



คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2563 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

ของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2563 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 1 ปี 2563 อยู่ในภาวะหดตัวในทุกธุรกิจเมื่อเทียบกับปีก่อนเนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้ผู้บริโภคมีกำลังซื้อลดลง ซึ่งมีผลกระทบรุนแรงต่ออุปสงค์ทั้งต่างประเทศและในประเทศ โดยมีเพียงการใช้จ่ายในหมวดสินค้าจำเป็นที่ยังขยายตัวได้ สำหรับภาคการท่องเที่ยวมีการหดตัวที่รุนแรงในเดือนมีนาคมหลังจากหลายประเทศประกาศการใช้มาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ อีกทั้งยังได้รับผลกระทบจาก ปัญหาหมอกควันไฟในภาคเหนืออีกด้วย (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย)

จากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 เริ่มมีการแพร่ระบาดเป็นวงกว้างในไตรมาส 1 ปี 2563 ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เริ่มลดลงเมื่อเดือน กุมภาพันธ์ และส่งผลกระทบต่อการเดินทางทุกภูมิภาคทั่วโลกในเดือน มีนาคม โดยแต่ละประเทศเริ่มมีนโยบายการปิดพื้นที่เป็นบรรทัดฐานในการป้องกันการระบาด ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมการบินในไตรมาส 1 ปี 2563 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 22.2 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการลดลงสูงสุดอยู่ที่ประมาณร้อยละ 33.3 รองลงมาคือสายการบินในยุโรปและอเมริกาเหนือ ซึ่งมีอัตราการลดลงของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 18.0 และ 15.7 ตามลำดับ ในด้านปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกมีอัตราการลดลงอยู่ที่ร้อยละ 14.7 ซึ่งสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการลดลงของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 23.3 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคยุโรป และตะวันออกกลาง มีอัตราการลดลงร้อยละ 13.8 และ ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยในไตรมาส 1 ปี 2563 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงถึงร้อยละ 38.0 โดยนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกลดลงสูงสุดถึงร้อยละ 54.4 ซึ่งนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนลดลงสูงสุดถึงร้อยละ 60.0 รองลงมาคือนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคตะวันออกกลางและ ภูมิภาคแอฟริกาโดยมีอัตราการลดลงร้อยละ 50.0 และ 41.5 ตามลำดับ ทั้งนี้จำนวนนักท่องเที่ยวในเกือบทุกภูมิภาคเริ่มลดลงอย่างเห็นได้ชัดในเดือนกุมภาพันธ์ ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคยุโรปเริ่มลดลงอย่างมีนัยสำคัญในเดือนมีนาคมซึ่งลดลงถึงร้อยละ 51.2 ส่งผลให้ในไตรมาส 1 จำนวนนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคยุโรปลดลงอยู่ที่ร้อยละ 15.0 (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

เนื่องด้วยสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินตั้งแต่ช่วงปลายปี 2562 โดยบริษัทฯ ได้มีมาตรการหยุดดำเนินการบินชั่วคราวและยกเลิกเส้นทางบินในบางเส้นทางในช่วงเดือนมีนาคม 2563 เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางที่ลดลงและเพื่อตอบสนองนโยบายภาครัฐและประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สำหรับไตรมาส 1 ของปี 2563 จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลงร้อยละ 23.3 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ผู้โดยสารส่วนใหญ่มาจากสัดส่วนจุด

ขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ต่างประเทศ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 57.0 สัดส่วนจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) จากช่องทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 20.0 และสัดส่วนจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ในประเทศไทย ร้อยละ 17.0

สำหรับไตรมาส 1 ของปี 2563 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเท่ากับ 338.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 166.3 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากรายได้รวมลดลงร้อยละ 17.5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจาก รายได้จาก การดำเนินงานของธุรกิจสายการบินปรับตัวลดลงร้อยละ 25.2 ธุรกิจสนามบินลดลงร้อยละ 18.4 และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ สนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องลดลงร้อยละ 14.6 โดยบริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 338.6 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้นเท่ากับ 0.16 บาท

