



คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับผลประกอบการปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับ ปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ปี 2562 ขยายตัวชะลอลงจาก ไตรมาส 3 ปี 2562 ทั้งนี้ ปริมาณการส่งออกสินค้ามีแนวโน้มฟื้นตัวช้ากว่าที่คาด ตามปริมาณการค้าโลก ที่ชะลอลงจากการกีดกันทางการค้า รวมถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจไทยที่กระทบต่อภาคการส่งออก ขณะที่ การใช้จ่ายภาครัฐและการลงทุนภาคเอกชนมีแนวโน้มขยายตัวต่ำกว่าที่ประเมินไว้ อย่างไรก็ตาม การบริโภคภาคเอกชน ในปี 2562 ขยายตัวดีกว่าที่ประเมินไว้จากผลดีของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้นจากภาครัฐ (ที่มา:ธนาคารแห่งประเทศไทย) ทั้งนี้ตัวเลขวผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ในไตรมาสที่ 4 นี้ ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.6 ชะลอลงจากร้อยละ 2.6 ในไตรมาสก่อนหน้า ส่งผลให้ภาพรวมของเศรษฐกิจไทยในปี 2562 ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.4 ซึ่งเป็นการขยายตัวต่ำสุดในรอบ 5 ปี นับตั้งแต่ปี 2557 (ที่มา : ธนาคารไทยพาณิชย์) สำหรับผลิตภัณฑ์มวลรวมของทุกภูมิภาคทั่วโลก (World Gross Domestic Product: GDP) ในปี 2562 ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.4 (ที่มา: กองทุนการเงินระหว่างประเทศ)

ภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลกในปี 2562 มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ลดลงจากปี 2561 ซึ่งมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 7.3 โดยภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 4.9 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรป ที่มีอัตราเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 4.8 และ 4.2 ตามลำดับ ซึ่งอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ทุกภูมิภาคทั่วโลกโดยเฉลี่ยมีอัตราการเติบโตที่ลดลง เนื่องจากสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐกับจีนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ชะลอลง ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.4 ซึ่งภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 4.7 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรปที่ร้อยละ 4.5 และ 3.6 ตามลำดับ ในขณะที่อัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในภูมิภาคตะวันออกกลางเติบโตเพียงร้อยละ 0.1 สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่เติบโตน้อยกว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ส่งผลให้อัตราบรรทุกผู้โดยสาร (PLF) อยู่ที่ร้อยละ 82.6 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ร้อยละ 0.7 (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาส 4 ปี 2562 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 6.1 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียใต้มีอัตราการเติบโตโดยรวมสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 20.1 รองลงมาคือนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีอัตราเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 12.1 และภูมิภาคเอเชียตะวันออกที่มีอัตราเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 12.0 ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคยุโรปเติบโตเพียงร้อยละ 2.4 ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศส่วนใหญ่ในภูมิภาคยุโรปมีอัตราลดลง มีเพียงประเทศรัสเซียที่มีอัตราการเติบโตของนักท่องเที่ยวอยู่ที่ร้อยละ 8.5 (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

สำหรับภาพรวมจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2562 มีอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 4.2 โดยภูมิภาคเอเชียใต้เป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด อยู่ที่ร้อยละ 20.8 รองลงมาคือภูมิภาคเอเชียตะวันออก และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.4 และ ร้อยละ 4.3 ตามลำดับ สำหรับตลาดนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดหลักนั้นมีอัตราการเติบโตในปี 2562 เพียงร้อยละ 4.4 ซึ่งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ – มิถุนายน 2562 ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์การตกลงทางการค้าของสหรัฐอเมริกากับจีนที่มีความไม่แน่นอนและการกีดกันทางการค้า ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนลดลงร้อยละ 7.7 และเริ่มฟื้นตัวในเดือนกรกฎาคม 2562 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะเริ่มฟื้นตัวแต่ยังไม่สามารถขยายตัวได้เท่ากับปี 2561 (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ในปี 2562 จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลงร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากสัดส่วนจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ในประเทศไทยปรับตัวลดลง โดยสัดส่วนจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากต่างประเทศ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 55.0 ซึ่งผู้โดยสารมาจากจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ในทวีปเอเชีย (ยกเว้นประเทศไทย) และทวีปยุโรป เป็นหลัก ทั้งนี้ทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 16.0 รองลงมาคือทวีปอเมริกาเหนือ และทวีปเอเชียใต้ ซึ่งเติบโตร้อยละ 6.0 และร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

