

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

ภรณ์พัชตรา ศักดา¹, จารีย์ พรหมณะ², ชูลีวรรณ ปราณีธรรม³

บทคัดย่อ

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงอุตสาหกรรมการบิน สถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ส่งผลให้การเดินทางต้องหยุดชะงักและเกิดการชะลอตัว ตั้งแต่ปี 2562 บทความวิชาการนี้นำเสนอการศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์ของสายการบินในประเทศไทยที่เกิดขึ้นทั้งในอดีตและผลกระทบจากสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ที่มีต่อสายการบินในปัจจุบัน โดยศึกษาจากบทความทางวิชาการ วิจัยและสถิติข้อมูลธุรกิจการบินในช่วงปี.ศ. 2552-ปัจจุบัน รวมถึงวิเคราะห์แนวโน้มของธุรกิจสายการบินของไทยหลังการระบาดของ COVID-19 จากอดีตจนถึงปัจจุบัน ธุรกิจสายการบินเคยได้รับผลกระทบจากหลากหลายสถานการณ์ไม่ว่าจะเป็นการโจมตีอากาศยานโดยการปล้นเครื่องบิน หรือแม้กระทั่งจากการแพร่ระบาดของโรคที่ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจรอบโลกในวงกว้างโดยเฉพาะอุตสาหกรรมการบิน สถานการณ์ต่างๆ มีผลต่อธุรกิจสายการบินเป็นอย่างมาก แต่ถือได้ว่า COVID-19 เป็นวิกฤติที่ส่งผลกระทบหนักที่สุดต่อธุรกิจสายการบิน โดยเฉพาะในประเทศไทย ซึ่งหลังจากการระบาดเริ่มลดลง ทั่วโลกสามารถเริ่มกลับมาให้บริการได้ แต่เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีผู้ป่วยติดเชื้อเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารยังคงชะลอตัว ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยยังคงได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง ดังนั้น ควรมีมาตรการด้านสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการเพื่อให้การเดินทางด้วยเครื่องบินโดยสารสามารถกลับมาให้บริการได้อีกครั้ง เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการเดินทางในประเทศไทยให้สามารถกลับมาเทียบเท่าก่อนเกิดการระบาด

คำสำคัญ: ธุรกิจสายการบิน; แนวโน้ม; COVID-19

ชื่อผู้ติดต่อบทความ: ภรณ์พัชตรา ศักดา

E-mail: pompaktra.sak@sru.ac.th

(Received: January 27, 2022; Revised: February 7, 2023; Accepted: February 13, 2023)

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยาลัยนานาชาติการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี E-mail: pompaktra.sak@sru.ac.th

² อาจารย์ วิทยาลัยนานาชาติการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี E-mail: jaree.phr@sru.ac.th

³ ดร. วิทยาลัยนานาชาติการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี E-mail: chuleewan.pra@sru.ac.th

Trends of airline business in Thailand after the COVID-19 outbreak

Pornapaktra Sakdaar¹, Jaree Prommana², Chuleewan Praneetham³

Abstract

The coronavirus disease 2019 (COVID-19) pandemic has affected the economy, society, and industries, including the aviation industry. The COVID-19 pandemic has resulted in travel disruption and a slowdown since 2019. This academic article examines the impact on travel, especially in the aviation industry, through an analysis of the domestic aviation situation both in the past and present, including the impact of the COVID-19 epidemic on airlines. The study was conducted by examining academic articles, research papers, and aviation business statistics from 2009 to the present, as well as analyzing trends in the Thai airline business since the COVID-19 outbreak. Throughout history, the airline business has been affected by various situations, including hijacking and disease epidemics that have affected the global economy, especially the aviation industry. While various situations have had a huge impact on the airline business, the COVID-19 crisis can be considered the most severe impact on Thailand's airline business. Although the outbreak has begun to decline worldwide and airlines have resumed operations, Thailand still has a large number of patients, causing air travel to remain slow. Therefore, there should be coordination between public health measures and government agencies to allow passenger air travel to resume, stimulate the economy, and promote travel in Thailand to return to pre-outbreak levels.

Keywords: Airline Business; Trend, COVID-19

Corresponding Author: Pornapaktra Sakdaar

E-mail: pornapaktra.sak@sru.ac.th

¹ Assistant Professor in International school of Tourism, Suratthani Rajabhat University. E-mail: pornapaktra.sak@sru.ac.th

² Lecturer in International school of Tourism, Suratthani Rajabhat University. E-mail: jaree.phr@sru.ac.th

³ Dr. in International school of Tourism, Suratthani Rajabhat University. E-mail: chuleewan.pra@sru.ac.th

1. บทนำ

อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจและผลกระทบทางธรรมชาติที่สำคัญหลายครั้ง เช่น การแพร่ระบาดของโรคซาร์สและเมอร์ส การโจมตีของผู้ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 เดือนกันยายน พ.ศ. 2544 เป็นต้น แต่เหตุการณ์ส่งผลกระทบที่แตกต่างกันออกไป แต่ล้วนส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมทั้งสิ้น การระบาดใหญ่ของ COVID-19 ก็เป็นหนึ่งในวิกฤตครั้งสำคัญเช่นกัน COVID-19 เป็นโรคติดต่อที่เกิดจากไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ซึ่งประกาศในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน เมื่อเดือนธันวาคม 2019 และได้แพร่กระจายไปทั่วโลก

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2562 สำนักงานสาธารณสุขเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ได้ออกประกาศเป็นทางการ เรื่องการพบโรคปอดอักเสบไม่ทราบสาเหตุ ถือเป็นจุดเริ่มต้นของไวรัสระบาดแห่งศตวรรษ ต่อมาวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2563 องค์การอนามัยโลกได้ออกประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นโรคระบาดใหญ่ทั่วโลก (Department of Disease Control, 2021a) หลังจากโลกของเราเคยผ่านวิกฤตต่างๆ มากมาย โดยในขณะที่โรคดังกล่าวกำลังการระบาดใหญ่ก็ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก ผู้ป่วยรายแรกเท่าที่ทราบกันเริ่มมีอาการตั้งแต่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2562 และพบว่าการแพร่ระบาดสามารถแพร่จากคนสู่คนผ่านทางฝอยละอองจากจามหรือปากซึ่งขับออกมาเมื่อผู้ป่วยไอหรือจาม คนจะรับเชื้อได้จากการหายใจเอาฝอยละอองเข้าไปจากผู้ป่วย หรือจากการเอามือไปจับพื้นผิวที่มีฝอยละอองเหล่านั้นแล้วมาจับตามใบหน้า (World Health Organization, 2020) ในช่วงแรกๆ โรคนี้ถูกเรียกว่า ไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ต่อมาถูกเรียกว่า COVID-19 ซึ่งเป็นไวรัสที่ทำให้เกิดอาการป่วยคล้ายอาการไข้ธรรมดาจนถึงระดับที่รุนแรงมาก ผู้ป่วยจะเริ่มมีอาการภายใน 14 วัน การเพิ่มจำนวนของไวรัสเกิดขึ้นในระบบทางเดินหายใจส่วนบนและในปอด และต่อมาพบว่าเกิดวิกฤตกลายพันธุ์ของเชื้อ COVID-19 เป็นสาเหตุของการกระจายที่รวดเร็วมากขึ้นอีกด้วย (Department of Disease Control, 2021b)

ขณะที่เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ไปทั่วโลกทำให้การเดินทางรูปแบบต่างๆ ต้องชะลอตัวและหยุดชะงัก โดยการเดินทางที่สำคัญอย่างหนึ่งก็คือการเดินทางโดยเครื่องบิน สายการบินทั่วโลกต้องประสบกับปัญหาการขาดทุนอย่างหนัก เฉพาะในปี พ.ศ. 2563 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association; IATA) ประเมินว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกขาดทุนถึง 2.6 ล้านล้านบาทและในปีพ.ศ. 2564 ก็ยังขาดทุนต่อเนื่องถึง 0.5 ล้านล้านบาท (Munprasert, 2020) เนื่องจากการเดินทางด้วยเครื่องบินโดยสารต้องหยุดชะงักไปเพราะประเทศต่างๆ ได้ประกาศปิดประเทศ เพื่อไม่ให้เดินทางเข้าประเทศของตนส่งผลให้หลายสายการบินทั่วโลกได้ยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศ ร้อยละ 80–90 ของเที่ยวบินทั้งหมด (Narongwanit, 2020)

ดังนั้น จากการระบาดของโรคดังกล่าวจึงส่งผลทำให้หลายๆ ประเทศเกิดการผลิตวัคซีนขึ้นมาใช้เพื่อป้องกันการติดเชื้อที่รุนแรง ทั้งนี้จากข้อมูลผู้ติดเชื้อในสหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 24 พฤษภาคม 2564 พบว่ามีผู้ติดเชื้อ COVID-19 ประมาณ 25,700 ราย ลดลง 39% จากสองสัปดาห์ก่อนหน้านี้ ส่วนผู้เสียชีวิตลดลง 14% หรือเฉลี่ยอยู่ที่ 578 ราย ต่อวันหลังจากได้รับการฉีดวัคซีนอย่างน้อยหนึ่งโดส โดยชาวอเมริกันเกือบครึ่งหนึ่งได้รับการฉีดวัคซีน COVID-19 เรียบร้อยแล้ว (Bangkokbiznews, 2021) ทั้งที่ประเทศไทยกลับมีสถิติการติดเชื้อที่เพิ่มมากขึ้นกว่าปี 2563 โดยข้อมูล ณ วันที่ 17 กันยายน 2564 มีจำนวนผู้ติดเชื้อรวม 1,434,237 ราย และมีผู้เสียชีวิตมากถึง 14,953 เพิ่มขึ้นคิดเป็น 21.5% จากปีก่อน (BBC, 2021)

การระบาดของ COVID-19 จัดเป็นเชื้อตัวที่สามในตระกูลโคโรนาที่เกิดการระบาดใหญ่มาในช่วงสองทศวรรษ โลก ส่งผลทำให้เกิดข้อจำกัดมากขึ้นในการเดินทางของประชากรทั่วโลก การระบาดของ COVID-19 เกิดขึ้นหลังการระบาดของ SARS ในปีพ.ศ. 2546 และการระบาดของ MARS ในปีพ.ศ. 2555 (Xie & Chen, 2020) สาเหตุดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบต่อการบินทั่วโลกในทันที โดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศโดยเครื่องบินโดยสารจากสถิติ ปี 2562 มีเที่ยวบินทั่วโลกมากถึง 1,098,000 เที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเติบโตต่อปี 11.2% เป็นเที่ยวบินระหว่าง

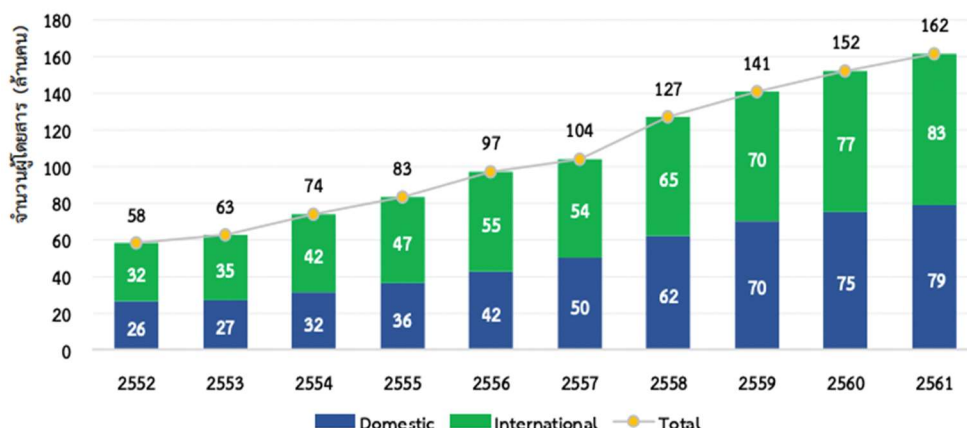
ประเทศ 10.4% ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศ 12.0% ต่อปี (Bangkokbiznews, 2019) และด้วยสถานการณ์โรคระบาดส่งผลให้เที่ยวบินในประเทศไทยลดลงมาก สถิติในไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด 78,621 เที่ยวบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมาจำนวน 154,398 เที่ยวบิน ซึ่งลดลงคิดเป็นร้อยละ 66.3 (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2021a) เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ภายในประเทศที่พุ่งสูงขึ้น สวนกระแสกับประเทศในสหรัฐอเมริกาที่สถิติลดน้อยลง ทั้งนี้ยังมีเชื้อโรคสายพันธุ์ใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาทิ เดลตา (Delta) โอไมครอน (Omicron) จะเห็นได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อธุรกิจสายการบินนั้นมีสูงมาก แต่เหตุการณ์ครั้งนี้ไม่ใช่ครั้งแรกที่ธุรกิจสายการบินได้รับผลกระทบจากโรคระบาดที่เกิดขึ้น งานวิจัยของเกลลิโก และฟรอน (Gallego & Font, 2021) ได้กล่าวถึง การเปลี่ยนแปลงความต้องการผู้โดยสารทางอากาศอันเป็นผลมาจากวิกฤต COVID-19 ไว้ว่า ผู้โดยสารยังคงมองโลกในแง่ดีเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2020 ซึ่งบ่งบอกถึงการฟื้นตัวของธุรกิจการบินจะเป็นรูปตัวยู (U shape) ซึ่งมาจากปัจจัยหลายๆ ด้าน อาทิ โครงสร้างองค์กร ค่านิยม และการตัดสินใจ