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาส 1 ปี 2563

ธุรกิจสายการบิน

- เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ คำนึงถึงแผนปฏิบัติการบินเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการจำกัดด้านการเดินทาง และเพื่อให้ความร่วมมือกับการประกาศการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2558 (พ.ร.ก. ฉุกเฉิน) รวมทั้งประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 อีกทั้งปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยบริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 ให้หยุดทำการปฏิบัติการบินชั่วคราว โดยเส้นทางบินที่เริ่มหยุดปฏิบัติการบินในช่วงเดือน มีนาคม 2563 มีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางบินภายในประเทศ

<u>เส้นทาง</u>	<u>ความถี่เที่ยวบิน (ต่อสัปดาห์)</u>
กรุงเทพ – เชียงราย	21
สมุย – กระบี่	10
เชียงใหม่ – กระบี่ (เที่ยวเดียว)	7
เชียงใหม่ – ภูเก็ต (เที่ยวเดียว)	7
เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน	10
ภูเก็ต – ชูตะภา	7
สมุย – ชูตะภา	11
เชียงใหม่ – สมุย	7

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

เส้นทาง	ความถี่เที่ยวบิน (ต่อสัปดาห์)	เส้นทาง	ความถี่เที่ยวบิน (ต่อสัปดาห์)
กรุงเทพ – พนมเปญ	42	เชียงใหม่ – มัตตะเลย์	4
กรุงเทพ – เสียมราฐ	35	เชียงใหม่ – หลวงพระบาง	3
กรุงเทพ – ย่างกุ้ง	28	เชียงใหม่ – ย่างกุ้ง	4
กรุงเทพ – มัตตะเลย์	14	กรุงเทพ – มัลดีฟส์	7
กรุงเทพ – เนปิตอร์	6	กรุงเทพ – มุมไบ	7
กรุงเทพ – เวียงจันทน์	14	สมุย – ฮองกง	14
กรุงเทพ – หลวงพระบาง	14	สมุย – กัวลาลัมเปอร์	7
กรุงเทพ – ดานัง	14	สมุย – สิงคโปร์	14
กรุงเทพ – ฟูโก๊วก	14	สมุย – ฉิงตู	4
กรุงเทพ – ญาจาง	4	สมุย – ฉงชิ่ง	1

- บริษัท มีจำนวนสายการบินพันธมิตรเป็นจำนวนทั้งสิ้น 28 สายการบิน โดยในปี 2563 บริษัท ได้เข้าร่วมทำสัญญาเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Codeshare Agreement) เพิ่มเติม 1 สายการบิน ได้แก่ สายการบินกัลฟ์แอร์ (Gulf Air) ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ในเส้นทางกรุงเทพ-ภูเก็ต กรุงเทพ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-กระบี่ กรุงเทพ-ตราด กรุงเทพ-สมุย กรุงเทพ-ลำปาง และกรุงเทพ-สุโขทัย
- บริษัท ได้ออกมาตรการเฝ้าระวังและเตรียมการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคปอดอักเสบจากไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ทั้งในส่วนของสายการบินฯ และสนามบินทั้ง 3 แห่งของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความมั่นใจและความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร โดยมีการเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิด อาทิเช่น การคัดกรองผู้โดยสารเบื้องต้นตั้งแต่กระบวนการสำรองที่นั่ง ณ สำนักงานขายบัตรโดยสาร การตรวจรับผู้โดยสารภาคพื้น และการให้บริการบนเครื่องบิน มีมาตรการทำความสะอาดภายในเครื่องบินอย่างละเอียดก่อนทำการบินในเที่ยวบินถัดไป มีการจัดตั้งศูนย์ติดตามสถานการณ์และให้คำแนะนำเฉพาะกิจสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในองค์กร มีการประกาศบนเครื่องบินถึงแนวทางการเฝ้าระวัง จัดเตรียมหน้ากากอนามัยสำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานภาคพื้นดินที่ให้บริการผู้โดยสาร เป็นต้น