บริษัทฯ มีรายได้รวม 28,609.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2561 โดยหลักเป็นผลมาจากกำไรจากการขายเงินลงทุนระยะยาวในหุ้นกรุงเทพดุสิตเวชการ (BDMS) ระหว่างปี จำนวน 1,990.8 ล้านบาท และเงินปันผลรับที่ได้รับจากการลงทุน รวมถึงผลจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ซึ่งเติบโตในอัตราร้อยละ 6.6 อย่างไรก็ตาม รายได้จากการดำเนินงานของธุรกิจการบินปรับตัวลดลงร้อยละ 6.9 อันเนื่องมาจากภาวะการแข่งขันในตลาดที่มีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5.8 และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) เท่ากับ 68.1

ในปี 2562 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเท่ากับ 356.7 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 350.8 ล้านบาท กำไรต่อหุ้นเท่ากับ 0.17 บาทต่อหุ้น

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2562

ในปี 2562 มีเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ดังนี้

1. บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารตามฤดูกาล และมีการเพิ่มเที่ยวบิน เปิดเส้นทางบินใหม่ ปรับลดเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินที่มีผลการดำเนินงานไม่ตรงตามเป้าหมาย ดังนี้

เที่ยวบินใหม่:

- | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> กรุงเทพฯ – คัมภีร์/ญากอง | จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนมกราคม 2562) |
| <input type="checkbox"/> เชียงใหม่ – กระบี่ (เที่ยวเดียว) | จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562) |
| <input type="checkbox"/> เชียงใหม่ – หลวงพระบาง | จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนเมษายน 2562) |

เพิ่มเที่ยวบิน:

- | | |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> กรุงเทพ – ดานัง | จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562) |
| <input type="checkbox"/> เชียงใหม่ – กระบี่ (เที่ยวเดียว) | จากจำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562) |
| <input type="checkbox"/> กระบี่ – กรุงเทพฯ (เที่ยวเดียว) | จากจำนวน 21 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562) |

เพิ่มเที่ยวบิน (ตามฤดูกาล):

- | | |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> กรุงเทพ – มัณฑะเลย์ | จากจำนวน 11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น) |
| <input type="checkbox"/> กรุงเทพฯ-ฟูกูโอกะ | จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น) |
| <input type="checkbox"/> สมุย-กระบี่ | จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น) |
| <input type="checkbox"/> สมุย-ภูเก็ต | จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น) |

ปรับลดเที่ยวบิน:

- | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> เชียงใหม่ – มัณฑะเลย์ | จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562) |
| <input type="checkbox"/> เชียงใหม่ – ย่างกุ้ง | จากจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562) |

ปรับลดเที่ยวบิน (ตามฤดูกาล):

- | | |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> กรุงเทพฯ – ภูเก็ต (เที่ยวเดียว) | จากจำนวน 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูร้อน เท่านั้น)
จากจำนวน 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น) |
| <input type="checkbox"/> เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ (เที่ยวเดียว) | จากจำนวน 42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูร้อนเท่านั้น)
จากจำนวน 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น) |

- เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน จากจำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (สำหรับตารางบินฤดูหนาวเท่านั้น)

ยกเลิกเที่ยวบิน

- ภูเก็ต – เชียงใหม่ (เที่ยวเดียว) จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2562)
- เชียงใหม่ – ฮานอย จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562)

2. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบิน รวมทั้งสิ้น 40 ลำ ประกอบด้วย

แบบเครื่องบิน	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
แอร์บัส เอ 320	9	9
แอร์บัส เอ 319	16	15
เอทีอาร์ 72-500	2	5
เอทีอาร์ 72-600	13	11
Total	40	40

บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำในเดือนมกราคม 2562 ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินการ และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 2 ลำ และได้ทำการขายเครื่องบินเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 3 ลำ