จากสถานการณ์ดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอการศึกษาประวัติศาสตร์ด้านธุรกิจสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ต่างๆ ที่ผ่านมาในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 รวมถึงมาตรการต่างๆ ที่เกิดขึ้นช่วงสถานการณ์ COVID-19 และการวิเคราะห์แนวโน้มของสถานการณ์ของสายการบินของไทยที่ให้บริการในปัจจุบันและภายหลังวิกฤติ COVID-19 ลดลง

2. การเติบโตของธุรกิจการบินของไทยก่อนเกิดวิกฤติ COVID-19

จะเห็นว่าช่วงระยะเวลากว่า 40 ปีที่ผ่านมา การเติบโตของธุรกิจการบินทั่วโลกจะต้องประสบปัญหาจากการผลกระทบจากวิกฤติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม โดยธุรกิจการบินจากอดีตเคยได้รับผลกระทบจากวิกฤติจากหลายสถานการณ์ด้วยกัน ซึ่งส่งผลต่อกำไรและรายได้ของธุรกิจการบินเป็นอย่างมาก ที่ผ่านมานั้นธุรกิจการบินก็ยังคงสามารถฟื้นตัวได้ทุกครั้งหลังจากผ่านวิกฤติต่างๆ (International Civil Aviation Organization, 2021) โดยธุรกิจการบินเคยได้รับผลกระทบจากหลากหลายสถานการณ์ อาทิ สถานการณ์เกี่ยวกับน้ำมัน ในปีค.ศ. 1974 วิกฤติสงครามระหว่างอิรักและอิหร่าน ปีค.ศ. 1980 รวมถึงวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา ในปีค.ศ. 2001 หรือเรียกเหตุการณ์ครั้งนั้นว่า 9-11 (9-11) ซึ่งตรงกับวันที่ 11 เดือนกันยายน พ.ศ. 2544 จัดเป็นการก่อวินาศกรรมทางการบินที่ร้ายแรงที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้การบินของสหรัฐอเมริกาต้องเกิดการหยุดชะงักชั่วคราว ต่อมาก็เกิดการระบาดของโรคซาร์ส (SARS) ในปีค.ศ. 2003 ทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก และจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้การเดินทางทั่วโลกประสบปัญหาอย่างยิ่ง (Xie & Chen, 2020)

ต่อมามีรายงานจาก UNWTO ว่าผลกระทบจากเหตุการณ์ 9-11 ปี ค.ศ. 2001 และวิกฤติเศรษฐกิจโลก ปี ค.ศ. 2008 ก่อให้เกิดการเดินทางทั่วโลกติดลบ โดยจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวได้ช้าที่สุดโดยใช้ระยะเวลานานถึง 10 เดือน (The World Tourism Organization, 2020) แต่จากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตหลากหลายสถานการณ์ดังกล่าวนี้กลับไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการเติบโตของธุรกิจการบินของไทยมากนัก ซึ่งข้อมูลจากรายงานภาวะเศรษฐกิจไทย ปีพ.ศ. 2550 เศรษฐกิจด้านภาคการบริการ การท่องเที่ยว การเดินทางของประเทศไทยจัดอยู่ในเกณฑ์ดี โดยพบว่ายังคงมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศจำนวนกว่า 14.5 ล้านคน ถึงแม้ว่าจะเกิดเหตุการณ์หลายเหตุการณ์ภายในประเทศเกิดขึ้นด้วย อาทิ เหตุระเบิดในกรุงเทพมหานคร ปัญหาหมอกควันในภาคเหนือตอนบน เหตุระเบิด 7 จุดที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เป็นต้น (Bank of Thailand, 2007)

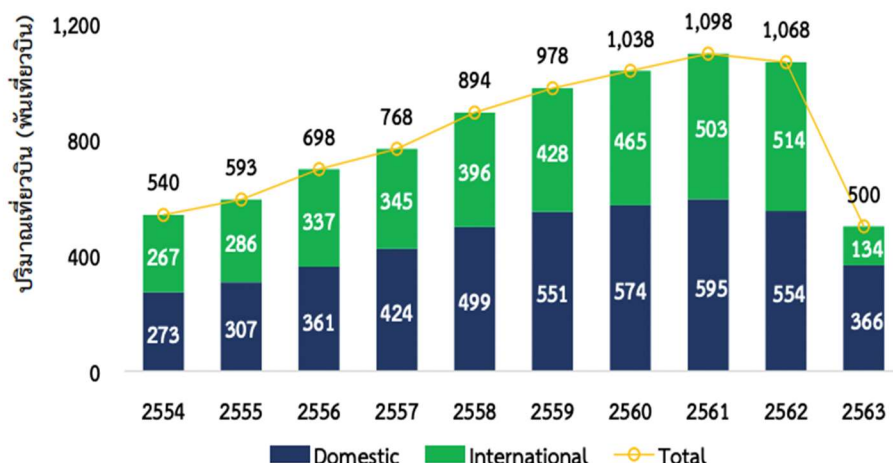


ภาพที่ 1 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศ ปี พ.ศ. 2552 - 2561

ที่มา: Form “Thailand Aviation Industry Status Report 2018” by The Civil Aviation Authority of Thailand, 2018. (<https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/>)

สำหรับการเติบโตของธุรกิจการบินของไทย จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารในภาพรวมของประเทศไทยช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2552–2561) พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 2.8 เท่า จากปีพ.ศ. 2552 ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 58 ล้านคน เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 162 ล้านคน ในปีพ.ศ. 2561 โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate–CAGR) ของผู้โดยสารทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 10.8 ต่อปี แบ่งเป็นการเติบโตของผู้โดยสาร ระหว่างประเทศเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี และอัตราการเติบโตของผู้โดยสารภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 11.6 ต่อปี

จากภาพจะเห็นได้ชัดเจนว่าจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2552 ถึงปี 2561 เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ จะพบว่ามีสัดส่วนใกล้เคียงกัน ทั้งนี้พบว่าผู้โดยสารเข้ามาประเทศมากที่สุด ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก (ประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี) และภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงที่สุด คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020) และในส่วนของ การเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินก็มีความสอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2 สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม ปี 2554 - 2563

ที่มา: Form “Report on the state of the aviation industry in Thailand 2020.” By The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020. (<https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/>)

จากภาพจะเห็นว่าสถิติการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินภาพรวมของประเทศไทยในช่วง 10 ปี ระหว่างปี 2554–2563 เที่ยวบินมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 9.24 ต่อปีโดยแบ่งเป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 8.53 ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 8.89 ต่อปี ซึ่งเป็นการเติบโตที่สอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020) แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ในปี 2563 ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินลดลงเหลือเพียง 500,435 เที่ยวบิน ลดลงจากปี 2562 ที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 53.1 แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 133,940 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 73.9 และเที่ยวบินภายในประเทศ จำนวน 366,495 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 33.8 โดยในช่วงเวลาดังกล่าวเที่ยวบินภายในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวเร็วกว่าเที่ยวบินระหว่างประเทศเนื่องจากในช่วงกลางปีรัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางภายในประเทศ

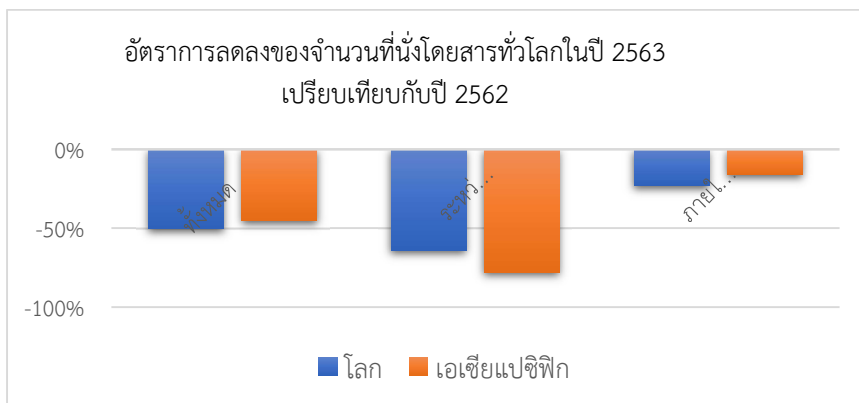
จากข้อมูลสถิติผู้โดยสารและเที่ยวบินดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจะต้องมีผู้ประกอบการทางด้านธุรกิจการบินเป็นจำนวนมาก จึงจะสามารถให้บริการเที่ยวบินได้ในปริมาณมากขนาดนี้ จากการสำรวจข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในปีพ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการค้าขายในการเดินอากาศรวมทั้งสิ้น 47 ราย โดยให้บริการอยู่ตามเส้นทางต่างๆ จำนวน 40 ราย ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำมีกำหนด จำนวน 17 ราย แบบไม่ประจำ จำนวน 21 ราย และการพาณิชย์อื่นๆ จำนวน 2 ราย (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2018) ต่อมาในปี 2563 มีจำนวนผู้มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวน 47 ราย อย่างไรก็ตามในปี 2563 พบว่า มีผู้ประกอบการในปี 2563 เหลือเพียง 30 ราย และไม่ประกอบกิจการจำนวน 17 ราย และต่อมาข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 2 กันยายน 2564 มีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน เหลือเพียง 42 รายเท่านั้น (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020) เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มีผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ต่างได้รับผลกระทบต่อสถานการณ์ประกอบการที่ไม่สามารถประกอบกิจการได้ ในขณะเดียวกัน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบ

กิจการรายอื่นที่ถึงแม้จะยังคงสถานะประกอบการอยู่แต่ก็ต่างได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ได้ผ่านการยื่นขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และดำเนินกิจการได้อยู่ในปัจจุบัน

จะเห็นได้ว่าธุรกิจการบินของไทยยังคงเติบโตขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงระยะ 40 ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลงในปีพ.ศ. 2563 จากสถานการณ์วิกฤติโรคระบาด โดยนับจากธุรกิจการบินเข้ามามีบทบาทด้านการขนส่งในประเทศไทย จนถึงปัจจุบันยังสามารถสร้างรายได้และขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 100 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้แม้จะเกิดเหตุการณ์จากวิกฤติต่างๆ จะเข้ามามีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของไทยบ้าง แต่จะเห็นได้ว่าการเติบโตของธุรกิจการบินในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ยังเป็นช่วงของการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ต้องมาชะลอตัวลงในช่วงของการระบาด COVID-19 จึงถือได้ว่าเป็นวิกฤติการณ์ครั้งใหญ่ที่ส่งกระทบต่อการเติบโตของธุรกิจการบินในประเทศไทย ทั้งจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการอยู่ต่อไปไม่ไหว ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการวิจัยของเกลลิโกและฟรอน (Gallego & Font, 2021) โดยใช้ข้อมูลของ Skyscanner ในการสำรวจผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ (มากกว่า 5,000 ล้านคน) สำหรับการเดินทางในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงกันยายน 2563 มีความปรารถนาที่จะเดินทางลดลงประมาณ 30% ในยุโรปและอเมริกา และประมาณ 50% ในทวีปเอเชีย ในขณะที่ความตั้งใจที่จะเดินทางลดลงอีก 10-20% และตลาดต้นทางส่วนใหญ่ยังคงมองโลกในแง่ดีเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2563

3. ผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินในไทย

เมื่อเหตุการณ์เชื้อไวรัส COVID-19 เริ่มมีการแพร่ระบาดสู่ประเทศไทยตั้งแต่ต้นปีพ.ศ. 2563 ส่งผลให้เกิดภาวะวิกฤตทางด้านสาธารณสุข และยังส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของประชาชน ซึ่งทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ชะลอตัวลงด้วยทันที โดยอุปทานของการผลิตลดลงในขณะที่รายได้และกำลังซื้อที่ลดลงของผู้บริโภค หรือบางกิจกรรมก็ได้หยุดการดำเนินการชั่วคราว ทั้งนี้ยังรวมไปถึงการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์หรือธุรกิจการบิน ซึ่งได้รับผลกระทบรุนแรงกว่าวิกฤติการณ์ครั้งอื่นๆ ที่ผ่านมา โดยอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบด้านรายได้อย่างเห็นได้ชัด โดยอัตราการลดลงของจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกแสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้โดยสารลดลงทั่วโลก ดังนี้

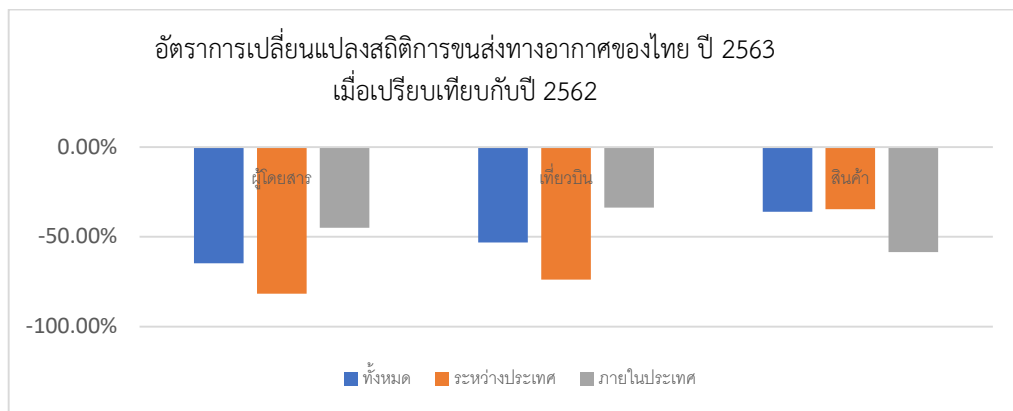


ภาพที่ 3 อัตราการลดลงของจำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกในปี 2563 เปรียบเทียบกับปี 2562

ที่มา: Adapted from “Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis” By International Civil Aviation Organization, 2021.

