

ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (COVID-19)

รัชตะ จันทรพาณิชย์

อาจารย์ประจำสาขาการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ สถาบันการบินพลเรือน

อีเมล : ratchata.chan@hotmail.com

รับต้นฉบับ 12 มีนาคม 2564; ปรับแก้ไข 27 เมษายน 2564; รับผิดชอบ 7 พฤษภาคม 2564

บทคัดย่อ

บทความวิชาการเรื่อง ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด -19 (COVID-19) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอ การศึกษา วิเคราะห์ผลกระทบ และการปรับตัวของธุรกิจการบินที่เกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด -19 โดยศึกษาจากบทความทางวิชาการ รายงานการวิจัย และสถิติข้อมูลธุรกิจการบินในช่วงปลายปี พ.ศ. 2561-2563 สาละสำคัญของบทความนี้ประกอบด้วย การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด -19 ที่ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากประเทศต่างๆ มีการปิดประเทศ (Lockdown) ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก และประเทศไทย การหยุดให้บริการของสายการบินต่างๆ ทำให้รายได้หลักในการขนส่งทางอากาศของสายการบินลดลง สายการบินต้องหาวิธีการ และมาตรการมารับมือกับสถานการณ์นี้เพื่อความอยู่รอดของสายการบิน เช่น การเปลี่ยนอากาศยานโดยสารให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ปัจจุบันมีสายการบินหลายสายการบิน ได้ดำเนินการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Cargo) เช่น Lufthansa Korean Air, Emirates Finnair, Austrian Airlines, Swiss Air และ Air Canada เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการนำเสนอบริการภายในประเทศที่คล้ายคลึงกัน เช่น การให้บริการเที่ยวบินไร้จุดหมาย การขายอาหาร และสินค้าของสายการบินในหลายรูปแบบ

คำสำคัญ

โควิด -19 ธุรกิจการบิน การปรับตัว ผลกระทบ



Impact and Adaptation of Airline Business in the COVID-19 Outbreak Situation

Ratchata Chantarapanich

Lecturer, Air Cargo Management, Civil Aviation Training Center

E-mail: ratchata.chan@hotmail.com

Received 12 March 2021; Accepted 27 April 2021; Published 7 May 2021

Abstract

The objective of this academic article on the Impact and Adaptation of Airline Business in the COVID-19 Outbreak Situation is to present a study and an analysis of the impact and adaptation of airline business arising from the COVID-19 outbreak situation by studying from academic articles, research studies, report, and statistical data on airline business at the end of 2018-2020. The subject matter of this article consists of COVID-19 pandemic that caused international travel to be interrupted due to various countries are in lockdown which affects the world economy and also economy of Thailand. The result of airlines' service suspension is a decrease in the air transportation revenue. Therefore, airlines have to find the methods and measures to deal with this situation for their survival such as the conversion of a passenger aircraft into a cargo aircraft. Currently, several airlines have converted their passenger aircraft such as Lufthansa, Korean Air, Emirates, Finnair, Austrian Airlines, Swiss Air, and Air Canada. Moreover, airlines offer similar services in domestics such as providing pointless flights, selling food, and airlines' merchandise in a variety of ways.

Keywords:

COVID-19, Airline business, Adaptation, Impact



บทนำ

โรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ หรือ โควิด-19 (COVID-19) ได้อุบัติขึ้นครั้งแรกในนครอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน และได้แพร่ระบาดไปอย่างรวดเร็วในทุกภูมิภาคของโลก องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้ประกาศให้การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เป็นการระบาดใหญ่ทั่วโลก (Pandemic) ในปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563 มีผู้ติดเชื้อสะสมยืนยันแล้วทั่วโลก จำนวน 82,686,157 คน มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,805,002 คน มีจำนวนผู้ป่วยรักษาหายแล้ว 58,311,965 คน (The Standard, 2563) และประเทศที่มีจำนวนผู้ติดเชื้อสะสมมากที่สุด 10 อันดับแรกของโลก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา อินเดีย บราซิล รัสเซีย ฝรั่งเศส อิตาลี สหราชอาณาจักร สเปน อาร์เจนตินา และโคลอมเบีย ตามลำดับ สำหรับประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีผู้ติดเชื้อสะสมจำนวน 6,884 คน เสียชีวิต 61 คน และมีผู้ป่วยรักษาหายแล้ว 4,240 คน (องค์การอนามัยโลก, 2563)

จากการแพร่ระบาดของของโรคไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกในวงกว้าง ทั้งในภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม หนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบโดยตรงนั้นคือธุรกิจการบิน (Airline Business) ซึ่งเป็น 1 ใน 4 กลุ่มที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบิน (Airline Industry) ประกอบด้วย ธุรกิจการบิน (Airline Business) ธุรกิจอากาศยาน (Aircraft Business) ธุรกิจการทำอากาศยาน (Airport Business) และธุรกิจบริการเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (Air Navigation Aids Business) โดยธุรกิจการบิน (Airline Business) เป็นธุรกิจดำเนินการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นกลุ่มธุรกิจที่สำคัญที่นำไปสู่การเชื่อมโยงและครอบคลุมทุกประเทศในโลกไว้ด้วยกันเพื่อเดินทางท่องเที่ยว ติดต่อทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองระหว่างประเทศ (สุจิตรา ริมดุสิต, 2563) เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 การเดินทางระหว่างประเทศต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากประเทศต่างๆ เกือบทุกประเทศได้ทำการปิดเมืองหรือปิดประเทศ (Lockdown) เพื่อไม่ให้เกิดการเดินทางเข้ามาแพร่เชื้อโรค ส่งผลให้หลายสายการบินทั่วโลกได้ยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศ ร้อยละ 80-90 (ธนกร ณรงค์วานิช, 2563) ทำให้สายการบินประสบกับปัญหาการขาดทุน โดยในปี พ.ศ. 2563 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ประเมินว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะขาดทุนถึง 2.6 ล้านล้านบาทและในปี พ.ศ. 2564 ก็ยังขาดทุนต่อเนื่องถึง 0.5 ล้านล้านบาท (สมประวิณ มั่นประเสริฐ, 2563)

จากการหยุดให้บริการของสายการบินต่างๆดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นการให้บริการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ต้องปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเพื่อทำการลดรายจ่ายและชดเชยรายได้ และเพื่อให้ผ่านพ้นวิกฤตนี้ไปได้ ดังนั้นบทความวิชาการนี้มีจุดประสงค์เพื่อนำเสนอการศึกษา และวิเคราะห์ผลกระทบธุรกิจการบินที่เกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ตลอดจนนำ

เสนอวิธีการต่างๆ ของสายการบินเพื่อการปรับตัวขององค์กรให้ผ่านพ้นวิกฤติโควิด-19 โดยศึกษาจากบทความทางวิชาการทางธุรกิจการบิน รายงานการวิจัย และสถิติข้อมูลธุรกิจการบินในช่วงปลายปี พ.ศ. 2561-2563

ผลกระทบของโควิด-19 (COVID-19) ต่อเศรษฐกิจ

ผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก

โรคซาร์ส (SARS) และไวรัสโควิด-19 (COVID-19) มีจุดกำเนิดจากสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยโรคซาร์สระบาดที่มณฑลกว่างตงเมื่อปี พ.ศ. 2546 ส่วนไวรัสโควิด-19 พบในนครอู่ฮั่น เมืองหลวงของมณฑลหูเป่ย์ โรคซาร์สสามารถควบคุมได้โดยใช้เวลาประมาณ 9 เดือน มีคนติดเชื้อ 8,422 ราย และเสียชีวิต 916 ราย และสร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจโลกคิดเป็นมูลค่า 3.3 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โรคไวรัสโควิด-19 มีความรุนแรงกว่าโรคซาร์ส มีผลเชิงลบต่อเศรษฐกิจจีนอย่างมาก เพราะทำให้จีนจำเป็นต้องระงับกิจกรรมทางธุรกิจและเศรษฐกิจทั้งหมดไว้ชั่วคราว ซึ่งธนาคารแห่งอเมริกา (Bank of America) สถาบันการเงินชั้นนำของสหรัฐอเมริกาคาดการณ์ว่า การเติบโตของ GDP จีนจะลดลงเหลือร้อยละ 5.0 ในไตรมาส 1 ปี พ.ศ. 2563 พร้อมทั้งคาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของ GDP จีนปี พ.ศ. 2563 จะอยู่ที่ร้อยละ 5.6 ส่วนปี พ.ศ. 2564 คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 5.8 (บริษัทหลักทรัพย์ที่ปรึกษาการลงทุน คลาสสิก ออสสิริส จำกัด, 2563)

ไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกผ่านห่วงโซ่อุปทานโลกจากปัญหาการขาดแคลนแรงงานและวัตถุดิบ เนื่องจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นโรงงานผลิตและส่งออกสินค้าชั้นกลางรายใหญ่ของโลกจำเป็นต้องหยุดการผลิตตามที่ทางการของจีนมีมาตรการควบคุมอย่างเข้มงวด และเมืองอู่ฮั่นเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ เป็นศูนย์กลางการค้าการขนส่งของสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งรถไฟและสนามบินที่เชื่อมต่อกับสายการบินโลก วิกฤตินี้จึงส่งผลกระทบค่อนข้างรุนแรงต่อการผลิตอาจต่างกันในแต่ละประเทศขึ้นกับการพึ่งพาวัตถุดิบชั้นกลางจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และความแตกต่างของอุตสาหกรรม ไวรัสโควิด-19 จะสร้างมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจสูงกว่ากรณีของโรคซาร์สเนื่องจากเศรษฐกิจสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขนาดใหญ่กว่าเดิม รวมทั้งมีความเชื่อมโยงทั้งการค้า การลงทุน การขนส่งกับโลกมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2561 เศรษฐกิจจีนมีขนาดร้อยละ 16 ของเศรษฐกิจโลก ใหญ่กว่าช่วงการระบาดของโรคซาร์ส 4 เท่า ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13 ของมูลค่าการส่งออกโลก ร้อยละ 39 ของการผลิตอุตสาหกรรมโลก และร้อยละ 18 ของมูลค่าการท่องเที่ยวโลก รวมทั้งปัจจุบันที่มีระดับโลกาภิวัตน์ขั้นสูงที่มีประชากรของโลกถูกล้อมรวมกันทั้งด้านเศรษฐกิจ เทคโนโลยี และสังคมวัฒนธรรมมากขึ้นกว่าในอดีต (เสาวณี จันทะพงษ์ และทศพล ต้องหุ้ย, 2563) และความเห็นของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าในปี พ.ศ. 2563 นี้ เศรษฐกิจในประเทศพัฒนาแล้วจะหดตัวร้อยละ 6.5 และในประเทศกำลังพัฒนาจะหดตัวร้อยละ 2.4 โดยในประเทศกลุ่มอาเซียนหลัก



คาดว่าจะหดตัวร้อยละ 1.7 ในกรณีประเทศไทย คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะหดตัวร้อยละ 6.8 ในปี พ.ศ. 2563 ก่อนจะกลับมาฟื้นตัวในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งคาดว่าเศรษฐกิจจะขยายตัวร้อยละ 5.5 (ยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2563) ระบุว่าผลกระทบจะทำให้เศรษฐกิจโลกปี พ.ศ. 2563 ประสบภาวะถดถอย แต่จะลดลงเท่าใดนั้นคาดเดายาก ขึ้นกับความสามารถในการควบคุมการระบาดของประชาคมโลก และเตรียมปล่อยเงินกู้ 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกทั่วโลกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19

การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ได้วิเคราะห์ผลกระทบจากการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในรายงาน World Investment Report 2020 ประเด็น “International Production Beyond the Pandemic” ว่า ภาพรวมระดับโลกมูลค่าการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ (FDI) ทั่วโลกจะลดลงประมาณร้อยละ 40 ในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งจะทำให้มูลค่า FDI ลดลงต่ำกว่า 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นครั้งแรก ตั้งแต่ ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) มูลค่า FDI จะลดลงเพิ่มอีกประมาณร้อยละ 5-10 ในปี พ.ศ. 2564 โดยประเทศกำลังพัฒนา มีมูลค่า FDI ลดลงมากที่สุด เนื่องจากประเทศเหล่านี้เน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับห่วงโซ่การผลิตของโลก และการสกัดทรัพยากรธรรมชาติ (Extractive Industries) ซึ่งได้รับผลกระทบจากเชื้อไวรัสโควิด-19 มากที่สุด และไม่มีความสามารถในการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเหมือนกับประเทศพัฒนาแล้ว ระดับภูมิภาคยุโรปจะมีมูลค่าการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ (FDI) ลดลงประมาณร้อยละ 30-45 ซึ่งลดลงมากกว่าอเมริกาเหนือ ซึ่งมูลค่า FDI จะลดลงประมาณร้อยละ 20-35 แอฟริกาจะมีมูลค่าการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ (FDI) ลดลงร้อยละ 10 ในปี พ.ศ. 2561 และคาดว่าจะลดลง ร้อยละ 25-40 ปี พ.ศ. 2562 กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย ซึ่งมีการลงทุนในอุตสาหกรรมเกี่ยวกับห่วงโซ่การผลิตของโลกสูง จะมีมูลค่าการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ (FDI) ลดลงประมาณร้อยละ 30-45 อเมริกาใต้มีมูลค่าการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ (FDI) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในปี พ.ศ. 2561 แต่ในปีนี้จะคาดว่าจะลดลงถึงร้อยละ 50 เนื่องจากสถานการณ์ไวรัสโควิด-19 ปัญหาทางการเมือง และปัญหาโครงสร้างทางเศรษฐกิจ (ธนาคารกรุงเทพ, 2563)

สำหรับกรณีของอุตสาหกรรมการบินโลก จากการรายงาน Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้คาดการณ์ถึงผลกระทบจากโควิด-19 ต่อปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารในเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2563 ว่าโดยภาพรวมปริมาณผู้โดยสารเครื่องบินจะลดลงประมาณ 2.34-2.98 พันล้านคน หรือประมาณร้อยละ 48-62 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2562 (สถาบันการบินพลเรือน, 2563)

ผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย

สำหรับประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ประเมินว่าเศรษฐกิจไทยปี พ.ศ. 2563 จะหดตัวที่ร้อยละ 5.3 ทั้งนี้เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่มีระดับการพึ่งพาเศรษฐกิจต่างประเทศสูง มูลค่าความเสียหายจึงสูงตามไปด้วย โดยข้อมูลเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2563 พบว่า ภาคส่งออกซึ่งมีขนาดใหญ่คิดเป็นร้อยละ 60 ของ GDP หดตัวสูงร้อยละ 16 ขณะที่ภาคท่องเที่ยวซึ่งมีขนาดร้อยละ 17 ของ GDP หดตัวร้อยละ 100 การลงทุนในประเทศที่อยู่ในระดับต่ำมานาน ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และแรงงานส่วนใหญ่ไม่สามารถแข่งขันได้ และมีปัญหาหนี้ครัวเรือนสูง ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดสำคัญของการฟื้นตัว (เสาวณี จันทะพงษ์ และทศพล ต้องหุ้ย, 2563) ประกอบกับมาตรการการปิดประเทศ (Lockdown) ของรัฐบาล ขอให้ประชาชนอยู่บ้าน หยุดเชื้อ เพื่อชาติ การปิดสถานประกอบการทำให้แรงงานบางส่วนถูกเลิกจ้าง โดยเฉพาะแรงงานในภาคบริการ โรงแรม และภัตตาคาร การปิดประเทศทำให้ธุรกิจการบินได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากและยังขยายวงกว้างไปยังธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ทำให้รัฐบาลต้องเร่งอัดมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพื่อบรรเทาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เช่น แรงงานในระบบได้เงินชดเชยตามเกณฑ์ประกันสังคม มีการจ่ายเงินเยียวยาตามมาตรา 39 และ 40 แก่ลูกจ้างชั่วคราวและอาชีพอิสระรายละ 5,000 บาท เป็นเวลา 3 เดือน ขณะที่ภาครัฐมีเงินเยียวยาภายใต้ “โครงการเราไม่ทิ้งกัน” สำหรับแรงงานนอกระบบ ซึ่งมีผู้ผ่านเกณฑ์ 22.3 ล้านราย (ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2563) และยังมีอีกหลายโครงการที่รัฐบาลออกมาเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ เช่น โครงการเที่ยวด้วยกัน โครงการคนละครึ่ง เฟส 1 และมีนโยบายจัดให้มีโครงการคนละครึ่ง เฟส 2 เริ่มใช้ต้นปี พ.ศ. 2564 โครงการสวัสดิการแห่งรัฐ เป็นต้น สะท้อนถึงความเดือดร้อนของประชาชนทุกภาคส่วนเป็นวงกว้าง

แม้ว่าประเทศไทยจะได้รับคำชื่นชมจากทั้งองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) และนานาชาติว่าเป็นประเทศกำลังพัฒนาประเทศเดียวที่ถูกจัดให้อยู่ใน 10 อันดับประเทศที่สามารถคุมการแพร่ระบาดไวรัสโควิด-19 ได้ดี (เสาวณี จันทะพงษ์ และทศพล ต้องหุ้ย, 2563) และประสบความสำเร็จในการควบคุมการติดเชื้อในประเทศ รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการปิดเมืองของรัฐบาล และเริ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจอีกครั้ง แต่เนื่องจากโครงสร้างของเศรษฐกิจไทยที่พึ่งพาการท่องเที่ยวเป็นสัดส่วนมากถึงร้อยละ 12 ของ GDP จะทำให้เศรษฐกิจฟื้นตัวได้ยากและช้ากว่าประเทศอื่นๆ มากในภาวะที่การท่องเที่ยวยังไม่กลับมา นอกจากนี้ KKP Research ได้ปรับลดการคาดการณ์การเติบโตของ GDP สำหรับปี 2564 จากร้อยละ 5.2 เหลือร้อยละ 3.4 ด้วยมาตรการรัฐกระตุ้นท่องเที่ยวได้จำกัด ผลกระทบจากการไม่มั่นคงท่องเที่ยวทำให้หลายพื้นที่ยังไม่สามารถฟื้นตัวได้ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการพึ่งพารายได้จากการท่องเที่ยวในระดับสูง เช่น ภูเก็ต และพังงา ถึงแม้จะมีมาตรการรัฐอย่าง “เราเที่ยวด้วยกัน” ก็ยังไม่สามารถกระตุ้นการท่องเที่ยวได้ตามที่คาดหวังไว้ พื้นที่ที่ได้ประโยชน์จากมาตรการรัฐยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ และสามารถเดินทางไปด้วยรถยนต์ได้



อาทิ หัวหิน พัทยา เนื่องจากความกังวลต่อไวรัสโควิด-19 ยังคงมีอยู่ ทำให้คนส่วนใหญ่ยังคงเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากกว่าเครื่องบิน อีกทั้งคนที่ยังมีกำลังซื้อส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ ถึงแม้ว่าหลายพื้นที่จะได้รับประโยชน์จากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศ แต่รายได้จากนักท่องเที่ยวไทยยังคงไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจากการขาดนักท่องเที่ยวต่างชาติ (KKP Research, 2563)

อย่างไรก็ตามเศรษฐกิจของประเทศไทยน่าจะฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปตามทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก สิ่งสำคัญที่มีผลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย คือ ความสามารถในการควบคุมการแพร่ระบาด การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ การปรับตัวของธุรกิจและแรงงาน ตลอดจนมาตรการการเงินการคลังของภาครัฐ

ธุรกิจการบินของไทยกับผลกระทบจากไวรัสโควิด-19

การแพร่ระบาดไวรัสโควิด-19 ไปทั่วโลกในครั้งนี้ ประเทศต่างๆ มีนโยบายควบคุมหลักๆ เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดให้อยู่ในวงจำกัดด้วยการปิดประเทศ ปิดน่านฟ้า และการจำกัดการเดินทาง โดยข้อจำกัดเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินและธุรกิจในห่วงโซ่การให้บริการด้วย เช่น ผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์ ศูนย์ซ่อมเครื่องบิน ท่าอากาศยาน และพันธมิตรสายการบิน ตลอดจนการประกบภายในธุรกิจการบิน กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ระหว่างปี 2561-2563 ได้ให้ข้อมูลซึ่งเป็นข้อมูลก่อนและระหว่างเกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 แสดงให้เห็นแนวโน้มและผลกระทบของธุรกิจการบินของประเทศไทยทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ของท่าอากาศยานในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดังแสดงในตารางที่ 1 และ ท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ดังแสดงในตารางที่ 2 และผู้เขียนได้นำข้อมูลจากตารางมาจัดทำแสดงเป็นกราฟที่ 1 และ 2 เพื่อให้เห็นแนวโน้มที่ชัดเจนมากขึ้น

ตารางที่ 1 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสนามบินนานาชาติ 6 แห่งในประเทศไทย พ.ศ. 2561-2563

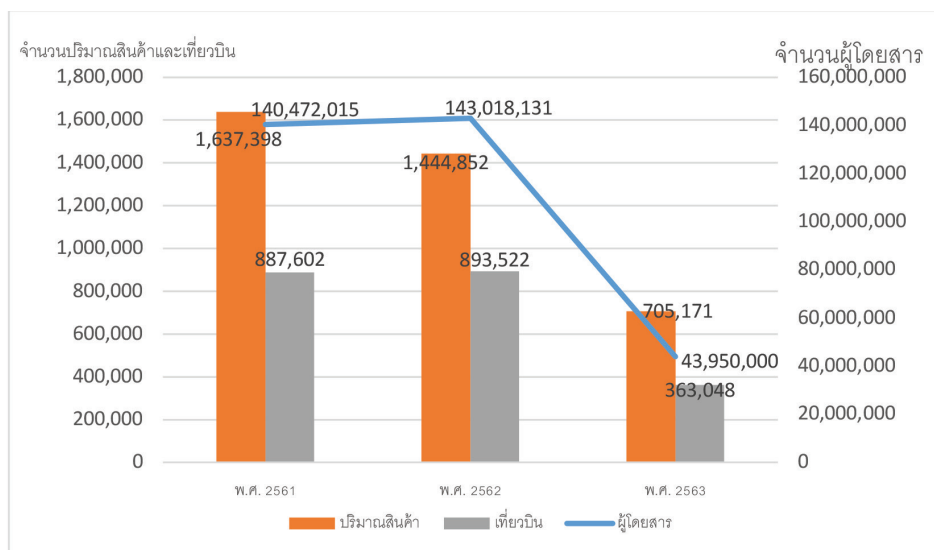
ธุรกิจการบิน	พ.ศ. 2561 (1)		พ.ศ. 2562 (1)		พ.ศ. 2563 (2) มค.-พ.ย.	
	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)
ผู้โดยสาร (คน)	140,472,015	5.53	143,018,131	1.81	43,950,000	-69.27*
เที่ยวบิน (เที่ยว)	887,602	6.54	893,522	0.67	363,048	-59.37*
การขนส่งสินค้า (ตัน)	1,637,398	2.65	1,444,852	-11.76	705,171	-51.19*