3. บริษัทฯ มีจำนวนสายการบินพันธมิตรเป็นจำนวนทั้งสิ้น 27 สายการบิน โดยในปี 2562 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมทำสัญญาเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Codeshare Agreement) เพิ่มเติม 1 สายการบิน ได้แก่ สายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์ (เดือนสิงหาคม 2562) และได้ประกาศยกเลิกสัญญาการเป็นสายการบินร่วมกับสายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส ตั้งแต่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป โดยมีสาเหตุจากการที่สายการบินเจ็ท แอร์เวย์สถูกระงับจากการเป็นสมาชิก IATA Clearing House
4. บริษัทฯ ได้รับการต่อใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operating License หรือ AOL) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยใบอนุญาตมีอายุ 10 ปี และจะสิ้นสุดในปี 2572 (เดือนกุมภาพันธ์ 2562)
5. ในปี 2561 คณะกรรมการของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติโครงการซื้อหุ้นสามัญคืน ในจำนวนหุ้นไม่เกินกว่า 40 ล้านหุ้น เพื่อเป็นการบริหารสภาพคล่องส่วนเกินของบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเพิ่มอัตราผลตอบแทนให้แก่ส่วนของผู้ถือหุ้น รวมถึงเพิ่มอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการซื้อหุ้นสามัญคืนแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2562 ด้วยมูลค่าซื้อคืน 492 ล้านบาท ในจำนวน 40 ล้านหุ้น
6. บริษัทฯ ได้ร่วมกับบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในนามของ “กิจการร่วมค้าบีทีเอส” เพื่อยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออกต่อกองทัพเรือ (เดือนมีนาคม 2562)

7. บริษัท บางกอกแอร์ เว็เอชเอ็น เทอร์นิง เซ็นเตอร์ จำกัด ทำการลงนามสัญญาเป็นพันธมิตรกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association – IATA) ว่าด้วยการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมด้านการบินของ IATA ระดับภูมิภาค (เดือนมีนาคม 2562)
8. บริษัทฯ ดำเนินการปรับเปลี่ยนและย้ายระบบที่ให้บริการผู้โดยสาร (Passenger Service System : PSS) ได้แก่ ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร และระบบเช็คอินผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการผู้โดยสาร และเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกรสบายมากขึ้น (เดือนกรกฎาคม 2562)
9. บริษัทฯ ได้ประกาศความร่วมมือด้านรายการสะสมคะแนนกับสายการบินเอมิเรตส์ โดยสมาชิกจะสามารถรับและแลกคะแนนสะสมเมื่อเดินทางบนเที่ยวบินของทั้งสองสายการบินและนำมาแลกของรางวัลและสิทธิประโยชน์ต่างๆ (เดือนพฤศจิกายน 2562)
10. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์แห่งปี 2561 (Superbrands Thailand 2018) โดยเป็นรางวัลที่ได้รับการโหวตจากผู้บริโภคในประเทศไทย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการตลาด สื่อมวลชน และรับคะแนนโหวตสูงสุดจากการตัดสินของคณะกรรมการอิสระที่คัดเลือกมาจากองค์กรชั้นนำทั่วประเทศไทยกว่า 500 องค์กร (เดือนเมษายน 2562)
11. บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเป็นสายการบินตรงต่อเวลาที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อันดับที่ 2 ประจำปี 2562 จาก โอเอจี (OAG) ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุตสาหกรรมการบินระดับโลก บริษัทฯ ยังเป็นสายการบินเดียวของประเทศไทยที่ติด 20 อันดับแรกด้านความตรงต่อเวลา จากการจัดอันดับของสายการบินจากทั่วโลก (Top 20 Airlines by On-Time Performance) (เดือนเมษายน 2562)
12. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย รางวัลทราเวลเลอร์ส ไซยส์ แอร์ไลน์ อวอร์ดส ประจำปี 2562 จากทริปแอดไวเซอร์ (TripAdvisor) ซึ่งเป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวชั้นนำของโลกที่มีการจัดอันดับความพึงพอใจในการใช้บริการสายการบินทั่วโลก (เดือนเมษายน 2562)
13. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของโลก และรางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของเอเชีย ประจำปี 2562 จากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิร์ลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด (SKYTRAX World Airline Awards 2019) (เดือนมิถุนายน 2562)
14. บริษัทฯ ได้รับรางวัลท็อปเท็นสายการบินที่ให้บริการบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (Top Ten Best in Cabin Service - Worldwide) จากการจัดอันดับแบบสำรวจความคิดเห็นสุดยอดแบรนด์ท่องเที่ยวประจำปี 2562 โดย สมาร์ท แทรเวล เอเชีย ซึ่งจัดทำโดย SmartTravelAsia.com เว็บไซต์และนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ชั้นนำของเอเชีย (เดือนกรกฎาคม 2562)
15. บริษัทฯ ได้รับการประกาศให้เป็น สายการบิน 5 ดาวระดับภูมิภาค ในการจัดอันดับ Official Airline Ratings™ ของ APEX ประจำปี 2563 โดย APEX (Airline Passenger Experience Association) ซึ่งเป็นองค์กรแบบไม่แสวงหากำไรของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ทำการประเมินคุณภาพการบริการของสายการบินทั่วโลก (เดือนกันยายน 2562)