(https://www.aaco.org/Library/Files/Uploaded%20Files/Economics/Corona%20studies/3dec%20ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf)

ในปี 2563 จำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกทั้งหมดลดลงกว่าร้อยละ 50 โดยแบ่งเป็นจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศลดลงมากถึงร้อยละ 64 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 23 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวนที่นั่งโดยสารทั้งหมดลดลงร้อยละ 45 แบ่งเป็นจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศ ลดลงร้อยละ 78 ซึ่งลดลงมากที่สุดจากทุกภูมิภาค และจำนวนที่นั่งโดยสารภายในประเทศลดลงร้อยละ 16 ซึ่งลดลงน้อยที่สุดจากทุกภูมิภาค



ภาพที่ 4 อัตราการเปลี่ยนแปลงสถิติการขนส่งทางอากาศของไทย ปี 2563เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562

ที่มา: Adapted from “Report on the condition of the Thai aviation industry in 2020” By The civil Aviation Authority of Thailand, 2021b. (<https://www.caat.or.th/wpcontent/uploads/2021/05/A8-2563.pdf>)

ทั้งนี้จากภาพจะเห็นได้ว่า การขนส่งทางอากาศของไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงที่สุดในรอบ 10 ปี โดยในปี 2563 มีผู้โดยสารลดลงจากปีที่ 2562 ถึงร้อยละ 64.7 โดยผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงมากถึงร้อยละ 81.7 และผู้โดยสารภายในประเทศ ลดลงร้อยละ 44.9 ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 53.1 โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 73.9 และเที่ยวบินภายในประเทศลดลงร้อยละ 33.8 ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศนั่นเอง ทั้งนี้ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้นไม่มีข้อห้ามในการขนส่ง แต่ก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเป็นการขนส่งไปพร้อมกับเที่ยวบินโดยสารเป็นส่วนใหญ่จึงทำให้การขนส่งสินค้าทั้งหมดลดลงจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 36 ซึ่งการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 34.7 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 58.6 จะเห็นได้ว่าผลกระทบจาก COVID-19 มีผลต่อธุรกิจการบินในไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่าวิกฤติการระบาดของ COVID-19 นี้ความรุนแรงที่สุดในสัปดาห์ที่ 21 (Günay et al., 2020) อย่างไรก็ตาม จากสถิติการขนส่งทางอากาศดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศยังสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงมีความต้องการอยู่สูงและมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร (International Air Transport Association, 2021a)

นอกจากธุรกิจการบินในประเทศไทยแล้วธุรกิจการบินทั่วโลกก็ได้รับผลกระทบประสบวิกฤตอย่างรุนแรงในปี 2563 เช่นกัน เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 (International Air Transport Association, 2021b) นอกจากธุรกิจการบินที่ได้รับผลกระทบโดยตรงอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการอื่นๆ ก็ได้รับผลกระทบอย่างมากเช่นกัน เนื่องจากการตัดสินใจเลือกเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ เกิดจากการรับรู้ของนักท่องเที่ยวที่คำนึงถึงความเสี่ยงและความปลอดภัยในการเดินทางด้วย (Lepp & Gibson, 2003) จากงานวิจัยของ Sobieralski (2020) พบว่า สายการบินที่มีการบริหารงานโดยเน้นหลักการควบคุมต้นทุนในการปฏิบัติการบินและมีการ

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าอย่างสายการบินต้นทุนต่ำมีความเป็นไปได้ที่จะไม่ล้มละลายหรือมีการลดจำนวนพนักงานน้อยกว่าสายการบินที่บริการเต็มรูปแบบหรือ Full Service ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำมีโอกาสรอดมากกว่าสายการบินที่บริการแบบเต็มรูปแบบ

สำหรับประเทศไทยสถานการณ์ของสายการบินจากวิกฤติดังกล่าว สายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศของประเทศไทยเริ่มมีการหยุดให้บริการในช่วงเดือนมีนาคม 2563 เพื่อปฏิบัติตามมาตรการภาครัฐในการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 โดยรัฐบาลได้ประกาศ สถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2563 (Department of Disease Control, 2021c) ทำให้สายการบินจากต่างประเทศเริ่มยกเลิกเที่ยวบินเส้นทางระหว่างประเทศตั้งแต่เดือนมีนาคม และเริ่มมาตรการห้ามเครื่องบินจากต่างประเทศเดินทางเข้ามา ในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ในต่างประเทศมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นและมีการใช้มาตรการจำกัดการเดินทาง (Lockdown) ซึ่งส่งผลให้ความต้องการเดินทางในประเทศจากผู้โดยสารต่างชาติลดลงตามไปด้วย นอกจากนี้ประชาชนยังมีความไม่มั่นใจในความปลอดภัยจากการระบาด รวมทั้งหลายจังหวัดมีการใช้มาตรการจำกัดการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงกับสนามบินปลายทางไม่สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020, p. 2-4) ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการสายการบินลดลงอย่างมาก ซึ่งทำให้สายการบินหลายสายการบินจำเป็นต้องตัดสินใจลดเที่ยวบินให้เหลือจำนวนน้อยลงหรือหยุดให้บริการในบางเวลา ในบางเส้นทางบิน ตั้งแต่ช่วงต้นปี 2563 ในขณะที่สายการบินที่ยังให้บริการอยู่นั้นก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านสาธารณสุขโดยการกำหนดกฎการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) โดยให้ผู้โดยสารนั่งเว้นที่ว่าง ที่นั่งบนเที่ยวบิน ซึ่งทำให้จำนวนที่นั่งที่สามารถให้บริการได้ในแต่ละเที่ยวบินลดลงมากถึงร้อยละ 30 ทำให้สายการบินนั้นมีรายได้โดยรวมลดลงไปด้วย

เมื่อเข้าสู่ปี 2564 ประเทศต่างๆ เริ่มฟื้นตัว แต่สถานการณ์สายการบินในประเทศไทยยังคงชะลอตัวโดยมีจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศลดลงจากปี 2563 ร้อยละ 54.2 เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ระลอกใหม่ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2563 ต่อเนื่องมาจนถึงเดือนมีนาคม ปี 2564 ทั้งนี้ประเทศไทยยังคงประสบปัญหาการแพร่ระบาดที่สูงขึ้นหลายระลอกแม้ว่าจะมีมาตรการกระตุ้นการเดินทางออกมา รวมถึงมาตรการของศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) และต่อมาศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) ได้อนุมัติแผนการผ่อนคลายมาตรการป้องกันไวรัส COVID-19 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 เพื่อฟื้นฟูด้านการท่องเที่ยว โดยคาดว่าจะสามารถกระตุ้นการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศได้ (The Civil Aviation Authority of Thailand , 2021c)

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบร้อยละการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารปี 2564 ตามไตรมาส

ผู้โดยสาร	ไตรมาส 4/2563 ไตรมาส 1/2564	ไตรมาส 1/2564 ไตรมาส 2/2564	ไตรมาส 2/2564 ไตรมาส 3/2564	ไตรมาส 3/2564 ไตรมาส 4/2564
Domestic	-54.2%	-37.1%	-77.8%	+772.6%
International	1.6%	+19.6%	+27.9%	+187.9%
Total	-53.4%	-35.5%	-72.0%	+627.1%

ที่มา: Adapted from “Air transport statistics report” By The civil Aviation Authority of Thailand, 2022. (<https://www.caat.or.th/th/archives/category/airreport-th>)

หลังจากประเทศไทยผ่อนคลายมาตรการป้องกัน COVID-19 เพื่อฟื้นฟูการท่องเที่ยวพบว่าปี 2564 ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารซึ่งเดินทางกับเที่ยวบินระหว่างประเทศมีเพิ่มขึ้นมากขึ้นร้อยละ 19.6 ในช่วงไตรมาส 2 ของ

ปี 2564 แต่กลับมีผู้โดยสารภายในประเทศลดลงมากถึงร้อยละ 37.1 เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคใหม่ภายในประเทศในเดือนเมษายน 2564 ซึ่งถือเป็นการแพร่ระบาดครั้งรุนแรงที่สุดตั้งแต่มีการระบาดในประเทศมา หลังจากนั้นก็ยังส่งผลอย่างต่อเนื่องต่อเที่ยวบินภายในประเทศในช่วงไตรมาส 3 ที่มีผู้โดยสารโดยรวมยังคงลดลงถึงร้อยละ 72 แต่เมื่อรัฐบาลมีนโยบายเปิดประเทศในเดือนพฤศจิกายน 2564 ส่งผลให้เที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศมีผู้โดยสารเดินทางมากขึ้นโดยรวมในไตรมาสที่ 4 เพิ่มขึ้นร้อยละ 627.1 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่านโยบายของรัฐบาลในการเปิดประเทศมีผลต่อธุรกิจการบินอย่างยิ่ง ทำให้ผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศสนใจเดินทางมายังประเทศไทยมากยิ่งขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบร้อยละการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินปี 2564 ตามไตรมาส

เที่ยวบิน	ไตรมาส 4/2563 ไตรมาส 1/2564	ไตรมาส 1/2564 ไตรมาส 2/2564	ไตรมาส 2/2564 ไตรมาส 3/2564	ไตรมาส 3/2564 ไตรมาส 4/2564
Domestic	-49.1%	-27.8%	-72.1%	+423.2%
International	+12.1%	+2.8%	+5.9%	+25.2%
Total	-42.8%	-21.6%	-51.4%	+192.6%

ที่มา: Adapted from “Air transport statistics report” By The civil Aviation Authority of Thailand, 2022. (<https://www.caat.or.th/th/archives/category/airreport-th>)

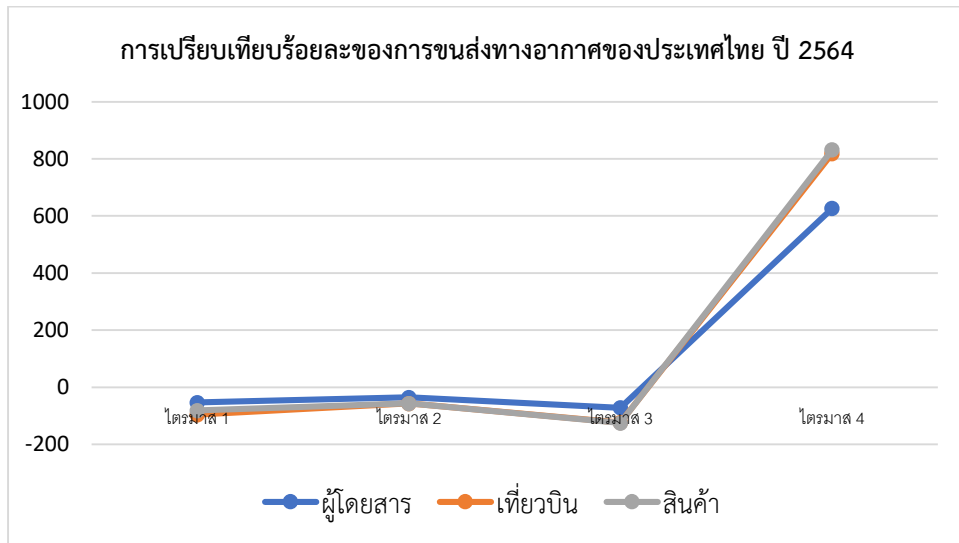
ภาพรวมของปริมาณเที่ยวบินก็เช่นเดียวกันเปรียบเทียบตั้งแต่ปลายปี 2563 ที่ลดลงตอนปลายปี และการเพิ่มขึ้นของปริมาณเที่ยวบินในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2564 ที่ผ่านมา โดยภาพรวมมีเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 25.2 มีเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นมากถึงร้อยละ 423.2 ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงไตรมาส 4 อย่างก้าวกระโดด