ธุรกิจสนามบิน

- สนามบินสมุย ได้รับการจัดอันดับให้เป็นสนามบินที่ตรงเวลาที่สุดในโลก สาขาสนามบินขนาดเล็ก จากซีเรียม (CIRIUM) บริษัทวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว โดยสนามบินสมุยได้รับการจัดอันดับด้วยสถิติความตรงต่อเวลาร้อยละ 95.08 ในปี พ.ศ. 2562



2. คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติการลงทุนในบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการทำอากาศยาน รวมทั้ง การดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องและต่อเนื่องกับทำอากาศยาน มีทุนจดทะเบียน 4,500 ล้านบาท โดยบริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 45.0 และบริษัทฯ ได้จ่ายชำระเงินค่าหุ้นแล้วทั้งสิ้นจำนวน 506.3 ล้านบาท ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2563

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและการลงทุน

1. ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 3 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และมีจำนวนสายการบินลูกค้าทั้งหมดสัญญาเป็นจำนวน 2 สายการบิน โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นจาก 20 สายการบินเป็น 21 สายการบิน
2. ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 7 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าที่ให้บริการด้านอุปกรณภาคพื้นดินเพิ่มขึ้นจาก 81 สายการบิน เป็น 88 สายการบิน
3. ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (WFS-PG Cargo) มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 6 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนสายการบินลูกค้าที่ให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก 71 สายการบิน เป็น 77 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-มีนาคม	
		ปี 2563	ปี 2562
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ⁽¹⁾	ล้านบาท	4,442.9	6,015.1
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,070.9	3,897.3
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,372.0	2,117.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,501.4	1,708.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		854.8	922.2
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		646.6	786.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)	ล้านคน-กม.	931.9	1,274.7
เส้นทางการบินภายในประเทศ		596.2	743.1
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		335.7	531.6
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	62.1	74.6
เส้นทางการบินภายในประเทศ		69.7	80.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		51.9	67.6
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง	พันคน	1,324.1	1,725.1
เส้นทางการบินภายในประเทศ		969.2	1,206.6
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		354.9	518.5

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน	หน่วย	มกราคม-มีนาคม	
		ปี 2563	ปี 2562
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	17,066	18,915
เส้นทางการบินภายในประเทศ		11,777	12,742
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		5,289	6,173
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	2,059.7	2,291.4
เส้นทางการบินภายในประเทศ		1,388.5	1,502.2
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		671.2	789.2
อัตราการใช้เครื่องบิน	ชั่วโมงต่อวันต่อลำ	7.8	9.0
แอร์บัส เอ320		8.9	10.0
แอร์บัส เอ319		7.8	8.9
เอทีอาร์72-500 และ เอทีอาร์72-600		6.9	8.0
จำนวนเครื่องบิน ณ วันที่สิ้นสุดไตรมาส	ลำ	40	41
แอร์บัส เอ320		9	9
แอร์บัส เอ319		16	16
เอทีอาร์72-500		2	4
เอทีอาร์72-600		13	12
ระยะทางบิน	ล้านกิโลเมตร	11.7	13.3
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	703.8	738.9
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽²⁾	บาทต่อคน-กม.	4.77	4.72
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)		3.42	3.89
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		3.40	3.54
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel)	บาทต่อที่นั่ง-กม.	3.14	2.79
RASK – CASK		0.02	0.35

หมายเหตุ :

- (1) ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (code-sharing) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และยังไม่ได้หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น
- (2) รายได้จากผู้โดยสาร รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หาดูด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)



	มกราคม – มีนาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
รายได้รวม	6,423.2	7,789.9	(1,366.7)	(17.5)
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	6,082.5	7,707.2	(1,624.7)	(21.1)
ค่าใช้จ่ายรวม	6,683.6	6,920.3	(236.7)	(3.4)
กำไรสำหรับปี/งวด	(338.8)	510.8	(849.6)	(166.3)
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(338.6)	504.3	(842.9)	(167.1)
EBIT ⁽²⁾	259.3	984.8	(725.5)	(73.7)
EBITDA ⁽²⁾	989.6	1,333.3	(343.7)	(25.8)
EBIT Ratio (ร้อยละ)	4.3	12.8	(8.5)	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	16.3	17.3	(1.0)	