16. บริษัทฯ ได้รับรางวัล Selling Travel Agents Choice Awards ประจำปี 2562 ประเภทสายการบินระดับภูมิภาคต่างประเทศ จากนิตยสาร Selling Travel ซึ่งเป็นนิตยสารชั้นนำด้านธุรกิจท่องเที่ยว โดยพิธีมอบรางวัลจัดขึ้นในงาน World Travel Market (WTM 2019) ณ ศูนย์เอ็กซ์เซล กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร (เดือนพฤศจิกายน 2562)

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการลงทุน

1. บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท กูร์เมท์ พรีเมอ จำกัด ในนามกิจการร่วมค้าบีเอซีจีพี (BACGP) ได้รับสิทธิประกอบกิจการจัดส่งอาหารและเครื่องดื่มให้แก่อากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีอายุสัญญา 5 ปี และได้จัดตั้งบริษัทย่อยแห่งใหม่คือ บริษัท ครัวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีทุนจดทะเบียน 20 ล้านบาท (เดือนมิถุนายน 2562)
2. บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาโครงการครัวการบินและโครงการอุปกรณ์ภาคพื้น และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับความช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศที่เริ่มตั้งแต่ต้นปี 2553 โดยยกเว้นค่าตอบแทนขั้นต่ำและให้ชำระค่าตอบแทนในอัตราร้อยละตามที่ระบุในสัญญาจากรายได้ที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนธันวาคม 2553 และนอกจากนี้ บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัดยังได้รับการปรับลดค่าตอบแทนขั้นต่ำตั้งแต่เดือนมกราคม 2554 เป็นต้นไป ด้วยเหตุดังกล่าว ทอท. จึงออกไปลดหนี้ให้แก่บริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 140 ล้านบาท (เดือนกันยายน 2562)
3. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 6 สายการบินเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นจาก 20 สายการบินเป็น 26 สายการบิน
4. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 7 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าที่ให้บริการด้านอุปกรณ์ภาคพื้นดินเพิ่มขึ้นจาก 79 สายการบิน เป็น 86 สายการบิน
5. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 6 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าที่ให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก 69 สายการบิน เป็น 75 สายการบิน

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบิน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด นอกจากนี้จากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว 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 บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด (PGH) 5) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด 6) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด 7) บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด 8) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด 9) บริษัท กูร์เมท์ พรีเมียม จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน	หน่วย	มกราคม-ธันวาคม	
		ปี 2562	ปี 2561
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ⁽¹⁾	ล้านบาท	19,028.2	20,515.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		11,878.3	12,844.0
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		7,149.9	7,671.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,497.2	6,655.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,365.7	3,545.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		3,131.5	3,110.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)	ล้านคน-กม.	4,422.8	4,565.5
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,491.0	2,566.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,931.8	1,998.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	68.1	68.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		74.0	72.4
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		61.7	64.3
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง	พันคน	5,860.2	5,952.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		4,007.6	4,141.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,852.6	1,811.0

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน	หน่วย	มกราคม-ธันวาคม	
		ปี 2562	ปี 2561
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	70,810	71,379
เส้นทางการบินภายในประเทศ		45,434	47,313
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		25,376	24,066
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันทันั่ง	8,558.9	8,626.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		5,436.5	5,684.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		3,122.4	2,942.0
อัตราการใช้เครื่องบิน	ชั่วโมงต่อวันต่อลำ	8.4	8.8
แอร์บัส เอ320		9.4	10.0
แอร์บัส เอ319		8.5	9.2
เอทีอาร์72-500 และ เอทีอาร์72-600		7.3	7.2
จำนวนเครื่องบิน ณ วันที่สิ้นสุดไตรมาส	ลำ	40	40
แอร์บัส เอ320		9	9
แอร์บัส เอ319		16	15
เอทีอาร์72-500		2	5
เอทีอาร์72-600		13	11
ระยะทางบิน	ล้านกิโลเมตร	50.7	51.8
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	754.7	767.0
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽²⁾	บาทต่อคน-กม.	4.30	4.49
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)		3.33	3.45
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		3.58	3.49
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel)	บาทต่อที่นั่ง-กม.	2.86	2.75
RASK – CASK		(0.25)	(0.04)

หมายเหตุ :

- ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (code-sharing) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และยังไม่ได้หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น
- รายได้จากผู้โดยสาร รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หากรด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