ที่มา: (1) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2561-2562 (2) กองเศรษฐกิจการบิน พ.ศ. 2563

*ร้อยละประมาณการ

วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์
ปีที่ 13 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2564

กราฟที่ 1 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสนามบินนานาชาติ 6 แห่งในประเทศไทย พ.ศ. 2561-2563



จากตารางที่ 1 และกราฟที่ 1 แสดงจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสนามบินนานาชาติ 6 แห่ง (ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่) ในประเทศไทย พ.ศ. 2561-2563 พบว่าในปี พ.ศ. 2561 และ พ.ศ. 2562 ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี พ.ศ. 2562 ลดลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561 แต่เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ปี พ.ศ. 2563 (ม.ค.-พ.ย.) จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มลดลงค่อนข้างมาก กล่าวคือมีจำนวนผู้โดยสาร 140.47 ล้านคน และ 143.02 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2560 และปี พ.ศ. 2561 ร้อยละ 5.53 และ 1.81 ตามลำดับ ส่วนช่วงพ.ศ. 2563 (ม.ค.-พ.ย.) มีจำนวนผู้โดยสาร 43.95 ล้านคน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 69.27*

ในส่วนปริมาณเที่ยวบินปี พ.ศ. 2561 และ พ.ศ. 2562 มีจำนวนเที่ยวบิน 8.87 แสนเที่ยวบิน และ 8.94 แสนเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2561 ร้อยละ 6.54 และ 0.67 ตามลำดับ แต่ในช่วงพ.ศ. 2563 (ม.ค.-พ.ย.) จำนวนเที่ยวบิน 3.63 แสนเที่ยวลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 59.37*

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า ปี พ.ศ. 2561 มีปริมาณการขนส่งสินค้า 1.64 ล้านตันเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 2.65 ส่วนใน พ.ศ. 2562 และช่วงพ.ศ. 2563 (ม.ค.-พ.ย.)



วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์
ปีที่ 13 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2564

มีจำนวน 1.44 ล้านตัน และ 0.71 ล้านตัน ลดลงจากปีพ.ศ. 2560 และ 2561 ร้อยละ 11.76 และ 51.19* ตามลำดับ

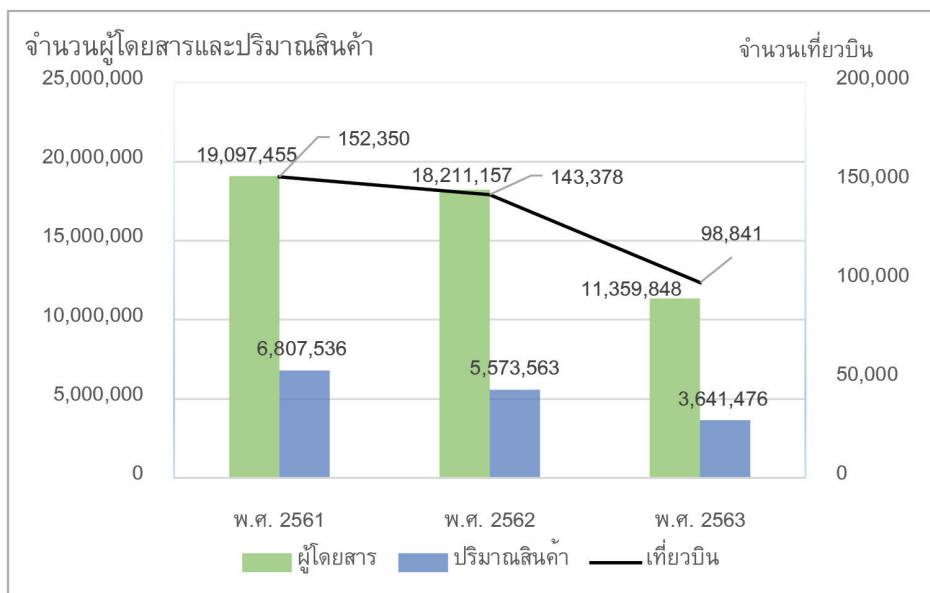
เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบินและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของ สนามบินนานาชาติ 6 แห่งในประเทศไทยช่วง พ.ศ. 2561-2563 พบว่าช่วง พ.ศ. 2563 (ม.ค.- พ.ย.) เป็นระยะที่มีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะรัฐบาลได้ประกาศการใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน (พ.ร.ก. ฉุกเฉิน) ซึ่งมีการจำกัดการเดินทางข้ามจังหวัด และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีประกาศห้ามอากาศยานที่ทำการบินเข้าสู่ประเทศชั่วคราว ส่งผลให้สายการบินประกาศหยุดบินชั่วคราวเที่ยวบิน จึงเหลือบริการเฉพาะเที่ยวบินพิเศษเพื่อส่งคนไทยกลับประเทศและเครื่องบินเปล่าที่เข้ามารับชาวต่างประเทศกลับประเทศเท่านั้น ถึงแม้ว่าบางสายการบินจะยังสามารถทำการบินเพื่อขนส่งสินค้าได้ แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าก็ยังลดลงในทิศทางเดียวกันกับผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบิน เพราะปริมาณการขนส่งสินค้ามีความสัมพันธ์ทางตรงกับจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารนั่นเอง

ตารางที่ 2 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ของท่าอากาศยาน สังกัดกรมท่าอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2563

ธุรกิจการบิน	พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563	
	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)
ผู้โดยสาร (คน)	19,097,455	4.26	18,211,157	-4.64	11,359,848	-37.62
เที่ยวบิน (เที่ยว)	152,350	0.92	143,378	-5.89	98,841	-31.06
การขนส่งสินค้า(ตัน)	6,807,536	-79.23	5,573,563	-18.13	3,641,476	-34.67

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน, 2563

กราฟที่ 2 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ของท่าอากาศยาน
สังกัดกรมท่าอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2563



จากตารางที่ 2 และกราฟที่ 2 แสดงจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยานสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2563 มีทิศทางสอดคล้องกัน กล่าวคือในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้โดยสาร 19.10 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ร้อยละ 4.26 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และ 2563 มีจำนวนผู้โดยสาร 18.21 ล้านคนและ 11.36 ล้านคน ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมาร้อยละ 4.64 และ 37.62 ตามลำดับ

ในส่วนของปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 พบว่ามีจำนวน 1.5 แสนเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.92 ขณะที่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และ 2563 มีปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ 1.4 แสนเที่ยวบิน และ 0.98 แสนเที่ยวบิน ลดลงจากเที่ยวบินที่ผ่านมาร้อยละ 5.89 และ 31.06 ตามลำดับ

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 จำนวน 6.8 ล้านตัน ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมาร้อยละ 79.23 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 และ 2563 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจำนวน 5.6 ล้านตัน และ 3.6 ล้านตันลดลงจากเที่ยวบินที่ผ่านมา ร้อยละ 18.13 และ 34.67 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของ



ท่าอากาศยานสังกัดกรมท่าอากาศยาน พบว่ามีแนวโน้มลดลงทุกปีโดยเฉพาะปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ทั้งนี้เป็นผลจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทำให้สายการบินภายในประเทศไม่สามารถให้บริการแบบประจำได้ สายการบินบางส่วนหยุดการบินชั่วคราว เครื่องบินไม่สามารถรองรับผู้โดยสารเต็มจำนวน ทั้งนี้เนื่องจากต้องสร้างการรักษาระยะห่างตามมาตรการจำกัดการเดินทางและความปลอดภัยด้านสุขอนามัย

ผลประกอบการของสายการบินกับสถานการณ์การแพร่ระบาดไวรัสโควิด-19

สายการบินต่างประสบปัญหาผลประกอบการทุกสายการบิน เพื่อให้เห็นความชัดเจนถึงผลกระทบที่ได้รับ จึงขอนำเสนอข้อมูลผลประกอบการของสายการบินไทย (Thai Airways) ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) และบางกอกแอร์เวย์ส (Bangkok Airways) ซึ่งเป็นสายการบินในตลาดหลักทรัพย์ ครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 (Marketeer, 2563)