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

กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของปี 2562 และปี 2563 เท่ากับ 7,707.2 ล้านบาท และ 6,082.5 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งลดลงร้อยละ 21.1 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมลดลงจาก 6,920.3 ล้านบาท เป็น 6,683.6 ล้านบาท หรือลดลงในอัตราร้อยละ 3.4

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายสินทรัพย์ ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย เท่ากับ 1,333.3 ล้านบาท และ 989.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.3 และร้อยละ 16.3 ของรายได้จากการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับ

ไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 338.8 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้า จำนวน 849.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 166.3 ซึ่งเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 338.6 ล้านบาท

รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – มีนาคม					
	2563	%	2562	%	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
1. ธุรกิจสายการบิน	4,495.2	70.0	6,008.4	77.1	(1,513.2)	(25.2)
- รายได้สุทธิจากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	4,411.8	68.7	5,843.8	75.0	(1,432.0)	(24.5)
- รายได้จากบริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	38.4	0.6	111.8	1.4	(73.4)	(65.6)
- ค่าระวางขนส่ง	45.0	0.7	52.8	0.7	(7.8)	(14.8)
2. ธุรกิจสนามบิน	137.5	2.1	168.4	2.1	(31.0)	(18.4)
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	994.0	15.5	1,164.5	15.0	(170.5)	(14.6)
- บจ.ครีวการบินกรุงเทพ	269.5	4.2	297.0	3.8	(27.5)	(9.3)
- บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวต์ไฟล์ทเซอร์วิส	522.0	8.1	622.4	8.0	(100.4)	(16.1)
- บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	76.0	1.2	90.1	1.2	(14.2)	(15.7)
- รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	126.5	2.0	155.0	2.0	(28.5)	(18.4)
4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	796.5	12.4	448.6	5.8	347.9	77.6
รวมรายได้	6,423.2	100.0	7,789.9	100.0	(1,366.7)	(17.5)

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ คือรายได้จากบจ.บีเอสที กูร์เมท์ เฮาส์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.ครีวการบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจร้านอาหารในย่านธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในกรุงเทพฯ บจ.กูร์เมท์ ฟรีโม และบจ.มอร์แดนฟรี ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง

รายได้จากธุรกิจสายการบิน

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 รายได้จากธุรกิจสายการบินเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 70.0 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสายการบินประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และค่าระวางขนส่ง

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 เท่ากับ 4,411.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 24.5 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 23.3 อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารเริ่มมีจำนวนลดลงตั้งแต่ช่วงต้นปีที่ผ่านมา โดยบริษัทฯ ได้มีมาตรการปรับลดจำนวนเที่ยวบินในการให้บริการ รวมถึงการหยุดดำเนินการบินชั่วคราวและยกเลิกเส้นทางบินในบางเส้นทาง เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยจำนวนเที่ยวบินในไตรมาสนี้ลดลงร้อยละ 9.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำลดลงจาก 111.8 ล้านบาท เป็น 38.4 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 65.6 เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยเป็นผลจากการหยุดปฏิบัติการบินแบบเช่าเหมาลำในเส้นทางสมุยไปยังเมืองฉะเชิง และสมุยไปยังเมืองเจียงตู ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563

รายได้จากธุรกิจสนามบิน

สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนในอัตราร้อยละ 2.1 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจากจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออก รวมถึงรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออก โดยมาจากสนามบินสมุยเป็นหลัก ในไตรมาสนี้ บริษัทฯมีรายได้จากธุรกิจสนามบินจำนวน 137.5 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 18.4 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุยลดลงร้อยละ 19.8

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

รายได้ของ บจ.ครีวการบินกรุงเทพ (BAC) ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2562 ร้อยละ 9.3 โดยมีรายได้เท่ากับ 269.5 ล้านบาท การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินมีการปรับตัวตามสถานการณ์ดังกล่าว โดยมีการปรับลดจำนวนเที่ยวบิน ปรับขนาดของเครื่องบินที่ใช้ในการให้บริการ รวมถึงการหยุดดำเนินการบิน ตามมาตรการต่างๆ ของแต่ละประเทศทั่วโลก ส่งผลให้ปริมาณอาหารที่ผลิตโดย BAC ลดลงร้อยละ 21.9 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