	มกราคม – ธันวาคม			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
รายได้รวม	28,609.2	27,943.6	665.6	2.4
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	25,755.0	26,810.5	(1,055.5)	(3.9)
ค่าใช้จ่ายรวม	26,928.0	26,515.3	412.7	1.6
กำไรสำหรับปี/งวด	356.7	263.7	93.0	35.3
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	350.8	249.3	101.5	40.7
EBIT ⁽²⁾	(364.2)	1,097.8	(1,462.0)	(133.2)
EBITDA ⁽²⁾	1,057.3	2,478.0	(1,420.7)	(57.3)
EBITDAR ⁽²⁾	2,619.6	4,041.2	(1,421.6)	(35.2)
EBIT Ratio (ร้อยละ)	(1.4)	4.1	(5.5)	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	4.1	9.2	(5.1)	
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	10.2	15.1	(4.9)	

หมายเหตุ

- (1) รายได้รวมหักรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน
- (2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของบริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR หลายวิธี EBIT EBITDA และ EBITDAR ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2561 และปี 2562 เท่ากับ 26,810.5 ล้านบาท และ 25,755.0 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งลดลงร้อยละ 3.9 ในขณะที่ใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจาก 26,515.3 ล้านบาท เป็น 26,928.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 1.6

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน เท่ากับ 4,041.2 ล้านบาท

และ 2,619.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.1 และร้อยละ 10.2 ของรายได้จากการดำเนินงานของปี 2561 และปี 2562 ตามลำดับ

ในปี 2562 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 720.4 ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 356.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า จำนวน 93.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.3 ซึ่งเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 350.8 ล้านบาท

รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
1. ธุรกิจสายการบิน	19,063.9	66.6	20,475.4	73.3	(1,411.5)	(6.9)
- รายได้สุทธิจากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	18,516.1	64.7	19,708.8	70.5	(1,192.7)	(6.1)
- รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	346.0	1.2	550.1	2.0	(204.1)	(37.1)
- ค่าระวางขนส่ง	201.8	0.7	216.5	0.8	(14.7)	(6.8)
2. ธุรกิจสนามบิน	547.3	1.9	598.1	2.1	(50.8)	(8.5)
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	4,350.3	15.2	4,082.3	14.6	268.0	6.6
- บจ.ครีวการบินกรุงเทพ	1,024.0	3.6	1,048.8	3.8	(24.8)	(2.4)
- บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์เฟลท์เซอร์วิส	2,391.4	8.4	2,167.6	7.7	223.8	10.3
- บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	349.8	1.2	367.1	1.3	(17.3)	(4.7)
- รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	585.1	2.0	498.8	1.8	86.2	17.3
4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	4,647.7	16.3	2,787.8	10.0	1,859.9	66.7
รวมรายได้	28,609.2	100.0	27,943.6	100.0	665.6	2.4

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ คือรายได้จากบจ.บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.ครีวการบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจร้านอาหารในย่านธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในกรุงเทพฯ บจ.กูร์เมท์ ฟรีโม้ และบจ.มอร์แดนพีร์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง

รายได้จากธุรกิจสายการบิน

ในปี 2562 รายได้จากธุรกิจสายการบินเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 66.6 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และค่าระวางขนส่ง

ในปี 2562 รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เท่ากับ 18,516.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยการลดลงของรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.6 โดยเฉพาะจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศที่ลดลงร้อยละ 3.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงในธุรกิจสายการบินและการแข็งค่าของเงินบาท ส่งผลให้ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5.8 และรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยลดลงร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำลดลงจาก 550.1 ล้านบาท เป็น 346.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 37.1 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยเป็นผลจากการปรับลดเที่ยวบินในการให้บริการแบบเช่าเหมาลำในเส้นทางสมุยไปยังเมืองฉะเชิง ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 และหยุดให้บริการในเส้นทางสมุยไปยังเมืองกวังโจว ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561

รายได้จากธุรกิจสนามบิน

ปี 2562 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนในอัตราร้อยละ 1.9 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจากจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออก รวมถึงรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออก โดยมาจากสนามบินสมุยเป็นหลัก โดยบริษัทฯ มีรายได้จากธุรกิจสนามบินเท่ากับ 547.3 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 8.5 เทียบกับปี 2561