กลุ่มการบินไทยและไทยสมายล์แอร์เวย์ เป็นบริษัทที่ให้บริการสายการบินที่มีทั้ง Full Service และ Low Cost Airlines ในครึ่งปีแรก พ.ศ. 2563 กลุ่มการบินไทยให้บริการรับส่งผู้โดยสารลดลงเหลือเพียง 3,497,000 คน จากเที่ยวบิน 15,685 เที่ยวบิน เทียบกับไตรมาสสองของปี พ.ศ. 2562 ที่มีผู้โดยสารมากถึง 4,490,000 คน ผ่านเที่ยวบิน 17,685 เที่ยวบิน

ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ขาดทุนมากถึง 3,171.2 ล้านบาท ในครึ่งปีแรก พ.ศ. 2563 ส่วนสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินในเซกเมนต์บูทิกแอร์ไลน์ จำนวนเที่ยวบินที่ลดลงจาก 35,679 เที่ยวบินในครึ่งปีแรก พ.ศ. 2562 เหลือเพียง 17,831 เที่ยวบินในครึ่งปีแรก พ.ศ. 2563

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบผลประกอบการสายการบินในประเทศไทยไตรมาส 2/2562 และ 2/2563

สายการบิน	ผลประกอบการ	ไตรมาส 2/2562 (เม.ษ.- มิ.ย.)	ไตรมาส 2/2563 (เม.ษ.- มิ.ย.)
กลุ่มการบินไทย และไทยสมายล์แอร์เวย์	รายได้	42,509 ล้านบาท	2,492 ล้านบาท
	ขาดทุน	7,112 ล้านบาท	13,701 ล้านบาท
ไทยแอร์เอเชีย	รายได้	10,006.4 ล้านบาท	2,221 ล้านบาท
	ขาดทุน	799.20 ล้านบาท	1,800.7 ล้านบาท
บางกอกแอร์เวย์ส	รายได้	6,077.4 ล้านบาท	1,043.7 ล้านบาท
	ขาดทุน	698.1 ล้านบาท	2,974.8 ล้านบาท

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบผลประกอบการของสายการบินในประเทศไทยครั้งแรกปี พ.ศ. 2562 และครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2563

สายการบิน	ผลประกอบการ	ครึ่งปีแรกปี 2562 (ม.ค.- มิ.ย.)	ครึ่งปีแรกปี 2563 (ม.ค.- มิ.ย.)
กลุ่มการบินไทย และ ไทยสมายล์แอร์เวย์	รายได้	92,300 ล้านบาท	40,493 ล้านบาท
	ขาดทุน	7,939 ล้านบาท	18,308 ล้านบาท
ไทยแอร์เอเชีย	รายได้	21,624.0 ล้านบาท	9,675.3 ล้านบาท
	ขาดทุน	+324.8 ล้านบาท	3,171.2 ล้านบาท
บางกอกแอร์เวย์ส	รายได้	13,353.0 ล้านบาท	6,881.5 ล้านบาท
	ขาดทุน	187.2 ล้านบาท	3,332.8 ล้านบาท

ที่มา: Marketeer, 2563

จากตาราง พบว่า กลุ่มการบินไทยและไทยสมายล์แอร์เวย์ ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการสายการบินที่มีทั้ง Full Service และ Low Cost ส่วนใหญ่เป็นเครื่องบินเช่าเหมาลำ รับส่งคนไทยและคนต่างชาติดักในประเทศ การลดลงของจำนวนผู้โดยสารส่วนหนึ่งและมาตรการการเว้นระยะห่างทางสังคมของภาครัฐที่จำกัดจำนวนที่นั่งเพื่อเว้นระยะห่างทางสังคม การงดจำหน่ายอาหารและสินค้าบนเครื่องบินทำให้ผลประกอบการของสายการบินมีรายได้ลดลง ขาดทุนมากขึ้นในครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 เทียบกับปี 2562 โดยสายการบินไทยมีรายได้ 92,300 ล้านบาทเทียบกับครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 มีรายได้เพียง 40,493 ล้านบาททำให้ผลประกอบการขาดทุนมากถึง 18,308 ล้านบาท สายการบินไทยแอร์เอเชีย รายได้ครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2562 (ม.ค.- มิ.ย.) 21,624.0 ล้านบาทเทียบกับครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 (ม.ค.- มิ.ย.) ที่มีจำนวน 9,675.3 ล้านบาทให้ผลประกอบการในครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 (ม.ค.- มิ.ย.) ขาดทุน 3,171.2 ล้านบาท ในขณะที่ครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2562 (ม.ค.- มิ.ย.) มีผลกำไร 324.8 ล้านบาท อาจเป็นเพราะทางไทยแอร์เอเชียมีผลกำไรในการประกอบการมาโดยตลอด จึงทำให้ครึ่งปีแรก ของปี พ.ศ. 2562 ยังมีผลกำไรอยู่ สำหรับบางกอกแอร์เวย์สครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2562 (ม.ค.- มิ.ย.) มีรายได้ 13,353.0 ล้านบาท ครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 (ม.ค.- มิ.ย.) รายได้ลดลงเหลือเพียงจำนวน 6,881.5 ล้านบาท ผลประกอบการในครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2563 (ม.ค.- มิ.ย.) ขาดทุน 3,332.8 ล้านบาทในขณะที่ครึ่งปีแรกปี พ.ศ. 2562 (ม.ค.- มิ.ย.) ขาดทุน 187.2 ล้านบาท



สายการบินต้นทุนต่ำหรือ Low-Cost Carrier เป็นสายการบินที่นำเสนอราคาตั๋วโดยสารที่ถูกลงกว่าสายการบินแบบ Full Service เนื่องจาก โครงสร้างการบริการของสายการบินต้นทุนต่ำนั้น มีการลดการบริการที่เคยมีกับการบริการแบบ Full Service เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระใต้ท้องเครื่อง การให้บริการอาหาร และ In-Flight Entertainment เป็นต้น อีกทั้งยังมีรูปแบบการบริการโดยใช้เครื่องบินประเภทเดียวกันทั้งฝูงบินทำให้เกิดการประหยัดต่อการฝึกอบรม และค่าซ่อมบำรุง ซึ่งสิ่งที่กล่าวมานั้นเป็นปัจจัยทำให้สามารถลดต้นทุนของสายการบิน และสามารถนำเสนอราคาตั๋วโดยสารที่ถูกลงกว่าได้ หากผู้โดยสารต้องการบริการใดๆเพิ่มเติมจะต้องมีการจ่ายเงินซื้อบริการนั้นๆ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้สายการบินไม่สามารถดำเนินธุรกิจแบบเดิมได้ และเมื่อมีการผ่อนปรนทางการบินยังมีมาตรการ Social Distancing ทำให้แต่ละเที่ยวบินรับผู้โดยสารได้น้อยลง รวมทั้งการงดบริการจำหน่ายอาหารและสินค้าบนเครื่อง ซึ่งเป็นช่องทางหลักอีกช่องทางหนึ่งในการหารายได้ของสายการบิน จึงเป็นเหตุให้รายได้ของสายการบินมีจำนวนลดลง