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบร้อยละการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศปี 2564 ตามไตรมาส

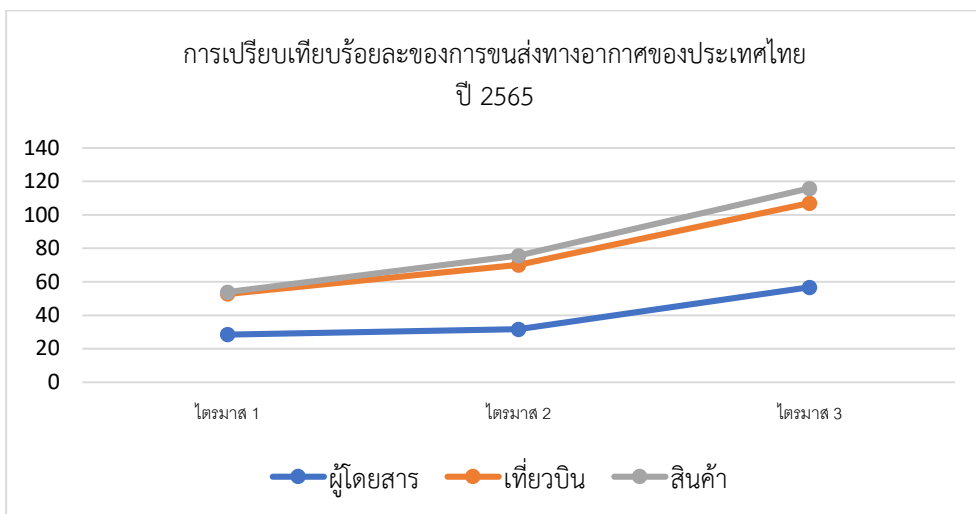
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	ไตรมาส 4/2563 ไตรมาส 1/2564	ไตรมาส 1/2564 ไตรมาส 2/2564	ไตรมาส 2/2564 ไตรมาส 3/2564	ไตรมาส 3/2564 ไตรมาส 4/2564
Domestic	-11.2%	-25.3%	-54.6%	+210.4%
International	+14.7%	+0.6%	-0.7%	+11.3%
Total	+13.9%	+0.01%	-1.6%	+12.8%

ที่มา: Adapted from “Air transport statistics report” By The civil Aviation Authority of Thailand, 2022. (<https://www.caat.or.th/th/archives/category/airreport-th>)

จากตารางที่ 3 แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในไตรมาสที่ 4 ของปี 2564 ที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ร้อยละ 12.8 ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงไตรมาสเดียวกันเช่นกัน เกิดจากการกลับมาของการบริการของสายการบินต่างๆ ที่ตอบรับนโยบายการเปิดประเทศและการทำการบินเส้นทางบินภายในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ทุกการบริการด้านการบินมีแนวโน้มที่ดีขึ้นอีกครั้ง หลังจากที่ชะลอตัวมาในช่วงระยะ 1-2 ปีที่ผ่านมา และจากการรายงานสถิติการขนส่งทางอากาศปี 2565 ช่วงไตรมาส 1-3 ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกัน ทั้งผู้โดยสาร เที่ยวบินโดยสารและการขนส่งสินค้า



ภาพที่ 5 การเปรียบเทียบร้อยละการเติบโตของจำนวนการขนส่งสินค้าทางอากาศปี 2564
ที่มา: Summary by Sakdaar & Nakphin (2021)



ภาพที่ 6 การเปรียบเทียบร้อยละการเติบโตของจำนวนการขนส่งสินค้าทางอากาศปี 2564
ที่มา: Summary by Sakdaar & Nakphin (2021)

อย่างไรก็ตามจากสถานการณ์การระบาดภายในประเทศปี 2564 ที่เพิ่มสูงขึ้นมากกว่าปี 2563 สายการบินที่ให้บริการภายในประเทศไทยน่าจะฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปตามทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก สิ่งสำคัญที่มีผลต่อการฟื้นตัวของสายการบินในประเทศไทย คือ ความสามารถในการควบคุมการแพร่ระบาด มาตรการการฟื้นฟูธุรกิจสายการบินของไทยในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ มาตรการสาธารณสุข และนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล โดยประเทศไทยการเติบโตของเที่ยวบินส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นแบบพุ่งทะยาน ในขณะที่

ผู้โดยสารยังไม่สูงขึ้นมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับรายงานวิจัยของดาวิซีและคณะ (Deveci et al., 2022) ที่ได้ศึกษาผลกระทบของการระบาดใหญ่ของ COVID-19 ต่ออุตสาหกรรมการบินพลเรือนของตุรกี พบว่า สายการบินในตุรกีได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 และตลาดธุรกิจการบินได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการโดยมีผู้ให้บริการน้อยลงในระยะเริ่มต้น พนักงานสายการบินต้องเผชิญกับการลดเงินเดือนอย่างมาก เนื่องจากรายได้ของสายการบินลดลง แต่มีเที่ยวบินรับส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก แม้ว่าจำนวนผู้โดยสารจะลดลงก็ตาม ทั้งนี้งานวิจัยของลีและคณะ (Liu et al., 2021) รายงานวิจัยเรื่อง COVID-19 และอุตสาหกรรมการบิน ความสัมพันธ์ระหว่างการแพร่ระบาดของ COVID-19 และความถี่ของเที่ยวบินในตลาดสหภาพยุโรป การศึกษาได้แสดงหลักฐานที่เป็นรูปธรรมว่าการลดเที่ยวบินนั้นมีผลในการควบคุมการแพร่กระจายของ COVID-19 การวิเคราะห์ข้อเท็จจริงสรุปผลออกมาอย่างชัดเจนโดยอนุมานได้ว่าความถี่เที่ยวบินที่ลดลง 1% สามารถลดจำนวนผู้ป่วยที่ยืนยันได้ 0.908% สะท้อนให้เห็นว่าการเดินทางเป็นช่องทางการแพร่กระจายเชื้อโรค หากสามารถจำกัดการเดินทางก็สามารถจำกัดการแพร่ระบาดของเชื้อโรคได้ด้วย

4. มาตรการด้านสาธารณสุขต่อการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสาร

จะเห็นได้ชัดว่าวิกฤตการระบาดของโรคระบาด COVID-19 จัดเป็นภัยพิบัติใหญ่หลวงสำหรับธุรกิจการบินนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 2003 ซึ่งเคยเกิดการระบาดของโรคซาร์ส โดยหลายสายการบินต้องยกเลิกเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ เนื่องจากการเดินทางของผู้โดยสารได้ลดน้อยลง (International Air Transport Association, 2020) จนถึงสถานการณ์ปัจจุบันได้เกิดวิกฤตการณ์โรคระบาดครั้งใหญ่ขึ้นคือการระบาดของโรค COVID-19 ทำให้หลายๆ ประเทศปิดน่านฟ้าและพยายามป้องกันการแพร่ระบาดด้วยมาตรการหลากหลายวิธี รวมไปถึงมาตรการการเดินทางด้วยเครื่องบินโดยสาร ดังนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) จึงออกข้อกำหนดและมาตรการด้านสาธารณสุขโดยออกข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติต่างๆ ให้เหมาะสมกับผู้เดินทางแต่ละประเภทโดยเฉพาะผู้โดยสารที่เลือกเดินทางโดยเครื่องบินโดยสาร เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคและให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับ ข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) (The World Tourism Organization, 2021f)

แม้ว่าประเทศไทยจะได้รับคำชื่นชมจากทั้งองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) และนานาชาติว่าเป็นประเทศกำลังพัฒนาประเทศเดียวที่ถูกจัดให้อยู่ใน 10 อันดับประเทศ ที่สามารถคุมการแพร่ระบาดไวรัส COVID-19 ได้ดี ในปี 2563 (Chantapong & Tonghui, 2020) แต่เมื่อเข้าสู่เดือนเมษายนปี 2564 ประเทศไทยกลับมีผู้ได้รับเชื้อมากยิ่งขึ้น ดังนั้น มาตรการทางด้านสาธารณสุขในการจัดการเดินทางที่เหมาะสมและปลอดภัยจึงเป็นแนวทางที่ดีที่สุดที่จะทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารสามารถกลับมาให้บริการได้ดีอีกครั้ง จากสถานการณ์ที่วิกฤตดังกล่าว สำนักงานการบินพลเรือนของทั่วโลกได้เพิ่มมาตรการการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

รวมถึงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ได้ออกประกาศแนวปฏิบัติสำหรับสายการบินและสนามบินภายในประเทศปี 2563 (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020) โดยมีมาตรการต่อไปนี้

1. มาตรการปิดน่านฟ้าโดยห้ามอากาศยานที่ขนส่ง ผู้โดยสารทำการบินเข้ามาภายในประเทศชั่วคราว
2. มาตรการควบคุมผู้โดยสารหรือบุคคลที่ได้รับ อนุญาตให้เข้าประเทศต้องมีใบรับรองแพทย์สำหรับ

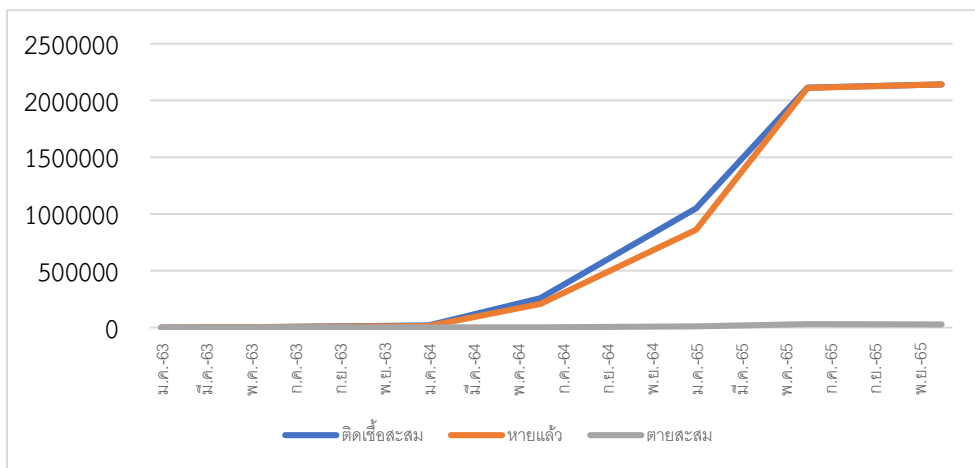
รับเดินทางทางอากาศ (Fit to Fly Health Certificate) และต้องยอมรับการกักตัวตามระยะเวลาที่กำหนด

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

3. มาตรการประเมินความเสี่ยงของสายการบินในแต่ละเที่ยวบิน โดยกำหนดให้สายการบินเป็นผู้คัดกรองผู้โดยสารเบื้องต้น หากพบผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงให้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและงดออกบัตรโดยสาร หรือการทำความสะอาดสาดห้องโดยสาร และการแบ่งพื้นที่ห้องโดยสารเพื่อป้องกันการติดเชื้อ

4. มาตรการการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อโรคในพื้นที่ท่าอากาศยาน

5. มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม ในระยะ 1-2 เมตร ตามจุดบริการต่างๆ ที่ท่าอากาศยาน เช่น พื้นที่เคาน์เตอร์ เช็กอิน พื้นที่พักรอผู้โดยสารก่อนเดินทาง พื้นที่รอตรวจค้น สัมภาระ จุดตรวจค้นผู้โดยสาร และจุดตรวจคนเข้าเมือง



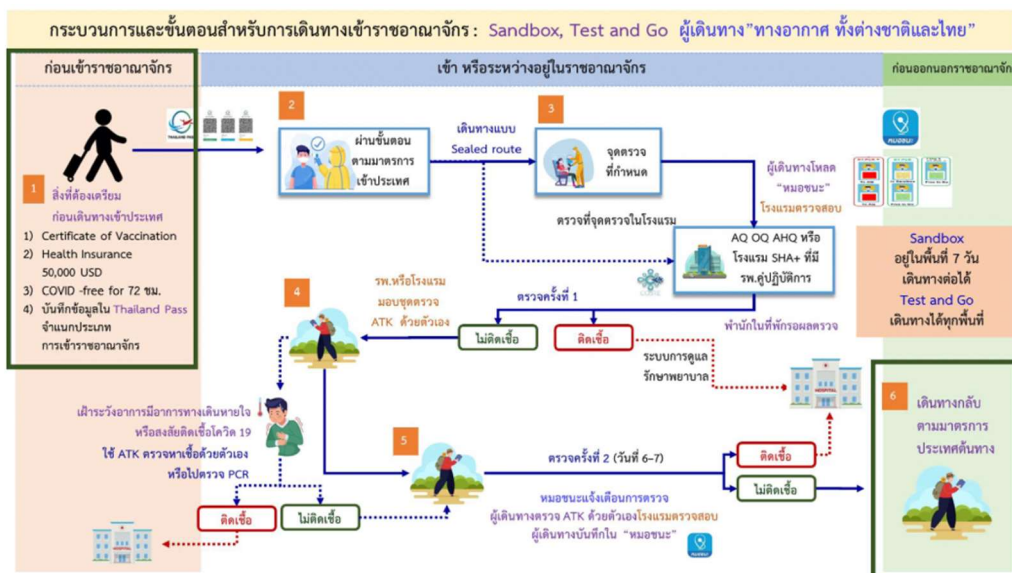
ภาพที่ 7 สถานการณ์การระบาดโรค COVID-19 ในประเทศไทย