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ปี 2562 รายได้ของ บจ.ครีวการบินกรุงเทพ (BAC) เท่ากับ 1,024.0 ล้านบาท ลดลงจากปี 2561 ร้อยละ 2.4 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการปรับลดขนาดของเครื่องบินที่ให้บริการของสายการบินลูกค้าและการลดจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้ารายใหญ่ ส่งผลให้ปริมาณอาหารที่ผลิตโดย BAC ในปี 2562 ลดลงร้อยละ 7.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

นอกจากนี้ BAC ได้โอนธุรกิจในส่วนของธุรกิจบริการอาหารกล่องโคเชอร์ (Kosher Box) ให้กับ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ของ BAC ในการให้บริการแทนทั้งหมด ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2561

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

ปี 2561 และ 2562 รายได้ของ บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (BFS Ground) ในส่วนที่ให้บริการสายการบินอื่นเท่ากับ 2,167.6 ล้านบาท และ 2,391.4 ล้านบาทตามลำดับ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

รายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BFS Ground เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2561 และจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้นอีก 7 สายการบิน ส่งผลให้ ณ เดือนธันวาคม 2562 BFS Ground มีจำนวนสายการบินลูกค้า 86 สายการบิน

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

ปี 2562 รายได้ของ บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น (PGGS) เท่ากับ 349.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4.7 ซึ่งเป็นผลจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลง โดยหลักมาจากการหยุดปฏิบัติการบินเข้า-ออกสนามบินสมุยของการบินไทย โดยในปี 2562 PGGS มีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงร้อยละ 17.0 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2561

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เท่ากับ 4,647.7 ล้านบาทตามลำดับ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.7 โดยหลักเป็นผลมาจากเงินปันผลรับที่ได้จากหุ้นกรุงเทพดุสิตเวชการ (BDMS) เงินลงทุนระยะยาวอื่น โอนกลับรายการค่าสัมปทานค้างจ่ายตามมาตรการช่วยเหลือของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และรายได้อื่นๆ โดยในปี 2562 รายได้อื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากกำไรจากการขายทรัพย์สิน รายได้ค่าสัมปทาน รายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน และรายได้จากค่าเช่าพื้นที่

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ผลการดำเนินงานใน ปี 2562 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเท่ากับ 808.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปี 2561 การเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรที่เกิดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้น ของบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีซี คาร์โก้ จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีซี คาร์โก้ จำกัด	415.4	381.8	33.6	8.8
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	393.3	420.7	(27.4)	(6.5)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	808.7	802.5	6.2	0.8

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม-ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	Variance	
					ล้านบาท	%
1. ต้นทุนขายและบริการ	22,324.4	82.9	22,339.5	84.3	(15.1)	(0.1)
<input type="checkbox"/> ธุรกิจสายการบิน	18,112.5	67.3	18,202.6	68.7	(90.1)	(0.5)
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน	4,667.3	17.3	4,934.9	18.6	(267.6)	(5.4)
- ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	3,547.6	13.2	3,536.2	13.3	11.4	0.3
- เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์ อื่นๆ ของพนักงาน	3,427.1	12.7	3,444.8	13.0	(17.7)	(0.5)
- ค่าบริการผู้โดยสาร	3,040.9	11.3	3,151.4	11.9	(110.5)	(3.5)
- ค่าเช่าเครื่องบิน	1,562.3	5.8	1,563.2	5.9	(0.9)	(0.1)
- ค่าธรรมเนียมขึ้นลง พักค้าง และ ค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน	1,188.4	4.4	1,196.0	4.5	(7.6)	(0.6)
- อื่นๆ	678.9	7.1	376.1	7.2	302.8	80.5
<input type="checkbox"/> ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	4,211.9	15.6	4,136.9	15.6	75.0	1.8
2. ค่าใช้จ่ายในการขาย	1,894.7	7.0	2,099.2	7.9	(204.5)	(9.7)
<input type="checkbox"/> ธุรกิจสายการบิน	1,858.8	6.9	2,065.7	7.8	(206.9)	(10.0)
<input type="checkbox"/> ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	35.9	0.1	33.5	0.1	2.4	7.2
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	2,702.9	10.1	2,074.7	7.8	628.2	30.3
<input type="checkbox"/> ธุรกิจสายการบิน	1,910.1	7.1	1,396.5	5.3	513.6	36.8
<input type="checkbox"/> ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	792.8	3.0	678.2	2.5	114.6	16.9

	มกราคม-ธันวาคม					
	2562	%	2561	%	Variance	
					ล้านบาท	%
4. ค่าใช้จ่ายอื่น	6.0	0.0	1.9	0.0	4.1	215.8
ค่าใช้จ่ายรวม	26,928.0	100.0	26,515.3	100.0	412.7	1.6

ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร และค่าเช่าเครื่องบิน

สำหรับปี 2561 และ ปี 2562 ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 84.3 และร้อยละ 82.9 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับปี 2561 และ ปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.9 และร้อยละ 7.0 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ โดยในปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการขายเท่ากับ 1,894.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจากค่าโฆษณา ค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับระบบที่สนับสนุนการขาย เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ยังมีค่าใช้จ่ายในการขายที่เพิ่มขึ้นในส่วนของคุณค่าสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร และเงินสำรองตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับปี 2561 และ ปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.8 และร้อยละ 10.1 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากค่าวิชาชีพ ค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ โดยหลักมาจากค่าเบี้ยปรับภาษีและภาษีเงินได้นิติบุคคลต่างประเทศ นอกจากนี้ยังรวมถึงการรับรู้ต้นทุนผลประโยชน์พนักงานเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย ทั้งในส่วนของคุณค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้า

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease)

	มกราคม-ธันวาคม			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
ค่าใช้จ่ายทางการเงินจ่ายกองทุนรวม	1,359.6	1,467.6	(108.0)	(7.4)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม ⁽¹⁾	409.9	406.5	3.4	0.8
รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,769.5	1,874.1	(104.6)	(5.6)

หมายเหตุ : (1) ดอกเบี้ยจ่าย ค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน, หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน และค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต

ปี 2562 บริษัท มีดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมจำนวน 1,359.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7.4 เทียบกับปี 2561 การลดลงส่วนใหญ่เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกและจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุย ที่ลดลงร้อยละ 8.8 และ ร้อยละ 4.8 เทียบกับปีก่อนหน้า ตามลำดับ รวมถึงการยกเลิกปฏิบัติการบินเส้นทางบินเข้า-ออกสนามบินสมุย ของสายการบินการบินไทย (TG) ตั้งแต่ต้นเดือนกันยายน 2561 เป็นต้นมา

ดอกเบี้ยจ่าย และค่าธรรมเนียม เพิ่มขึ้นจาก 406.5 ล้านบาท เป็น 409.9 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระให้แก่สถาบันการเงินอันเนื่องมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับฝูงบินเครื่องบิน ATR 72-600 ที่เพิ่มขึ้น

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 61,907.7 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 159.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และ เงินลงทุนชั่วคราว	9,319.3	7,647.7	1,671.6
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,535.4	1,713.4	(178.0)
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	857.8	1,050.3	(192.5)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	877.0	1,018.4	(141.4)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	12,589.5	11,429.8	1,159.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	2,920.2	2,902.1	18.1
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	29,050.5	30,270.0	(1,219.5)

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	15,608.2	15,520.2	88.0
เงินมัดจำ	643.7	805.5	(161.8)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,095.6	1,139.4	(43.8)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	49,318.2	50,637.2	(1,319.0)
รวมสินทรัพย์	61,907.7	62,067.0	(159.3)

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 12,589.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,159.7 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- **เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และ เงินลงทุนชั่วคราว** เพิ่มขึ้นจำนวน 1,671.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดรับจากกิจกรรมการดำเนินงาน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และการขายเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขาย รวมถึงการได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินลงทุนระยะยาวอื่น แต่อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีการจ่ายเงินปันผลและดอกเบี้ย รวมถึงการชำระคืนเงินกู้และหนี้สินที่เกิดจากสัญญาเช่าทางการเงินเครื่องบินระหว่างปี
- **ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน** ลดลงจำนวน 192.5 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดรับจากรายการเงินเรียกคืนของค่าใช้จ่ายสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 49,318.2 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,319.0 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- **เงินลงทุนระยะยาวอื่น** ลดลงจำนวน 1,219.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการขายเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างปี
- **ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์** เพิ่มขึ้นจำนวน 88.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากบริษัทฯ ได้ลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติม โดยส่วนใหญ่คือการซื้อเครื่องบิน ATR 72-600 จำนวน 2 ลำ อะไหล่เครื่องบิน และที่ดิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีการขายเครื่องบิน ATR 72-500 จำนวน 3 ลำ ในปี 2562
- **เงินมัดจำ** ลดลงจำนวน 161.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่ามัดจำเครื่องบิน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 31,903.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 614.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	3,183.2	2,883.3	299.9
เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	994.6	691.3	303.3
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	277.3	13.1	264.2
รายได้รับล่วงหน้า	2,343.7	2,531.0	(187.3)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,457.7	2,221.5	236.2
รวมหนี้สินหมุนเวียน	9,256.5	8,340.2	916.3
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิ จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,315.3	5,502.9	(187.6)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิ จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,252.4	11,331.0	(78.6)
ผลประโยชน์ของพนักงาน	956.6	722.6	234.0
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	5,060.0	5,330.3	(270.3)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	62.4	61.9	0.5
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	22,646.7	22,948.7	(302.0)
รวมหนี้สิน	31,903.2	31,288.9	614.3