รายได้ของ บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (BFS Ground) ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 เท่ากับ 522.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 16.1 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562

รายได้ที่ลดลงของ BFS Ground เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงร้อยละ 2.6 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้มีจำนวนสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น 7 สายการบิน เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 ส่งผลให้ ณ เดือนมีนาคม 2563 BFS Ground มีจำนวนสายการบินลูกค้า 88 สายการบิน

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 รายได้ของ บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้นเท่ากับ 76.0 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 15.7 ซึ่งเป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลง โดยหลักมาจากสถานการณ์โลกในการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยในไตรมาส 1 ของปี 2563 PGGS มีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงร้อยละ 12.4 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เท่ากับ 796.5 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 77.6 โดยหลักเป็นผลมาจากเงินปันผลรับที่ได้จากหุ้นกรุงเทพดุสิตเวชการ (BDMS) และรายได้อื่นๆ ทั้งนี้รายได้อื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากค่าซ่อมแซมรถรับคือน รายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน รายได้จากค่าเช่าพื้นที่ รายได้จากตั๋วหมุดอายุ และรายได้ค่าบริการ

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเท่ากับ 130.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 34.2 เมื่อเทียบกับปี 2562 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรของบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด และกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย (SPF) ที่ลดลง

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – มีนาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด	36.7	87.2	(50.5)	(57.9)
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	93.5	110.8	(17.3)	(15.6)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	130.2	198.0	(67.8)	(34.2)

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ของปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 6,683.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.4 โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมลดลงร้อยละ 3.4 เป็นผลมาจากมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – มีนาคม					
	2563	%	2562	%	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
1. ต้นทุนขายและบริการ	4,987.6	74.6	5,888.9	85.1	(901.3)	(15.3)
➤ ธุรกิจสายการบิน	3,969.2	59.4	4,790.9	69.2	(821.7)	(17.2)
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน	1,111.8	16.6	1,282.4	18.5	(170.6)	(13.3)
- ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	681.8	10.2	1,064.6	15.4	(382.8)	(36.0)
- เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์ อื่นๆ ของพนักงาน	773.5	11.6	838.2	12.1	(64.7)	(7.7)
- ค่าบริการผู้โดยสาร	689.6	10.3	824.3	11.9	(134.8)	(16.4)
- ค่าเช่า	11.3	0.2	389.6	5.6	(378.3)	(97.1)
- ค่าธรรมเนียมขึ้นลง พักค้าง และ ค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน	264.1	4.0	317.9	4.6	(53.8)	(16.9)
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	585.8	8.8	235.8	3.4	350.0	148.4
- อื่นๆ	217.0	3.2	244.6	3.5	(27.5)	(11.3)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	1,018.4	15.2	1,098.0	15.9	(79.6)	(7.3)
2. ค่าใช้จ่ายในการขาย	320.4	4.8	519.2	7.5	(198.8)	(38.3)
➤ ธุรกิจสายการบิน	314.6	4.7	509.2	7.4	(194.6)	(38.2)
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	5.8	0.1	10.0	0.1	(4.2)	(42.0)
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	530.3	7.9	511.4	7.4	18.9	3.7
➤ ธุรกิจสายการบิน	332.9	5.0	329.9	4.8	3.0	0.9

	มกราคม – มีนาคม					
	2563	%	2562	%	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
➤ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ ธุรกิจสนามบินและกลุ่มธุรกิจที่ เกี่ยวข้อง และอื่นๆ	197.4	3.0	181.5	2.6	15.9	8.8
4. ค่าใช้จ่ายอื่น	845.3	12.6	0.8	0.0	844.5	105,562.5
ค่าใช้จ่ายรวม	6,683.6	100.0	6,920.3	100.0	(236.7)	(3.4)

ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2562 และ 2563 ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 85.1 และร้อยละ 74.6 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับไตรมาสที่ 1 ของปี 2562 และ 2563 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.5 และร้อยละ 4.8 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ โดยในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการขายเท่ากับ 320.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 38.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งค่าใช้จ่ยที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจากค่าสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร ค่าโฆษณา ค่าใช้จ่ายในการจัดงานอีเว้นท์และงานแสดงนิทรรศการออกร้านต่างๆ และค่าใช้จ่ยที่เกี่ยวข้องกับระบบที่สนับสนุนการขาย เป็นหลัก

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2562 และ 2563 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.4 และร้อยละ 7.9 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ ซึ่งโดยหลักมาจากการขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนผลตอบแทนทางการเงิน นอกจากนี้ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ยังได้มีมาตรการปรับลดค่าใช้จ่าย ซึ่งส่งผลกระทบต่อเงินเดือนและค่าใช้จ่ยพนักงาน ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษา และค่าเช่าสำนักงานต่างๆ เป็นหลัก

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย ทั้งในส่วนของค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าสนามบินสมุย นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า

	มกราคม – มีนาคม			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
ค่าใช้จ่ายทางการเงินจ่ายกองทุนรวม	266.4	348.0	(81.6)	(23.4)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม ⁽¹⁾	151.0	103.9	47.1	45.3
รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน	417.4	451.9	(34.5)	(7.6)

หมายเหตุ : (1) ดอกเบี้ยจ่าย ค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน, หนี้สินตามสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมจำนวน 266.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 23.4 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 การลดลงส่วนใหญ่เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกและจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุย ที่ลดลงร้อยละ 19.8 และ ร้อยละ 11.6 เทียบกับปีก่อนหน้า ตามลำดับ

ดอกเบี้ยจ่าย และค่าธรรมเนียม เพิ่มขึ้นจาก 103.9 ล้านบาท เป็น 151.0 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระให้แก่สถาบันการเงินอันเนื่องมาจากการเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับฝูงบินเครื่องบิน ATR 72-600 ที่เพิ่มขึ้น และการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 57,355.9 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 4,551.8 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 มีนาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,545.1	5,273.1	(728.0)
เงินลงทุนชั่วคราว	-	4,046.1	(4,046.1)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,186.5	1,535.4	(348.9)
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	955.6	857.8	97.8
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	2,936.1	-	2,936.1
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	776.9	877.0	(100.1)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	10,400.2	12,589.4	(2,189.2)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	3,415.9	2,920.2	495.7
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	29,050.5	(29,050.5)

ณ วันที่	31 มีนาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	10,362.1	15,608.2	(5,246.1)
สินทรัพย์สิทธิการให้	10,188.2	-	10,188.2
เงินมัดจำ	653.2	643.7	9.5
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	21,277.7	-	21,277.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,058.6	1,095.6	(37.0)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	46,955.7	49,318.2	(2,362.5)
รวมสินทรัพย์	57,355.9	61,907.7	(4,551.8)

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 จำนวน 10,400.2 ล้านบาท ลดลงจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 2,189.2 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- **เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด** ลดลงจำนวน 728.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากการจ่ายดอกเบี้ย การชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า การลงทุนในบริษัทร่วม และการลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มเติมระหว่างงวด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีเงินสดรับจากเงินฝากประจำระหว่างงวด
- สำหรับไตรมาส 1 ของปี 2563 บริษัทฯ จัดประเภทรายการเงินลงทุนชั่วคราวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น โดยในระหว่างงวด บริษัทฯ ได้ใช้เงินดังกล่าวจำนวนหนึ่งเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 46,955.7 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 2,362.5 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- **เงินลงทุนระยะยาวอื่น** สำหรับไตรมาส 1 ของปี 2563 ไม่มีเงินลงทุนระยะยาวอื่นเนื่องจากการจัดประเภทรายการเงินลงทุนระยะยาวอื่นเป็นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น อย่างไรก็ตาม มูลค่าที่ลดลงส่วนใหญ่มาจากการบันทึกมูลค่าตามราคาตลาด
- **ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์** ลดลงจำนวน 5,246.1 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการจัดประเภทรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ เป็นสินทรัพย์สิทธิการให้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ลงทุนเพื่อซื้อที่ดินที่สนามบินสุโขทัยระหว่างงวด
- **สินทรัพย์สิทธิการให้** จำนวน 10,188.2 ล้านบาท มาการจัดประเภทของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการให้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 โดยหลักประกอบด้วยสัญญาเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินและสัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 35,013.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 3,110.3 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 มีนาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,275.6	3,183.2	(907.6)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	598.4	582.9	15.5
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,982.8	-	1,982.8
ส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	411.7	(411.7)
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	287.3	277.3	10.0
รายได้รับล่วงหน้า	1,356.8	2,343.7	(986.9)
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	1,564.6	-	1,564.6
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2,176.0	2,457.7	(281.7)
รวมหนี้สินหมุนเวียน	10,241.5	9,256.5	985.0
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,438.9	2,400.7	38.2
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6,664.6	-	6,664.6
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	2,914.6	(2,914.6)
หนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,190.4	11,252.4	(62.0)
ผลประโยชน์ของพนักงาน	975.1	956.6	18.5
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	3,179.0	5,060.0	(1,881.0)
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	300.7	-	300.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	23.3	62.4	(39.1)
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	24,772.0	22,646.7	2,125.3
รวมหนี้สิน	35,013.5	31,903.2	3,110.3

