ (หมายถึง รายได้รวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ กำไรจากการขายเงินลงทุน โอนกลับค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย เงินปันผลรับ และ เงินชดเชยจากการเลิกสัญญา) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร(ASK)
ต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per ASK: CASK)	หมายถึง	ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน และขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวม ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel)	หมายถึง	ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงินและต้นทุนค่าน้ำมัน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า และ ค่าน้ำมัน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)