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 9,256.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 916.3 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 994.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 303.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินกู้ยืมระยะยาวที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมฉบับใหม่สำหรับการรับมอบเครื่องบิน ATR72-600 จำนวน 2 ลำ
- ภาษีเงินได้ค้างจ่าย จำนวน 277.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 264.2 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากภาษีค้างจ่ายจากการขายหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างปี
- รายได้รับล่วงหน้า ลดลงจำนวน 187.3 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นผลจากการลดลงของการจองซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

- **หนี้สินหมุนเวียนอื่น** จำนวน 2,457.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 236.2 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากสำรองค่าซ่อมแซมเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund) สำหรับเครื่องบิน ATR72-600 และหนี้สินอนุพันธ์ทางการเงิน

หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 22,646.7 ล้านบาท ลดลงจำนวน 302.0 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- **เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี** ลดลงจำนวน 187.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากการคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและในทางกลับกันบริษัทฯ ได้มีการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมฉบับใหม่ระหว่างปีด้วย
- **ผลประโยชน์ของพนักงาน** เพิ่มขึ้นจำนวน 234.0 ล้านบาท เป็นผลมาจากการกำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้าง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่
- **หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี** ลดลงจำนวน 270.3 ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงในผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานการคำนวณทางบัญชีกับฐานภาษีของมูลค่าหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน รวมถึงการปรับสัดส่วนการถือครองของหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างปี

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,319.5	9,319.5	-
หุ้นสามัญซื้อคืน	(491.6)	(366.8)	(124.8)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	18,934.9	19,836.7	(901.8)
กำไรสะสม	296.3	32.6	263.7
อื่นๆ ⁽¹⁾	(154.6)	(143.9)	(10.7)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	30,004.5	30,778.1	(773.6)

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ประกอบด้วยส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 30,004.5 ล้านบาท ลดลง จำนวน 773.6 ล้านบาท โดยหลักเกิดจากการปรับสัดส่วนการถือครองของหลักทรัพย์เผื่อขาย โดยลดลงจำนวน 901.8 ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรสะสมจำนวน 296.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 263.7 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,175.8	1,901.9
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) ใน) กิจกรรมลงทุน	1,495.1	817.2
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,745.6)	(1,916.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	5,273.1	4,347.7

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 518.9 ล้านบาท และมีเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,175.8 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 1,495.1 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากเงินที่ได้รับจากการขายสินทรัพย์ และการขายเงินลงทุนระยะยาวตามมูลค่าตลาด รวมถึงเงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทร่วมและการลงทุนระยะยาวอื่น จำนวน 4,346.0 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติม และมีการซื้อเงินลงทุนระยะยาวใน บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (BAFS) เพิ่มเติม

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมการจัดหาเงินจำนวน 1,745.6 ล้านบาท โดยหลักเป็นการชำระดอกเบี้ย การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว การชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าทางการเงิน การจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น และการซื้อหุ้นสามัญคืน

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ณ 31 ธันวาคม	
		2562	2561
อัตราส่วนสภาพคล่อง และการบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.4	1.4
	อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	3.8	4.3
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	24.2	24.4
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	8.5	8.2
	ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	33.5	34.2
อัตราส่วนแสดง ความสามารถ ในการทำกำไร	อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	6.8	11.2
	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	(1.5)	4.4
	อัตรากำไร EBITDAR (ร้อยละ)	10.2	15.1
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	1.2	0.9
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	1.2	0.9
อัตราส่วนแสดง ประสิทธิภาพ ในการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	0.6	0.4
	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	11.4	11.0
	อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.5	0.5
อัตราส่วนวิเคราะห์ นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.1	1.0
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	0.6	1.3

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 ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิ กับขาดทุนจากการขายเงินลงทุน และขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel)	หมายถึง	ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงินและต้นทุนค่าน้ำมัน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับขาดทุนจากการขายเงินลงทุน ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า และ ค่าน้ำมัน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)