การปรับตัวของสายการบิน

การปรับตัวของสายการบินต่างประเทศ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อสายการบินทั่วโลก และการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ มีสายการบิน 18 สายการบินที่ล้มละลายและปิดกิจการ เช่น Flybe ของประเทศอังกฤษ Tran State Airlines และ Compass Airlines ของประเทศสหรัฐอเมริกา Virgin Australia Airlines และ TigerAir Australia ของประเทศออสเตรเลีย Avianca Airlines ลาตินอเมริกา Latam Airlines ประเทศชิลี และนกสกุ๊ตประเทศไทย (Buiety Prathumporn, 2563) ถึงแม้ว่าการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจะต้องหยุดชะงักแต่การขนส่งสินค้ายังสามารถทำการบินเพื่อขนส่งสินค้าได้ในการส่งมอบอาหาร ยาปฏิชีวนะ และสินค้าจำเป็น เช่น หน้ากากอนามัย ชุดกาวน์ และอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) ไปยังประเทศต่างๆ สายการบินจึงต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานะฉุกเฉินจากโรคระบาดที่สร้างผลกระทบในครั้งนี้ โดยวิธีการหลักที่สายการบินดำเนินการมี 3 รูปแบบ เพื่อเปลี่ยนอากาศยานโดยสารให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า นั่นคือ 1) สายการบินใช้เครื่องบินโดยสารทำการขนส่งสินค้าโดยวางสินค้าบนที่นั่งผู้โดยสารและใช้ตาข่ายยึดคลุมสินค้าหรือใช้สายรัดรัดสินค้าให้อยู่กับที่ 2) สายการบินดัดแปลงเครื่องบินโดยสารสำหรับปฏิบัติการขนส่งสินค้าชั่วคราว โดยดำเนินการถอดที่นั่งผู้โดยสารออกเพื่อเพิ่มพื้นที่วางสินค้า และ 3) สายการบินดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าอย่างถาวร แต่การดัดแปลงเครื่องบินในรูปแบบที่ 3 นี้ จะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง สายการบินต่างๆ จึงเลือกที่จะทำการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเพื่อการบรรทุกสินค้าชั่วคราว ซึ่งสมเหตุสมผลต่อปฏิบัติการเฉพาะกิจที่มีทิศทางดำเนินไปในระยะสั้น และมีราคาต้นทุนที่ประหยัดกว่า

ปัจจุบันมีสายการบินหลายสายการบิน ได้ดำเนินการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Cargo) เช่น Lufthansa, Korean Air, Aeromexico, Turkish Airlines, Finnair, Emirates, Austrian Airlines, Swiss Air, Hainan Airlines (Buiety Prathumporn, 2563) ที่เมือง Montreal และ Quebec ประเทศแคนาดา ซึ่งสายการบินแห่งชาติคือ Air Canada ซึ่งมีการปลดระวางฝูงเครื่องบินขนส่งสินค้าของตัวเองมานานกว่า 25 ปี ได้กลับสู่ปฏิบัติการขนส่งสินค้าอีกครั้ง โดยสายการบินฯ ได้ทำการปลดที่นั่งผู้โดยสารออกจากเครื่อง Boeing 777-300ER จำนวน 4 ลำ เพื่อเพิ่มพื้นที่ระวางในการขนส่งสินค้าจำเป็น อาทิ หน้ากากอนามัย ชุดกาวน์ และอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) จากนครเซี่ยงไฮ้สู่ประเทศแคนาดา และ Air Canada ยังวางแผนปรับเปลี่ยนเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า เพื่อรองรับความต้องการในเส้นทางสู่ทวีปยุโรปและอเมริกา ขณะเดียวกันสายการบินสัญชาติอเมริกันอย่าง American Airlines และสายการบินประจำชาติของประเทศฟินแลนด์อย่าง Finnair ปรับเครื่องบินโดยสารของตนสำหรับปฏิบัติการขนส่งสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในการส่งมอบสินค้าจำเป็นเพื่อต่อต้านการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 สายการบิน Emirates ยังคงลำเลียงอาหารสู่สหรัฐอเมริการับมือเรสต่ออย่างต่อเนื่อง โดยใช้พื้นที่ระวางสินค้าบนเครื่องบินขนส่งสินค้า Virgin Atlantic สายการบินเอกชนสัญชาติอังกฤษ ได้เข้าร่วมภารกิจด้านภัยโรคระบาด และจัดส่งอุปกรณ์ PPE กว่า 43 ล้านชุดไปยังสหราชอาณาจักรผ่านเที่ยวบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ซึ่งเข้าหามาโดยกรมอนามัยและสังคมและหน่วยงานระบบสุขภาพ (NHS) ของอังกฤษ ขณะที่สายการบิน SWISS เตรียมดัดแปลงถอดที่นั่งชั้นประหยัดออกจากเครื่องบิน Boeing 777-300ER จำนวน 3 ลำ เพื่อสนับสนุนบริการขนส่งสินค้าที่มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สายการบิน Cebu Pacific (CEB) จากฟิลิปปินส์ ก็ปฏิบัติการเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งมอบอาหาร ยาปฏิชีวนะ และสินค้าจำเป็น แก่หมู่เกาะทั่วประเทศฟิลิปปินส์ ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ขององค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA: European Aviation Safety Agency) (EASA, 2563)

แนวโน้มการปรับตัวสำหรับสายการบินในแต่ละประเทศในช่วงการระบาดของไวรัสโควิด-19 จะเน้นการเปิดบริการการบินแทนการจอดเครื่องบินทิ้งไว้ที่สนามบิน เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ส (Singapore Airlines) เปิดประสบการณ์ขายบัตรรับประทานอาหาร เปิดประสบการณ์ดินเนอร์บนเครื่องบินแอร์บัส A380 ที่จอดอยู่ที่สนามบิน รวมทั้งจัดทำโครงการ SIA@Home เพื่อจัดส่งอาหารของสายการบินชั้นธุรกิจและเฟิร์สคลาสแบบเดลิเวอรี่ถึงบ้านผู้บริโภค สายการบิน อีวีเอ แอร์ (EVA Air) ของไต้หวัน เปิดเที่ยวบินที่ไร้จุดหมายปลายทาง เครื่องบินจะขึ้นบินจากท่าอากาศยานนานาชาติเถาหยวน กรุงไทเป และวนลงกลับมาที่เดิม สายการบินในญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และบรูไน หันมาให้บริการเที่ยวบินไร้จุดหมายเช่นกัน โดยส่วนใหญ่เป็นการบินขึ้นบนน่านฟ้า ก่อนที่จะกลับมालงที่สนามบินต้นทางโดยไม่



แวะจอดระหว่างทาง สายการบิน แควนตัส (Qantas Airways) ของประเทศออสเตรเลีย เปิดขายเซตของใช้บนเครื่องบิน ที่มีทั้งชุดนอน ของใช้ทั่วไป รวมไปถึงขนมและโลชั่นต่างๆ ระดับเฟิร์สคลาสทางออนไลน์ และทางสายการบินจะทำการจัดส่งให้ถึงบ้าน นอกจากนั้นยังเปิดบริการเที่ยวบินพิเศษแบบไร้จุดหมายปลายทางเช่นเดียวกัน โดนกัปตันจะบินผ่านวิวยามของชายฝั่งประเทศออสเตรเลีย

การปรับตัวของสายการบินในประเทศไทย

ที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยส่วนใหญ่จะขนส่งไปกับใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร ดังนั้นการห้ามอากาศยานโดยสารทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2563 จึงส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในทิศทางเดียวกัน อย่างไรก็ตามสายการบินยังสามารถทำการบินเพื่อขนส่งสินค้าได้ ประกอบกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกประกาศ กพท. เรื่อง การยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 (COVID-19) เพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการรับขนส่งสินค้าในช่วงเวลาปัจจุบัน (Nophawhan, 2563)