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 10,241.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 985.0 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น จำนวน 2,275.6 ล้านบาท ลดลง 907.6 ล้านบาท เป็นผลมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน
- ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 1,982.8 ล้านบาท มาจากส่วนของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้
- รายได้รับล่วงหน้า ลดลงจำนวน 986.9 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นผลจากการลดลงของการจองซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
- หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 1,564.6 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตราสารอนุพันธ์ระหว่างงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 24,772.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 2,125.3 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

- หนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 6,664.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 และการจัดประเภทรายการหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ลดลงจำนวน 1,881.0 ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงในผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานการคำนวณทางบัญชีกับฐานภาษีของมูลค่าหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของหลักทรัพย์ตามมูลค่าตลาด

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 มีนาคม 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	11,906.6	18,934.9	(7,028.3)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(337.8)	296.3	(634.1)
อื่นๆ ⁽¹⁾	(154.3)	(154.6)	0.3
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	22,342.4	30,004.5	(7,662.1)

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ประกอบด้วยส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 22,342.4 ล้านบาท ลดลง จำนวน 7,662.1 ล้านบาท โดยหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด โดยลดลงจำนวน 7,028.3 ล้านบาท บริษัทฯ มีขาดทุนสะสมจำนวน 337.8 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 มีนาคม 2563	31 มีนาคม 2562
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(90.3)	1,103.5
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	406.8	95.4
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,044.5)	(753.7)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	4,545.1	4,793.0

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 1,366.3 ล้านบาท และมีเงินสดจากการใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 90.3 ล้านบาท การลดลงดังกล่าว โดยหลักเกิดจากรายได้รับล่วงหน้าลดลง

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 406.8 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากเงินที่ได้รับจากการเงินฝากประจำ และเงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทร่วม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้เงินไปสำหรับการลงทุนในบริษัทร่วม (บริษัท คู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด) และได้ลงทุนในที่ดินเพิ่มเติมระหว่างงวด

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมการจัดหาเงินจำนวน 1,044.5 ล้านบาท โดยหลักเป็นการชำระดอกเบี้ย การชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า การชำระคืนเงินกู้ยืม และการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ณ วันที่ 31 มีนาคม	
		2563	2562
อัตราส่วนสภาพคล่อง และการบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.0	1.4
	อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	2.6	4.7
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	18.8	20.5
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	9.1	8.1
	ระยะเวลารับหนี้ (วัน)	29.0	32.1
อัตราส่วนแสดง ความสามารถ ในการทำกำไร	อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	11.4	19.8
	อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	4.6	13.4
	อัตรากำไร EBITDAR (ร้อยละ)	16.5	22.4
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(5.3)	6.6
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(5.2)	6.6
อัตราส่วนแสดง ประสิทธิภาพ ในการดำเนินงาน	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(2.3)	3.3
	อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	12.1	22.0
	อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.4	0.5
อัตราส่วนวิเคราะห์ นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.6	1.0
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	2.4	3.0

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)