ที่มา: Summary by Sakdaar & Nakphin (2021)

จากภาพจะเห็นว่าเมื่อเข้าสู่ปี 2564 สถานการณ์โรคระบาดยังไม่ดีขึ้น กลับมีผู้ป่วยเพิ่มขึ้นโดยจากการระบาดเป็นกลุ่มๆ ในพื้นที่ต่างๆ หลายระลอกจนถึงเดือนสิงหาคม ปี 2564 มีผู้ป่วยสะสมมากถึง 1,066,786 ราย และมีผู้เสียชีวิตจากการติดเชื้อมากถึง 9,562 ราย โดยข้อมูลผู้ป่วยสะสมจากเดือนมกราคม 2564 จนถึงเดือนธันวาคม 2564 มีจำนวน 6,884 ราย จึงจัดได้ว่าเพิ่มขึ้นจากปี 2563 มากขึ้น 1,059,902 ราย ภายใน 1 ปี ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยและสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางโดยเครื่องบินให้กลับมาอีกครั้ง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) จึงได้ออกประกาศแนวปฏิบัติสำหรับสายการบินและสนามบินภายในประเทศ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2564 โดยให้สายการบินขนส่งผู้โดยสารได้ตามความจุของเครื่องบินและยังคงทำการบินในระหว่างช่วงเวลาเคอร์ฟิวที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 35) และออกประกาศเรื่อง แนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศ ในระหว่างสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) (ฉบับที่ 7) กำหนดแนวปฏิบัติที่สำคัญไม่ว่าจะเป็นทำให้สายการบินจำกัดการปฏิบัติการบินในระหว่างช่วงเวลา เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้โดยสารในการเดินทางระหว่างสนามบินและที่พัก และสอดคล้องกับการบริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ ที่ดำเนินการตามข้อกำหนดและข้อปฏิบัติเดียวกัน อีกทั้งให้สายการบินสามารถบรรทุกจำนวนผู้โดยสารได้ตามความจุของเครื่องบินใช้ในการทำการบินเที่ยวบินนั้นๆ และให้สายการบินพิจารณาการจัดที่นั่งในห้อง

โดยสารอย่างเหมาะสม และเป็นไปตามมาตรการที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนด เพื่อการป้องกันและควบคุมโรค (The Civil Aviation Authority of Thailand , 2021d)

หลังจากประเทศไทยเปิดประเทศวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 เป็นต้นมาทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น แต่การเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยนั้น ยังต้องถูกควบคุมด้วยมาตรการทางด้านสาธารณสุข เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ด้วยเช่นกัน โดยกระทรวงสาธารณสุขมีเงื่อนไขในแต่ละกลุ่มที่จะเดินทางโดยกำหนดทั้งแนวทางปฏิบัติตัวก่อนเดินทางและจนถึงจังหวัดปลายทางไว้สำหรับการเดินทางข้ามจังหวัดต่างๆ ตามขั้นตอนและกระบวนการดังภาพต่อไปนี้ (TNN online, 2021a)



ภาพที่ 8 กระบวนการและขั้นตอนสำหรับการเดินทางโดยเครื่องบินเข้าราชอาณาจักร

ที่มา: Form “Procedures and procedures for traveling by plane to the Kingdom of Thailand.” By TNN online, 2021b (<https://www.tnnthailand.com/news/Covid19/95307/>)

จากภาพกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดแนวทางปฏิบัติต่างๆ ให้เหมาะสมกับผู้เดินทางแต่ละประเภท โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เลือกเดินทางโดยเครื่องบินโดยสาร ดังนี้

1. ผู้เดินทางเข้าประเทศจะต้องผ่านการคัดกรอง คือ ต้องมีใบรับรองฉีดวัคซีน ต้องได้รับวัคซีนครบตามเกณฑ์ที่กำหนด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนเดินทาง จะต้องแสดงหลักฐานที่พัก มีการทำประกันภัย มีผลตรวจโรค
2. มีการจัดกลุ่มผู้ที่จะเดินทางเข้าประเทศ ประกอบด้วย ผู้ที่เดินทางจากต่างประเทศ กลุ่ม Sandbox Programmed การเดินทางทางอากาศที่ต้องอยู่ในพื้นที่น่านฟ้าการท่องเที่ยวอย่างน้อย 7 วัน จัดให้อยู่ในกลุ่มแซนด์บ็อกซ์น่านฟ้าท่องเที่ยว 17 จังหวัด และกลุ่ม Test to Go การเดินทางทางอากาศที่ไม่ต้องกักตัว เดินทางได้ทุกพื้นที่ทั่วประเทศ กลุ่มประเทศเสี่ยงต่ำ จำนวน 61 ประเทศที่ได้รับวัคซีนครบตามเกณฑ์ที่กำหนด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนเดินทาง ยกเว้นเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปีที่มากับผู้ปกครอง เป็นต้น (TNN online, 2021b) มาตรการดังกล่าวจะต้องได้รับการดำเนินการอย่างรัดกุมและเป็นไปตามข้อกำหนดเพื่อให้การเดินทางจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยมีความปลอดภัยและมีความเสี่ยงน้อยที่สุด และเพื่อให้การเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารมีความปลอดภัยลดผลกระทบที่เกิดจากวิกฤติการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ดังนั้น สายการบินจึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนขั้นตอนและวิธีการรวมถึงรูปแบบการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ตามมาตรการขององค์การอนามัยโลกและองค์การการบินพลเรือน

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

แห่งประเทศไทย เพื่อให้ผู้โดยสารมั่นใจในการเดินทางอีกครั้ง โดยออกประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แนวทางปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศ ในระหว่างสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) (ฉบับที่ 8) เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2564 (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2021e) โดยมีมาตรการสำหรับสายการบินดังนี้

1. ผู้ดำเนินการเดินอากาศสามารถปฏิบัติการบินได้โดยไม่จำกัดช่วงเวลา เพื่อให้สอดคล้องกับบริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ ที่ดำเนินการตามข้อกำหนดและข้อปฏิบัติเดียวกัน
2. ให้มีจำนวนผู้โดยสารได้ตามความจุของอากาศยานที่ใช้ในการทำการบินเที่ยวบินนั้นๆ และให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศพิจารณาการจัดที่นั่งในห้องโดยสารอย่างเหมาะสม โดยให้เป็นไปตามมาตรการที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนด อันจะมีส่วนช่วยในการป้องกันควบคุมโรค
3. ต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบถึงมาตรการการเข้า ออกของจังหวัดปลายทางที่จะเดินทางไป
4. ให้สายการบินตรวจสอบเอกสารสำคัญของผู้โดยสารตามมาตรการป้องกันโรคของจังหวัดปลายทางอย่างเคร่งครัด
5. ขณะอยู่บนเที่ยวบินห้ามมิให้ผู้โดยสารรับประทานอาหารและเครื่องดื่ม ยกเว้นในกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นเท่านั้น
6. ให้บุคลากรด่านหน้าของสายการบินที่มีหน้าที่บริการผู้โดยสารต้องได้รับวัคซีนตามเกณฑ์ และมีการตรวจเชื้อ COVID-19 ทุกสัปดาห์
7. ให้สายการบินเก็บข้อมูลผู้โดยสารไว้อย่างน้อย 30 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบขั้วถึงผู้โดยสารที่อาจจะเป็นผู้สัมผัสเสี่ยงสูงได้
8. ต้องแจ้งเตือนผู้โดยสารกรณีเป็นผู้ป่วยยืนยัน หรือสัมผัสเสี่ยงสูงให้งดการเดินทาง หากฝ่าฝืนอาจได้รับโทษตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ.2558
9. เพิ่มความเข้มงวดในการติดตามดูแลให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการปฏิบัติตามมาตรการตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยแนวปฏิบัติในการให้บริการผู้โดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศระหว่างสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ปี 2564

จากมาตรการที่ได้เกิดขึ้นดังกล่าวสร้างผลกระทบต่อสายการบินและผู้โดยสารไม่น้อย อันได้แก่ การสร้างความยุ่งยากและขั้นตอนมากมายก่อนเดินทางและเพิ่มต้นทุนให้แก่สายการบินในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ทั้งนี้มาตรการที่เกิดขึ้นยังอาจส่งผลต่อการขึ้นราคาบัตรโดยสารในอนาคตอีกด้วย แต่มาตรการที่เกิดขึ้นนั้นล้วนเพื่อสุขภาพของผู้โดยสารพนักงานที่ให้บริการและสถานประกอบการรวมถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต หากรัฐไม่กำหนดมาตรการใดๆ เลย ทุกคนย่อมกระทำทุกอย่างตามใจและง่ายต่อการระบาดของเชื้อโรคมายิ่งขึ้นนั่นเอง

มาตรการต่างๆ ในการเดินทางด้วยเครื่องบินยังคงดำเนินไปด้วยความเข้มงวดและรัดกุมเพื่อดูแลสุขภาพผู้โดยสารและทุกคน มาตรการการผ่อนคลายต่างๆ ในพื้นที่สำคัญของประเทศได้ผ่อนคลายมากขึ้นเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ และรัฐบาลได้ประกาศให้ COVID-19 เป็นโรคประจำถิ่น (Endemic Disease) ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 นั้น ประชาชนทั่วไป รวมถึงผู้โดยสารจะสามารถเดินทางและต้องดูแลตนเองให้เป็นผู้มีสุขภาพดี ป้องกันการติดเชื้อด้วยขั้นตอนพื้นฐานทางการแพทย์และยังคงรักษามาตรฐานการควบคุมโรค และการป้องกันแพร่เชื้อตามขั้นตอน ตามคาดการณ์ภายในปี 2567 ธุรกิจการบินในประเทศจะฟื้นตัวเทียบเท่าในช่วงก่อนระบาด COVID-19 เป็นไปตามการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA เพื่อให้การเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารสามารถสร้างความมั่นใจแก่ผู้โดยสารและสายการบิน การออกข้อกำหนด มาตรการสาธารณสุขและแนวปฏิบัติต่างๆ ให้เหมาะสมกับผู้เดินทางแต่ละประเภทนั้นจึงมีความสำคัญมาก จากมาตรการต่างๆ ที่ได้ใช้อย่างเข้มงวด

เมื่อแต่ละประเทศได้ผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ลง ก็จะสามารถสะท้อนให้เห็นว่าขณะนี้สถานการณ์การระบาดได้ลดลง และสามารถควบคุมได้ดีขึ้นด้วย

ดังนั้น หน่วยงานต่างๆ ภายในประเทศไทยจึงควรมีผู้รับผิดชอบ คอยกำกับดูแลติดตามการดำเนินงานตามมาตรการเหล่านั้นอย่างเคร่งครัดและสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารด้วย ขั้นตอนต่างๆ ไม่ควรยุ่งยากและมีค่าใช้จ่ายที่สูงมากเกินไป และให้ความสนใจต่อพฤติกรรมของนักเดินทางในปัจจุบันท่ามกลางสถานการณ์โรคระบาดนี้ สิ่งสำคัญที่ขาดไม่ได้คือจิตสำนึก ความรับผิดชอบของทุกคน ทุกหน่วยงาน รวมถึงนโยบายของภาครัฐในการดูแลและออกมาตรการต่างๆ เพื่อสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค สายการบินและเหมาะสมต่อการเดินทางในขณะที่ยังมีการเปิดประเทศต้องดำเนินไปเพื่อให้เศรษฐกิจประเทศไทยกลับมาดีขึ้นอีกครั้ง

5. มาตรการฟื้นฟูธุรกิจสายการบินของไทย

เนื่องจากประเทศไทยมีโครงสร้างเศรษฐกิจที่มีการท่องเที่ยวเป็นส่วนที่มากถึงร้อยละ 12 ของเศรษฐกิจทั้งประเทศ หากรัฐบาลสามารถออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด กำหนดนโยบายที่ส่งเสริมและกระตุ้นการท่องเที่ยวและการช่วยเหลือสายการบิน รวมไปถึงการวางแผนนโยบายที่รัดกุมหลังการเปิดประเทศ ก็จะสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวได้มากขึ้น