ขณะเดียวกันสายการบินภายในประเทศก็ได้พยายามพ่วงธุรกิจของตัวเองเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ เช่น การบินไทยเปิดโครงการเที่ยวบินพิเศษ “บินรับมงคลบนฟากฟ้า” ผ่าน 99 สถานที่ศักดิ์สิทธิ์ในประเทศไทย บินวันไม่ลงจอด 3 ชั่วโมง ครอบคลุม 31 จังหวัดในประเทศไทย การขยายการให้บริการอาหาร เติลเวอรี่อาหาร และการขายเบเกอรี่ Puff & Pie ผ่านช่องทางทั้งของร้านค้าและออนไลน์ สายการบินแอร์เอเชีย ก็ใช้วิธีการคล้ายๆกัน มีการนำเสนอตัวแบบบุฟเฟต์ การนำสินค้าที่บริการบนเครื่องบินมาจำหน่ายให้กับบุคคลทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นขนม หรือ ชานมไข่มุก รวมทั้งยังเปิดหลักสูตรสอนพนักงานทำการค้าออนไลน์ให้พนักงาน เปิดเส้นทางเที่ยวทั่วไทยโดยลดราคาค่าตัวเดินทาง เป็นต้น นอกเหนือจากวิธีการที่กล่าวมาแล้ว สายการบินยังมีการใช้มาตรการอื่นๆ ประกอบ เช่น การปรับลดเงินเดือนของผู้บริหาร การขอความร่วมมือนักบินในการใช้สิทธิ์สมัครใจลางานโดยไม่รับเงินเดือน รวมทั้งการเลิกจ้างนักบิน ลูกเรือ และพนักงานต่างๆ รวมทั้งการปรับลดสวัสดิการของผู้บริหารและพนักงานเพื่อลดค่าใช้จ่ายขององค์กร

ในขณะที่สายการบินนกแอร์ก็ได้ใช้วิธีการจัดโปรโมชั่น “ซื้อก่อน บินทีหลัง” ซึ่งเป็นการขาย voucher ล่วงหน้าเพื่อนำไปใช้ในช่วงระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน ถึง 31 ธันวาคม 2563

ภาครัฐกับการช่วยเหลือสายการบิน

การหยุดบินระหว่างประเทศ ภาครัฐได้ให้ความช่วยเหลือสายการบินในหลายรูปแบบภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถผ่านพ้นช่วงวิกฤตและกลับมาให้บริการได้ ซึ่งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA ให้เหตุผลที่ภาครัฐควรจะต้องเข้ามาสนับสนุนธุรกิจการบิน เช่น การช่วยลดการเลิกจ้างงานในธุรกิจการบิน ช่วยรักษาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ค่อนข้างไกล การทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะยาและอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังดำเนินต่อไปได้ และที่สำคัญคือ การช่วย

รักษาการเชื่อมต่อทางอากาศ (Air Connectivity) โดยสามารถดำเนินการได้ 2 ลักษณะ (ธนกร ฌรงควานิช, 2563) คือ

1. ถ้าเป็นสายการบินขนาดใหญ่ที่สถานะทางการเงินที่ค่อนข้างดี จะสามารถเพิ่มสภาพคล่องตนเองได้ด้วยการระดมทุน เช่น Singapore Airlines เพิ่มทุนราว 3.45 แสนล้านบาทด้วยการออกหุ้นสามัญและหุ้นกู้แปลงสภาพ หรือวิธีการควบรวมและซื้อกิจการ (Mergers and Acquisitions) เพื่อเสริมความแข็งแกร่ง

2. ถ้าเป็นสายการบินที่มีสถานะทางการเงินที่ไม่ค่อยดี รัฐบาลในหลายประเทศได้ให้ความช่วยเหลือธุรกิจสายการบินภายใต้เงื่อนไขที่รัฐกำหนด ซึ่งรูปแบบการให้ความช่วยเหลือในต่างประเทศแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

2.1 การลดค่าธรรมเนียมและค่าภาษีในธุรกิจการบิน เช่น การลดค่าจอดเครื่องบิน การลดค่าบริการจราจรทางอากาศ การลดค่าสาธารณูปโภคอื่นๆ และการลดภาษีเครื่องบินกับภาษีสนามบิน เช่น รัฐบาลออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือสายการบินในเรื่องการลดค่าธรรมเนียม และค่าภาษีในธุรกิจการบินมูลค่ากว่า 460 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และในสิงคโปร์ให้ความช่วยเหลือมูลค่ากว่า 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

2.2 การสนับสนุนด้านค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรทางการบินเพื่อลดการถูกพักงานหรือโดนเลิกจ้าง เช่น การกำหนดเพดานเงินชดเชยต่อบุคลากร การห้ามปลดพนักงานจนถึง 30 กันยายน พ.ศ. 2563 ส่วนของไทยยังไม่มีมาตรการใดๆ ออกมาช่วยเหลือบุคลากรทางการบินหากถูกเลิกจ้าง ปัจจุบันบริษัทที่เป็นบริษัทลูกของสายการบินไทยได้ปลดพนักงานออกเป็นจำนวนหนึ่งตั้งแต่สิ้นเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 โดยคัดเอาพนักงานบางส่วนไว้

2.3 การพิจารณาให้เงินกู้ระยะสั้น เพื่อเพิ่มสภาพคล่องแก่สายการบิน ในการนำเงินกู้มาฟื้นฟูธุรกิจสายการบิน ในไทยก็ยังไม่มีความมาตรการดังกล่าว มีเพียงเปิดให้ทำการบินภายในประเทศได้บางส่วนเท่านั้น

สำหรับประเทศไทย การช่วยเหลือของภาครัฐเกี่ยวกับการลดค่าธรรมเนียมและค่าภาษีในธุรกิจการบิน บมจ. ท่าอากาศยานไทย และหน่วยงานอื่นๆ ได้ให้ความช่วยเหลือธุรกิจการบินบางส่วน พร้อมทั้งยังออกมาตรการเพิ่มเติมแก่สายการบินที่หยุดให้บริการชั่วคราว เช่น การลด/ยกเว้นค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน ส่วนการพิจารณาให้เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเพิ่มสภาพคล่องแก่สายการบิน ในการนำเงินกู้มาฟื้นฟูธุรกิจสายการบินประเด็นนี้ยังไม่มีมาตรการ