ในปี 2563 ที่ผ่านมารัฐบาลและหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินมาตรการ บรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ระยะที่ 1 และ 2 ซึ่งมาตรการมีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 เมษายน-31 ธันวาคม 2563 (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2020) เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบให้กับผู้ประกอบการสายการบิน ดังนี้

1. การลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน โดยกำหนดให้ลดค่าบริการในการขึ้นลงของเครื่องบิน การลดค่าที่จอดเก็บเครื่องบิน การลดค่าเช่าพื้นที่บริการสำนักงาน การลดค่าบริการการเดินทางอากาศ และลดค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ

2. การอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความสามารถในการสร้างรายได้ โดยกำหนดให้กำหนดการจัดสรรเวลาการบินที่เหมาะสม การอำนวยความสะดวกในการประสานงานหน่วยงานกำกับดูแลในต่างประเทศ การปรับปรุงกระบวนการจัดสรรเส้นทางบิน และอำนวยความสะดวกในการเจรจาสิทธิการบินในเส้นทางที่มีศักยภาพ

3. การสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทาง โดยการประชาสัมพันธ์มาตรการสาธารณสุขให้ผู้โดยสารทราบและกำหนดแนวทางปฏิบัติในการเดินทางทางอากาศ

4. การสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ โดยการขยายระยะเวลาการมีผลใช้ได้ของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ การยกเว้นการยื่นหลักฐานการปฏิบัติหน้าที่ที่ใช้ในการต่ออายุผู้ประจำหน้าที่ และการลดขั้นตอนการขอยุติการทำงานบินชั่วคราวได้

5. มาตรการทางการเงิน โดยรัฐบาลออกมาตรการการขยายระยะเวลาการชำระหนี้ และการลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินไอพ่น (Prime Minister's Secretariat Government House, Thailand, 2020)

แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงส่งผลกระทบอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินได้ขอให้รัฐบาลพิจารณามาตรการช่วยเหลือภาคธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2564 ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ได้เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบฯ ระยะที่ 3 สำหรับ ปี 2564 ในคราวประชุม กบร. ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2564 ได้แก่ มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่าย และมาตรการทางการเงินเพื่อให้ความ

ช่วยเหลือสายการบินอย่างต่อเนื่อง โดยให้ประเมิน สถานการณ์เป็นรายไตรมาส และหากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงอยู่ก็ให้ดำเนินมาตรการต่อไป

ต่อมาเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 คณะกรรมการในที่ประชุม กปร. ครั้งที่ 7/2564 มีมติขยายระยะเวลามาตรการบรรเทาผลกระทบสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบต่อเนื่องเป็นระยะที่ 3 โดยให้มีการจบเวลาของมาตรการสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2564 กปร. มีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขยายมาตรการดำเนินการ ดังนี้

1. มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน โดยให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ปรับลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ลงอัตราร้อยละ 50 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ รวมทั้งยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) สำหรับสายการบินที่หยุดให้บริการชั่วคราวต่อเนื่องในไตรมาสที่ 3 (1 กรกฎาคม-30 กันยายน 2564)

ในส่วนของมาตรการปรับลดและยกเว้นค่าบริการสนามบินที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) จะเริ่มดำเนินการเมื่อกรมท่าอากาศยานได้รับเงินชดเชยเข้าเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานจากรัฐบาลแล้ว ทั้งนี้ กรมท่าอากาศยานจะดำเนินการคืนเงินค่าบริการส่วนต่างที่ได้เรียกเก็บมาแล้วให้สายการบินเมื่อได้รับเงินชดเชยต่อไป

2. มาตรการทางการเงินให้ CAAT ขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Term) และยกเว้นเงินเพิ่ม (ค่าปรับ) กับสายการบินที่ส่งค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกประเทศล่าช้าในไตรมาสที่ 3

ในส่วนของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งสิ้นสุดมาตรการให้ความช่วยเหลือลงแล้ว เนื่องจากข้อจำกัดทางการเงินของ บวท. อย่างไรก็ตาม หาก บวท. สามารถขอเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จากรัฐเพื่อนำมาเสริมสภาพคล่องทางการเงินเพิ่มเติมได้ (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2021f)

ต่อมาแม้ภาครัฐได้มีนโยบายเปิดประเทศตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 แต่ก็ยังมีผู้ประกอบการจำนวนมากยังคงทยอยขอยกเลิกการประกอบกิจการ และยังไม่มีความมั่นใจที่จะพร้อมกลับมาประกอบกิจการอยู่เป็นจำนวนมาก ในช่วงเวลาที่สายการบินและผู้ประกอบการยังไม่มี ความมั่นใจในการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและยังมีรายจ่ายในการกลับมาเพื่อประกอบกิจการอีกจำนวนมาก โดยตามการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) พบว่า จำนวนผู้โดยสารทางอากาศรวมทั่วโลกในปี 65 จะยังคงต่ำกว่าปี 62 และจะยังคงไม่ฟื้นคืนเท่าระดับปกติจนถึงปี 66 (International Air Transport Association, 2021) ที่ประชุมคณะกรรมการท่าอากาศยานไทย (AOT) หรือ ทอท.ครั้งที่ 14/2564 ได้พิจารณามาตรการให้ความช่วยเหลือสายการบินและผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบดำเนินงานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง โดยการขยายระยะเวลามาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการและสายการบิน การปรับลดค่าผลประโยชน์ตอบแทนการยกเว้นและการปรับลดค่าเช่าพื้นที่ จากเดิมสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มี.ค.65 เป็นสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มี.ค.66 ขยายระยะเวลาการอนุญาตประกอบกิจการให้แก่ผู้ประกอบการซึ่งประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท.ออกไปอีก 1 ปี เป็นต้น (RYT9, 2022)

เมื่อพิจารณาจากแนวทางการฟื้นฟูธุรกิจสายการบินดังกล่าวของไทยในปัจจุบัน พบว่าประเทศมีหน่วยงานที่ดูแลการบินภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ คณะกรรมการการบินพลเรือนที่ได้มีมติออกมาตราการต่างๆ ที่จะช่วยเหลือและฟื้นฟูสถานการณ์ด้านการบินทั้งทางด้านการลดค่าใช้จ่าย มาตรการทางการเงิน การสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทาง โดยการประชาสัมพันธ์มาตรการสาธารณสุขให้ผู้โดยสารทราบ การสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจให้แก่สายการบินซึ่งจะสร้างความมั่นใจแก่สายการบินและผู้โดยสารในการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารให้กลับมาเป็นปกติในเร็ววันได้มากที่สุด ทั้งนี้คณะกรรมการการบินพลเรือนได้คอยติดตามผลการดำเนินงานโดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมด้านการบินของประเทศในระยะสั้นเพื่อรองรับการฟื้นตัวกลับเข้าสู่ภาวะปกติและแผนระยะยาวเพื่อพัฒนาระบบ

การบินของไทยมุ่งสู่ความเป็นศูนย์กลางทางการบินอีกครั้ง (Prachachatturakit, 2021a) รวมไปถึงรัฐบาลในการออกนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ และรวมไปถึงท่าอากาศยานไทย (AOT) ที่ออกมาตราการลดค่าใช้จ่ายด้านต่างๆ เพื่อช่วยเหลือให้สายการบินยังคงดำเนินกิจการต่อไปได้ อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าการฟื้นฟูธุรกิจการบินของไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้นเพราะมีหน่วยงานต่างๆ เข้ามาช่วยเหลือและวางมาตรการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ธุรกิจการบินได้ดำเนินการต่อไปได้ ในขณะที่หน่วยงานต่างๆ เข้ามามีบทบาทในการฟื้นฟูธุรกิจการบินแล้วนั้น เพื่อแผนระยะยาวสายการบินควรสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มมากยิ่งขึ้นด้วยโดยสิ่งที่ผู้โดยสารคาดหวังคืองานบริการที่มีมาตรฐานและคุณภาพของการให้บริการ (Service Quality) จากสายการบิน ซึ่งผู้โดยสารรับรู้ผ่านการบริการจนเกิดความประทับใจ โดยต้องตอบสนองสิ่งที่ลูกค้าปรารถนา ผู้ให้บริการจะต้องให้ความจริงใจแก่ลูกค้าที่มาใช้บริการมีความพึงพอใจ รู้สึกคุ้มค่า (Sakdaar & Nakphin, 2021) จึงจะสามารถเรียกผู้โดยสารกลับมาใช้บริการสายการบินอีกครั้ง

อย่างไรก็ตาม ตามรายงานวิจัยของกาลิโอและฟร็อน (Gallego & Font, 2021) พบว่า ตลาดต้นทางส่วนใหญ่ยังคงมองโลกในแง่ดีเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2020 ซึ่งบ่งบอกถึงการฟื้นตัวจะเป็นรูปตัว U (U Shape) แต่การมองโลกในแง่ดีได้นั้นน้อยลงเมื่อเวลาผ่านไป ทำให้รูปทรง L (L shape) ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการตัดสินใจและการนำกลยุทธ์ที่นำมาใช้จะต้องมีพื้นฐานเชิงประจักษ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการเพื่อลดผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเร่งการฟื้นฟูและการลงทุนให้เศรษฐกิจกลับฟื้นตัวได้ในระยะเวลาอันสั้นที่สุด

6. แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในไทยหลังการระบาด COVID-19

แนวโน้มการฟื้นตัวของธุรกิจการบินนั้น หน่วยงานต่างๆ คาดการณ์ไปในทิศทางเดียวกันว่าธุรกิจการบินจะปรับตัวดีขึ้น ดังจะเห็นได้จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้คาดการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2564 ว่าการขนส่งทางอากาศทั่วโลกจะทยอยปรับตัวดีขึ้น โดยมีจำนวนที่นั่งโดยสารในภาพรวมลดลงร้อยละ 34-40 จากกรณีสถานการณ์ปกติ (International Civil Aviation Organization, 2021) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) ได้รายงานว่าการเดินทางทางอากาศทั่วโลกได้ลดลงถึงจุดต่ำสุดแล้วในเดือนมิถุนายน 2563 ที่ร้อยละ 86.5 ซึ่งหลังจากนั้นในปี 2567 การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะกลับมามีปริมาณใกล้เคียงกับก่อนเปิดการระบาดทั่วโลกตามปริมาณการขนส่งทางอากาศของปี 2562 อีกครั้ง โดยการเดินทางทางอากาศระยะสั้นหรือการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางทางอากาศระยะไกลหรือระหว่างประเทศ (International Air Transport Association, 2020) โดยข้อมูลจากการสำรวจของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ International Air Transport Association (2020) พบว่า ร้อยละ 60 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะกลับมาเดินทางอีกครั้งภายในหนึ่งถึงสองเดือนหลังจากโรคระบาดถูกจำกัด และอีกร้อยละ 40 จะกลับมาเดินทางภายในหกเดือนหรือมากกว่านั้น สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airports Council International: ACI) ได้รายงานว่าเป็นปี 2563 ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทั่วโลกจะสูญเสียรายได้ประมาณ 125,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากการบริหารจัดการท่าอากาศยานมีค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) สูงมาก (Airports Council International, 2020) นอกจากนี้ การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องจะยังคงลดลงมากถึงร้อยละ 52.2 จากกรณีที่สายการบินประสบภาวะวิกฤตดังกล่าว และยังได้รับความช่วยเหลืออย่างเพียงพอจนบางรายอาจไม่สามารถประคับประคองให้ดำเนินธุรกิจต่อไปได้

ตามรายงานการวิจัยของพีเพิล และคณะ (Peoples et al., 2020) ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจมีลักษณะการให้บริการลูกค้าในพื้นที่จำกัด เนื่องจากผู้โดยสารถูกขนส่งด้วยยานพาหนะที่มีกักตุนความใกล้ชิดกัน ขณะที่ในสภาพแวดล้อมปัจจุบันซึ่งเน้นการเว้นระยะห่างทางกายภาพ ทำให้ต้นทุนการผลิตที่สูง ดังนั้น การดำเนินงานที่มี

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

ประสิทธิภาพไม่ได้การันตีว่าจะหลีกเลี่ยงผลผลิตที่ลดลงได้ โดยเฉพาะในช่วงภาวะเศรษฐกิจถดถอย แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในไทยหลังการระบาด Covid-19 เมื่อการระบาดลดลงแล้ว รัฐบาลและสายการบินยังคงต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญนอกจากรายได้และผลกำไรโดยสายการบินยังคงมีต้นทุนต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากมาตรการสาธารณสุขและการเว้นระยะห่าง จึงทำให้อาจจำเป็นต้องปรับเพิ่มค่าโดยสารในอนาคต เพราะส่งผลกระทบต่อทางลบน้อยได้ ผลกำไร และสถานะการเงินของสายการบินต่างๆ มากยิ่งขึ้น เนื่องจากธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการลงทุนสูงในขณะที่การแข่งขันที่รุนแรงที่ผ่านมาทำให้กำไรต่ำ จึงมีแนวโน้มการควบรวมกิจการสายการบินจะมีมากขึ้น (Massive consolidation) (Fauvelle, 2020) การให้บริการของสายการบินจะเกิดการขยายตัวของรายได้จากบริการรูปแบบใหม่ๆ (New Fee-Based Services) ตัวอย่างของ สายการบินต้นทุนต่ำ (Low-Cost Airline) เช่น Ryanair ที่พยายามปรับตัวจากเหตุการณ์วิกฤติ COVID-19 โดยคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้โดยสารระหว่างเดินทาง เช่น การจำหน่ายหน้ากากอนามัยให้ลูกค้าหากลูกค้าลืมนำมา (Seaktrakul, 2021)