บทสรุป

ในยุคโลกาภิวัตน์ ซึ่งเป็นยุคที่ประชาคมโลกมีการติดต่อสื่อสารกันในลักษณะไร้พรมแดน ทำให้ประเทศต่างๆ มีความใกล้ชิดกันมากขึ้น ประเทศต่างๆ ต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน และมีความเชื่อมโยงระหว่างกัน ดังนั้นสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 จึงเป็นสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจอุตสาหกรรมต่างๆ และส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจทั่วโลก หลายธุรกิจเกิดภาวะขาดทุน มีการปิดตัว เกิดภาวะเลิกจ้าง ตกงาน ทุกๆ ประเทศที่ได้รับผลกระทบได้มีการวางแผนและออกนโยบายต่างๆ เพื่อจะรับมือกับผลกระทบที่เกิดขึ้นและเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจ ธุรกิจการบินก็เป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เพราะคนส่วนใหญ่เลือกใช้การเดินทางทางอากาศเนื่องด้วยความสะดวกสบายและรวดเร็ว การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและมีความรุนแรงกระจายวงกว้างเพราะมีการเดินทางระหว่างประเทศของผู้โดยสารจำนวนมาก อีกทั้งทางองค์การอนามัยโลกได้ออกมาประกาศว่าโควิด-19 ได้เป็นการระบาดใหญ่ครอบคลุมทั่วโลก เป็นเหตุให้สายการบินต่างๆ ต้องมีการประกาศยกเลิก และหยุดกิจการบินทั้งการบินระหว่างประเทศและในประเทศ ทำให้ธุรกิจสายการบินเกิดภาวะขาดทุน และบางสายการบินรุนแรงถึงขั้นต้องปิดสายการบิน และเหตุการณ์นี้ทำให้สายการบินจำเป็นต้องมีการปลดพนักงานบางส่วนลงเพื่อลดภาระรายจ่ายของสายการบิน เกิดภาวะตกงานของพนักงาน มีการปลดระวางเครื่องบิน อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะไม่มีการเดินทางของผู้โดยสาร แต่สายการบินยังคงมีสินค้าในการดำเนินการขนส่ง โดยเฉพาะอาหาร หน้ากากอนามัย ยาปฏิชีวนะ อุปกรณ์ทางการแพทย์ และสินค้าจำเป็นอื่นๆ จึงทำให้สายการบินมีการปรับรูปแบบของการบริการ เช่น มีการบรรจุทุกสินค้าบนที่นั่งผู้โดยสาร มีการถอดที่นั่งขึ้นชั้นโดยสารเพื่อบรรจุทุกสินค้าได้มากขึ้นเพื่อเป็นการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด หรือบางสายการบินมีการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าอย่างถาวร แม้ว่าจะมีการผ่อนปรนทางการบินหลังจากเริ่มมีการควบคุมเชื้อไวรัสโควิด-19 สายการบินก็ยังไม่สามารถดำเนินการบินได้ในลักษณะเดิม โดยสายการบินได้มีการดำเนินธุรกิจในรูปแบบ New Normal กล่าวคือ ในการทำการบินสายการบินยังคงต้องมีการรักษาระยะห่าง (Social Distancing) โดยเว้นที่นั่งผู้โดยสารตามประกาศจากมาตรการรัฐ พนักงานมีการสวมใส่เครื่องแบบพร้อมชุด PPE หรือมีการสวมใส่อุปกรณ์เพื่อเน้นย้ำให้เห็นถึงด้านสุขอนามัย ผู้โดยสารจะต้องสวมใส่หน้ากากอนามัยตลอดเวลาการเดินทาง รวมถึงการงดเว้นการบริการอาหารบนเครื่อง เป็นต้น นอกจากนี้สายการบินก็ยังมีมาตรการอื่นๆ ที่นำเสนอบริการในรูปแบบใหม่ๆ เพื่อจะเป็นการหารายได้สู่บริษัท เช่น การจัดส่งอาหารเดลิเวอรี่ถึงบ้านผู้บริโภค การเปิดเที่ยวบินพิเศษแบบไร้จุดหมายปลายทาง และการขายชุดเซตของใช้บนเครื่องบิน อย่างไรก็ตามการปรับตัวนี้เป็นการปรับตัวในระยะสั้น ซึ่งเชื่อว่าการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ยังคงส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง ดังนั้นธุรกิจการบินจึงต้องมีการเรียนรู้ ปรับตัว และมองหากลยุทธ์ใหม่เพื่อให้สายการบินอยู่รอดได้ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรมท่าอากาศยาน. (2563). ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563. สืบค้นเมื่อ 1 ธันวาคม 2563, จาก www.airports.go.th.
- กองเศรษฐกิจการบิน. (2563). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ 3 ประจำปี 2563. สืบค้นเมื่อ 1 ธันวาคม 2563, จาก www.caat.or.th.
- ฐานเศรษฐกิจ. (2563). เทียบฟอร์ม 'สายการบินโลก' จัดกลยุทธ์ฟื้นฝ่าวิกฤติโควิด-19. สืบค้นเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.msn.com/th-th/money/news>.
- ธนาคารกรุงเทพ จำกัด. (2563). เปิดรายงาน IMF-UNCTAD วิเคราะห์เศรษฐกิจโลกหลังโควิด-19. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.bangkokbanksme.com/en/imf-unctad>.
- ธนกร ณรงค์วานิช. (2563). อุตสาหกรรมการบินจะผ่านไประหว่างกับโควิด-19. วิทยาลัยการท่องเที่ยวและโรงแรม. มหาวิทยาลัยศรีปทุม. กรุงเทพมหานคร. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (2563). สถิติการขนส่งทางอากาศ 2563. สืบค้นเมื่อ 1 ธันวาคม 2563, จาก www.airport.thai.co.th.
- บริษัทหลักทรัพย์ที่ปรึกษาการลงทุน คลาสสิก ออสสิริส จำกัด. (2563). ไวรัสโควิด-19 จะทำให้เศรษฐกิจโลกพังขนาดไหน. สืบค้นเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2563, จาก <http://www.caf.co.th/artical/virus-damage-the-global-economy.html>.
- ยุทธนา เศรษฐปราโมทย์. (2563). เศรษฐกิจติดโควิด: แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2563 - 2564. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.posttoday.com/finance-stock/columnist/624414> โพสต์ทูเดย์.
- สถาบันการบินพลเรือน. (2563). สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำปีไตรมาสที่ 2/2563 (เมษายน-มิถุนายน 2563). สืบค้นเมื่อ 21 ธันวาคม 2563, จาก <https://www.catc.or.th/2015/attachments/file/year2563/63Quarter2.pdf>.
- สมประวิณ มันประเสริฐ. (2563). พลิกโฉมธุรกิจหลังวิกฤตโควิด-19. สืบค้นเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.krungsri.com/th/plearn-plearn/business-transformative-after-covid>.
- สุจิตรา ริมดุสิต. (2563). ประวัติความเป็นมาอุตสาหกรรมการบิน. สืบค้นเมื่อ 16 พฤศจิกายน 2563, จาก elhs.ssrui.ac.th/sujitar_su/pluginfile.php/355/mod_resource/content/0/doc_tim1407.
- เสาวณี จันทะพงษ์ และทศพล ต้องหุ้ย. (2563). ผลกระทบวิกฤติโควิด 19 กับเศรษฐกิจโลก This Time is Different BOT พระสยาม Magazine ฉบับที่ 5/2563 (กันยายน-ตุลาคม), สืบค้นเมื่อ 18 พฤศจิกายน 2563, จาก https://www.bot.or.th/Thai/BOTMagazine/Pages/256303_Cover ธนาคารแห่งประเทศไทย.



- เสาวณี จันทะพงษ์ และทศพล ต้องห้วย. (2563). *เศรษฐกิจโลก เศรษฐกิจไทยหลังโควิด 19 : โรคปฏิวัดโล ยกเครื่องสู่อากาศทวีตชีวิตใหม่*. สืบค้นเมื่อ 18 พฤศจิกายน 2563, จาก https://www.bot.or.th/Thai/BOTMagazine/Pages/256303_CoverStory.as.
- องค์การอนามัยโลก. (2563). *รายงานสถานการณ์โดยองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยฉบับที่ 111*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2563, จาก <https://www.who.int/thailand/emergencies/novel-coronavirus-2019/situation-reports>.
- องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป:EASA. (2563). *มาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสาร Guidelines for the Transport of Cargo in Passenger Aircraft*. สืบค้นเมื่อ 21 ธันวาคม 2563, จาก <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publication/guidelines-transport-passenger-aircraft>.
- Buiety Prathumporn, (2563). รวมธุรกิจใหญ่ที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://techsauce.co/news/corporate-effect-covid-19#orate>.
- KKP Research. (2563). *เศรษฐกิจไทยปีหน้าฟื้นตัวยาก เสี่ยงสะดุดจาก 3 ปัจจัย*. สืบค้นเมื่อ 18 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://media.kkpfg.com/document/2020/Sep/KKP%20Research%20Marketeer>.
- Research Marketeer. (2563). *ครึ่งปีที่ผ่านมาสายการบินขาดทุนเท่าไร ในวันที่น้ำมันฟ้าเต็มไปด้วยโควิด-19*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2563, สืบค้นจาก <https://marketeeronline.co/archives/182612>.
- NOPHAWHAN. (2563). *สายการบินปรับตัวขนส่งสินค้าดันเที่ยวบินคาร์โก 6 สนามบินหลัก*. The Bangkok Insight. สืบค้นเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.bangkokbignews/detail/900685>.
- The standard. (2563). *สถานการณ์โรคโควิด-19 ระบาดทั่วโลก*. สืบค้นเมื่อ 31 ธันวาคม 2563, จาก <https://thestandard.co/coronavirus>.