ปี 2564 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศ โดยกำหนดให้ผู้แทนสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด การท่าอากาศยานอุดรธานี และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยให้คณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศได้คาดการณ์การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ต่อการเดินทางทางอากาศ โดยคณะทำงานได้มีมติฐานออกเป็น 3 กรณี ได้แก่

1. กรณีการฟื้นตัวดี (Best Case Scenario) ในปี 2566 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมา เท่ากับสถานการณ์ที่มีการเติบโตปกติในปี 2563
2. กรณีการฟื้นตัวปกติ (Moderate Case Scenario) ในปี 2566 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับปี 2562
3. กรณีการฟื้นตัวช้า (Worst Case Scenario) ในปี 2567 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับปี 2562 (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2021g)

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงพบว่า การฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวดี ซึ่งเป็นผลจากการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในประเทศได้ดีในช่วงปี 2563 ที่ผ่านมา แต่จากสถานการณ์ปัจจุบันหากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ส่งผลกระทบต่อเนืองยาวนานก็อาจทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงไปใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้าได้เช่นกัน (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2021g) สำหรับจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในช่วงปี 2563 นั้นมีจำนวนใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้า เพราะยังคงมีการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศอยู่และผู้โดยสารต้องกักตัวก่อนเข้าประเทศ

อย่างไรก็ตาม หากรัฐบาลมีแผนการผ่อนคลายมาตรการป้องกันไวรัส COVID-19 เพื่อเปิดประเทศและกระตุ้นการท่องเที่ยวซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปด้วยความราบรื่น ก็อาจจะสามารถกระตุ้นการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศให้ฟื้นตัวกลับมารวดเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ได้ (Prachachathurakit, 2021b) ในช่วงต้นปี 2563 ประเทศไทยประสบความสำเร็จในการควบคุมการติดเชื้อในประเทศ หลังจากนั้นรัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการปิดเมืองและเริ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจอีกครั้ง แต่เนื่องจากโครงสร้างของเศรษฐกิจไทยที่พึ่งพาการท่องเที่ยวเป็นสัดส่วนที่มากทำให้เศรษฐกิจฟื้นตัวได้ยากและช้ากว่าประเทศอื่นๆ มากในภาวะที่การท่องเที่ยวยังไม่กลับมา รวมไปถึงการแพร่ระบาดที่เริ่มทวีความรุนแรงขึ้นอีกในช่วงปลายปี 2563 ดังนั้น การควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 คือปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการบินและเพื่อให้อุตสาหกรรมการบินในไทยดำเนินการต่อไปได้ รัฐบาลจึงมีมาตรการเพื่อฟื้นฟูธุรกิจการบิน โดยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าภาพดำเนินการโดยร่วมกับสายการบินในการดำเนินการต่างๆ อาทิ วงเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) การจัดทำแนวทางกำหนด Roadmap และเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อช่วยให้อุตสาหกรรมการบินของไทยผ่านพ้นวิกฤตินี้ไปได้ และเตรียมความพร้อมด้าน

การบินของประเทศทั้งระยะสั้นและระยะยาวร่วมกันเพื่อรองรับการฟื้นตัวกลับเข้าสู่ภาวะการบินที่ปกติ (Transport Committee, Senate, Thailand, 2021)

จากสถานการณ์ดังกล่าว KKP Research ได้ปรับลดการคาดการณ์การเติบโตของ GDP สำหรับปี 2564 จากร้อยละ 5.2 เหลือร้อยละ 3.4 ด้วยมาตรการรัฐกระตุ้นท่องเที่ยว ได้จำกัดผลกระทบจากการไม่มีนักท่องเที่ยวทำให้หลายพื้นที่ยังไม่สามารถฟื้นตัวได้โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการพึ่งพารายได้จากการท่องเที่ยวในระดับสูง เช่น ภูเก็ต และพังงา ถึงแม้จะมีมาตรการรัฐอย่าง “เราเที่ยวด้วยกัน” ก็ยังไม่สามารถกระตุ้นการท่องเที่ยวได้ตามที่คาดหวังไว้พื้นที่ที่ได้ประโยชน์จากมาตรการรัฐยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร และสามารถเดินทางไปด้วยรถยนต์ได้ อาทิ อำเภอสัตหีบ เมืองพัทยา เนื่องจากความกังวลต่อไวรัส COVID-19 ยังคงมีอยู่ ทำให้คนส่วนใหญ่ยังคงเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากกว่าเครื่องบิน อีกทั้งคนที่ยังมีกำลังซื้อส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครถึงแม้ว่าหลายพื้นที่จะได้รับประโยชน์จากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศแต่รายได้จากนักท่องเที่ยวไทยยังคงไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจากการขาดนักท่องเที่ยวต่างชาติ (KKPResearch, 2020) อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของประเทศไทยน่าจะฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปตามทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก สิ่งสำคัญที่มีผลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย คือ ความสามารถในการควบคุม การแพร่ระบาด การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ การปรับตัวของธุรกิจและแรงงาน ตลอดจน มาตรการ การเงินการคลังของภาครัฐ (Chantarapanich, 2021)



ภาพที่ 9 The Pre-Covid Era

ที่มา: From “Thai Aviation Industry Conference 2021: Flying to the new era of Thai aviation.”

By Kongpoon, 2021. at Centara Grand at Central World Hotel Bangkok, Thailand.

นายสุทธิพงษ์ คงพล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้กล่าวในการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำปี 2564 ว่า จากเดิมธุรกิจการบินมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยคาดการณ์อัตราการจ้างงานและบุคลากรทางการบินจากปี 2018 ถึง 2036 สูงถึง 97.8 ล้านอัตรา แต่ด้วยสถานการณ์โรคระบาด ในช่วงปี 2563 บริษัทการบินหลายบริษัทได้ปลดพนักงานออกกว่าร้อยละ 70 มีเพียงไม่กี่สายการบินเท่านั้นที่ยังคงรักษาสถานภาพของพนักงาน ด้วยเหตุเพราะยังมีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นหลัก

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

จากสถานการณ์โรคระบาดที่มีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อธุรกิจการบินทั่วโลก สิ่งสำคัญที่ธุรกิจการบินต้องมีในอนาคตกาลท่ามกลางสถานการณ์โรคระบาดนั้น คือ การสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้โดยสารในรูปแบบการดำเนินชีวิตแบบปกติใหม่ (New normal) มาตรการการควบคุมการแพร่ระบาด ด้วยการทำให้ผู้โดยสารรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง สร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นและสำคัญในการเดินทาง รวมถึงการมีปฏิสัมพันธ์หรือมีการรักษาระยะห่างของการเดินทางเพื่อสุขภาพของทุกคน ดังนั้นในการเดินทางจึงจะต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติที่เข้มงวดและปลอดภัยแก่ทุกคน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ เพื่อให้ธุรกิจการบินกลับมาให้บริการได้มากขึ้นอีกครั้ง (Kongpoon, 2021) ทั้งนี้สถานการณ์ปัจจุบันต้นปี 2565 เมื่อแนวโน้มเที่ยวบินระหว่างประเทศมีมากขึ้น บริษัทการบินต่างๆ จึงทยอยเปิดรับพนักงานขึ้นอีกครั้ง อาทิ บริษัท พญาแอร์เอชั่น จำกัด เปิดรับสมัครพนักงานบริการภาคพื้นเป็นจำนวนมาก สอดรับกับเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นจากนโยบายการเปิดประเทศเมื่อปลายปี 2564 จึงทำให้เที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น (Pattaya aviation, 2022)

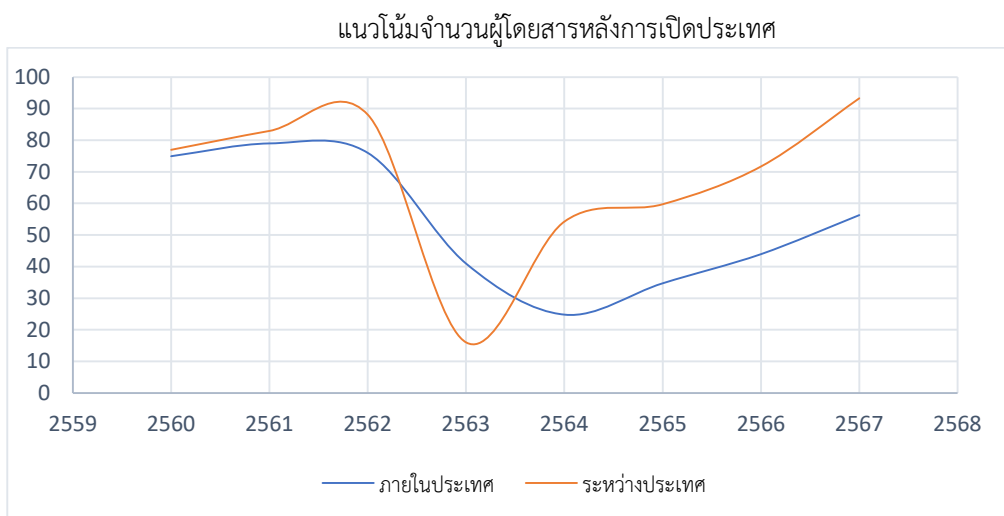
ช่วงปี 2564 มีสายการบินหลายสายการบินทั่วโลก ได้ดำเนินการดัดแปลงเครื่องบินเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าทางอากาศแทน อาทิ Hainan Airlines, Lufthansa, Finnair เป็นต้น และยังมีการดัดแปลงเครื่องบินเก่ากลับมาใช้งานเพื่อขนส่งสินค้าอีกด้วย (Chantarapanich, 2021) แนวโน้มของการปรับตัวของสายการบินในหลายๆ ประเทศก็พยายามจะใช้ประโยชน์จากเครื่องบินและทรัพยากรที่มีอยู่ให้มากที่สุดแทนที่จะจอดเครื่องบินไว้ที่สนามบินโดยไม่มีรายได้ อาทิ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ จัดทำแคมเปญขายบัตรรับประทานอาหารบนเครื่องบินรุ่น airbus 380 ที่จอดอยู่สนามบินชางเกี๋ย ประเทศสิงคโปร์ รวมถึงสายการบินไทยได้คิดแนวทางการขาย “ปาท่องโก๋การบินไทย” โดยทำรายได้มากถึงวันละหลักแสนบาท และยังปรับตัวโดยทำการจัดโปรโมตลิเวียสดตรงถึงบ้านให้แก่ผู้ที่สนใจอยากรับประทานอาหารที่ผลิตโดยครัวการบินไทยอีกด้วย (Thai catering, 2022)

ในขณะที่สถานการณ์โรคระบาดยังดำเนินอยู่นั้น รัฐบาลได้ประกาศนโยบายเปิดประเทศในเดือนพฤศจิกายน 2564 ที่ผ่านมามีผู้โดยสารเลือกที่จะเดินทางมากขึ้นถึงร้อยละ 627.1 โดยผู้โดยสารต่างประเทศที่ตอบรับนโยบายการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าและสะท้อนให้เห็นว่าผู้โดยสารมีการปรับตัว การทำตามนโยบายในการป้องกันการติดเชื้อแพร่เชื้อและความพร้อมที่จะเดินทางโดยสารโดยเครื่องบินมากขึ้น หากรัฐบาลมีนโยบายอื่นๆ เข้ามากระตุ้นการเดินทางแก่ผู้โดยสารอีก แน่แน่นอนว่าธุรกิจการบินในไทยจะมีแนวโน้มฟื้นตัวได้รวดเร็วขึ้นภายในปี 2565

อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าแนวโน้มของธุรกิจสายการบินในไทยหลังการระบาด COVID-19 จะดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะมีความเป็นไปได้สูงกว่าผู้โดยสารภายในประเทศ ซึ่งขึ้นอยู่กับนโยบายการเปิดประเทศ การยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า การควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในประเทศ การสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้โดยสาร มาตรการช่วยเหลือสายการบินและบริษัทการบินจากภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาด จากสถานการณ์ปัจจุบันหากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ส่งผลต่อเนื่องยาวนานก็อาจทำให้จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศลดลงไปในระยะเวลานานอีกครั้ง รวมถึงส่งผลต่ออัตราการเติบโตของธุรกิจและการจ้างงานของธุรกิจการบินอีก ทั้งนี้มาตรการทางด้านสาธารณสุขจะเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้ผู้โดยสารเชื่อมั่นเรื่องความปลอดภัยและดึงความเชื่อมั่นในการเดินทางมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามความท้าทายของธุรกิจการบินที่จะกลับมาฟื้นตัวอีกครั้งย่อมสอดคล้องกับสถานการณ์การบินโลกซึ่ง Garrow & Lurkin (2021) ได้กล่าวว่าไม่กี่ปีข้างหน้าอุตสาหกรรมการบินจะมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ยังคงมีความท้าทายโดยคาดว่าจะระดับความต้องการการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารจะยังไม่กลับมา ช่วงปี 2566-2568 (Lange, 2020)

7. บทสรุป

ที่ผ่านมาธุรกิจการบินเคยได้รับผลกระทบจากหลากหลายสถานการณ์ ประกอบด้วยสถานการณ์เกี่ยวกับน้ำมัน ในปีพ.ศ. 2517 วิกฤตสงครามระหว่างอิรักและอิหร่าน ปีค.ศ.1980 รวมถึงวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา ในปีค.ศ.2001 หรือในวันที่ 9-11 ต่อมาก็เกิดการระบาดของโรคซาร์ส (SARS) ในปีค.ศ. 2003 และ UNWTO ได้รายงานว่าผลกระทบจากเหตุการณ์ 9-11 ปี 2001 และวิกฤติเศรษฐกิจโลก ปี 2008 ก่อให้เกิดการเดินทางทั่วโลกติดลบ โดยจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวได้ช้าที่สุด แต่จากสถานการณ์ดังกล่าวกลับไม่ได้ส่งผลกระทบมากนักต่อการเติบโตของธุรกิจการบินของไทย โดยในช่วงปี 2550-2562 ธุรกิจการบินในประเทศไทยได้เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ต้องกลับมาชะลอตัวลงในปี 2563 เนื่องด้วยการระบาดของ COVID-19 ถือเป็นวิกฤตการณ์ที่เลวร้ายสำหรับธุรกิจการบินในประเทศไทยและทั่วโลก ทำให้สายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศเริ่มมีการหยุดให้บริการในช่วงเดือนมีนาคม 2563 และเริ่มมาตรการห้ามเครื่องบินจากต่างประเทศเดินทางเข้ามาในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 เพื่อปฏิบัติตามมาตรการภาครัฐในการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ไม่แต่เฉพาะในประเทศไทย เมื่อทั่วโลกมีนโยบายปิดพรมแดนและน่านฟ้าทำให้ส่งผลกระทบอย่างหนักต่อธุรกิจการบิน หลายสายการบินต้องล้มละลายโดยเฉพาะสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ แต่ในช่วงสถานการณ์อันเลวร้ายนี้สายการบินต้นทุนต่ำอาจจะอยู่รอดได้เพราะมีการลงทุนที่ต่ำกว่าสายการบินแบบเต็มรูปแบบ จากสถานการณ์ดังกล่าวธุรกิจสายการบินในประเทศไทยมีผู้โดยสารลดลงมากถึงร้อยละ 54.2 ในปี 2563 และทำให้เที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงได้มีหน่วยงานต่างๆ เข้ามาวางมาตรการเพื่อดูแลและฟื้นฟูธุรกิจการบินในไทยโดยเฉพาะ ประกอบด้วยมาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน มาตรการทางการเงิน การขยายระยะเวลาชำระหนี้ การยกเว้นค่าปรับกับสายการบินที่ส่งค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกประเทศล่าช้าสามารถปฏิบัติการบินได้โดยไม่จำกัดช่วงเวลา อนุญาตให้มีจำนวนผู้โดยสารได้ตามความจุของอากาศยานที่ใช้ในการทำการบินเที่ยวบินนั้นๆ เป็นต้น



ภาพที่ 10 แนวโน้มจำนวนผู้โดยสารหลังการเปิดประเทศ

ที่มา: Summary by Sakdaar & Nakphin (2021)

แนวโน้มของธุรกิจสายการบินในประเทศไทยหลังการระบาด COVID-19 ลดลง

จะเห็นว่าแนวโน้มของธุรกิจการบินในประเทศไทยนับตั้งแต่ปลายปี 2564 จะมีแนวโน้มการฟื้นตัวที่ดีขึ้นตามลำดับ เนื่องจากนโยบายเปิดประเทศโดยการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ความต้องการการเดินทางของคนที่สูงเนื่องจากไม่ได้เดินทางมานาน มาตรการของรัฐจะสร้างความมั่นใจให้การเดินทางและสามารถวางแผนระยะยาวเพื่อพัฒนาระบบการบินของไทยมุ่งสู่ความเป็นศูนย์กลางทางการบินได้อีกครั้ง นอกจากนี้สายการบินยังคงต้องให้ความสำคัญกับการเอาใจใส่ดูแลให้ผู้โดยสารรับรู้ผ่านการบริการจนเกิดความประทับใจและเลือกใช้บริการสายการบินซ้ำ ยังส่งผลต่อการฟื้นตัวและจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินกลับเข้ามาในตลาดแรงงานด้านนี้มากยิ่งขึ้น แม้ว่าปัจจุบันกำลังมีภาวะสงครามรัสเซียและยูเครนที่กำลังก่อตัวขึ้นท่ามกลางสถานการณ์โรคระบาด ทำให้มีสายการบินที่ยกเลิกเที่ยวบินเส้นทางบินรัสเซียมายังประเทศไทย ได้แก่ Aeroflot, Siberia และ Ural แต่ยังไม่มีความกระทบเกิดขึ้นกับประเทศไทย ซึ่งในอดีตมีนักท่องเที่ยวชาวรัสเซียเดินทางเข้าประเทศไทยร้อยละ 18 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด (The civil Aviation Authority of Thailand, 2022) ปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 627.1 ในไตรมาส 4 เมื่อเทียบกับไตรมาส 3 ในปี 2564 สามารถคาดเดาแนวโน้มหลังการเปิดประเทศและการประกาศให้ COVID-19 เป็นโรคประจำถิ่น (Endemic Disease) ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 นั้น ภายในปี 2567 ประเทศไทยจะมีผู้โดยสาร เที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มมากขึ้น จะฟื้นตัวเทียบเท่าในช่วงก่อนระบาด COVID-19 เป็นไปตามการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA และธุรกิจการบินยังต้องเผชิญความท้าทายจากสถานการณ์ผลกระทบอื่นๆ อาทิ ราคาน้ำมันจากสงครามรัสเซียยูเครน แต่เชื่อมั่นว่าจะสามารถสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้โดยสารและสร้างรายได้กลับคืนสู่ประเทศอีกครั้ง

อย่างไรก็ตาม ความเคร่งครัดเรื่องการดำเนินการตามการวางมาตรการทางด้านสาธารณสุขเพื่อยับยั้งและป้องกันการแพร่ระบาดให้ลดน้อยลงและส่งเสริมให้มีการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารมากขึ้น ด้วยการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบถึงมาตรการการเข้าออกพื้นที่ที่จะเดินทางไป ให้สายการบินตรวจสอบเอกสารสำคัญของผู้โดยสาร ขณะอยู่บนเที่ยวบินห้ามมิให้ผู้โดยสารรับประทานอาหารและเครื่องดื่ม การสวมใส่หน้ากากอนามัย การใช้เจลล้างมือ จัดให้บุคลากรด่านหน้าของสายการบินที่มีหน้าที่บริการผู้โดยสารต้องได้รับวัคซีนตามเกณฑ์ และมีการตรวจเชื้อ COVID-19 ทุกสัปดาห์ สายการบินต้องเก็บข้อมูลผู้โดยสารไว้อย่างน้อย 30 วัน ผู้โดยสารที่เป็นผู้ป่วยยืนยัน หรือสัมผัสเสี่ยงสูงให้งดการเดินทาง แม้ว่าจะมีหลักฐานยืนยันว่าการแพร่เชื้อในท้องโดยสารจะเป็นไปได้ได้น้อยก็ตาม รวมถึงมาตรการสำคัญในการป้องกันการระบาดของผู้โดยสารได้แก่การตรวจสอบเอกสารยืนยันการฉีดวัคซีนครบตามกำหนด การกักตัวตามกำหนด รวมถึงแสดงผลการตรวจเชื้อ และการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการคัดกรองและป้องกันการติดเชื้อและการแพร่ระบาดให้มากขึ้น รูปแบบการเตรียมตัวก่อนเดินทางแบบใหม่ๆ ที่ช่วยลดการรวมตัวของผู้โดยสาร อุปกรณ์ป้องกันตนเองที่สายการบินต้องจัดให้ผู้โดยสารหากเป็นเที่ยวบินระยะทางไกลๆ เป็นต้น ทั้งนี้สำหรับมาตรการดังกล่าวถือเป็นมาตรการที่สำคัญที่สายการบินจะต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งทำให้ต้นทุนในการผลิตของสายการบินที่สูงขึ้น ซึ่งอาจทำให้ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ต้องซื้อบัตรโดยสารที่มีราคาสูงขึ้นตามไปด้วย

ในอนาคตแนวโน้มของธุรกิจการบินในประเทศไทยจะค่อยๆ ดีขึ้น โดยเริ่มต้นจากนโยบายเปิดประเทศจากภาครัฐ และหากไม่มีการระบาดใหญ่เข้ามาในพื้นที่ใดในประเทศอีก และได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การวางมาตรการการฟื้นฟูธุรกิจสายการบินของไทยในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและมาตรการสาธารณสุข ความร่วมมือของสายการบิน รวมถึงตัวผู้โดยสารเอง การฟื้นตัวช่วงแรกๆ พนักงานบริการยังคงมีน้อย ค่าตอบแทนยังไม่สูงมากนัก การเดินทางภายในประเทศจะค่อยๆ มีมากขึ้น จนเมื่อประเทศต่างๆ เปิดประเทศมากขึ้น เส้นทางบินระหว่างประเทศจะมากขึ้น ผู้โดยสารอาจต้องแบกรับอัตราค่าโดยสารที่สูงขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะสามารถทำให้ธุรกิจการบินในประเทศไทยสามารถกลับมาฟื้นตัวได้เทียบเท่าก่อนเกิดการระบาดได้อีกครั้ง

4. เอกสารอ้างอิง

- Airports Council International. (2020, December 23). *COVID-19 vaccine distribution and challenges for airport operators*. <https://aci.aero/2020/12/03/covid-19-vaccine-distribution-and-challenges-for-airport-operators/>.
- Bangkokbiznews. (2021, September 24). *Update on the situation of 'Covid-19' from the corona virus*. Bangkokbiznews. <https://www.bangkokbiznews.com/news/881987>.
- Bangkokbiznews. (2019, November 29). *The aviation industry continues to grow*. Bangkokbiznews. <https://www.bangkokbiznews.com/business/836258>.
- Bank of Thailand. (2007, October 20). *2007 Economic and Financial Report*. https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconomicConditions/AnnualReport/AnnualReport/full_2550.pdf.
- BBC. (2021, October 24). *Sticking to the Covid-19 situation*. BBC. <https://www.bbc.com/thai/othernews-56319853>.
- Chantapong, S & Tonghui, T. (2020, November 20). *The impact of the Covid-19 crisis on the global*. https://www.bot.or.th/Thai/BOTMagazine/Pages/256303_Cover.
- Chantarapanich, R. (2021). Impact and Adaptation of Airline Business in the COVID-19 Outbreak Situation. *Academic Journal of Buriram Rajabhat University*, 13(1), 5-20.
- Chantawong, S & Thongyui, T. (2020, March 09). The impact of the COVID-19 crisis on the global economy *This Time is Different*. https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/articles/Pages/Article_18Mar2020.aspx
- Department of Disease Control. (2021a, November 12). *Coronavirus disease 2019 situation report*. https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/file/situation/situation-no82-250363_2.pdf.
- Department of Disease Control. (2021b, December 12). *Assessing the risk of spreading the 2019 novel coronavirus (2019-nCov) between ASEAN countries*. https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/file/RiskAssessment/ThaiVers_270163.pdf.
- Department of Disease Control. (2021c, December 13). *corona virus infection 2019 (COVID-19)*. https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/faq_more.php.
- Deveci, M., Çiftçi, M. E., Akyurt, İ. Z., & Gonzalez, E. D. R. S. (2022, October 12). Impact of COVID-19 pandemic on the Turkish civil aviation industry. *Sustainable Operations and Computers*, 3, 93–102. <https://doi.org/10.1016/j.susoc.2021.11.002>.
- Gallego, I., & Font, X. (2021). Changes in air passenger demand as a result of the COVID-19 crisis: using Big Data to inform tourism policy. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(9), 1470–1489. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1773476>.
- Garrow, L., & Lurkin, V. (2021). How COVID-19 is impacting and reshaping the airline industry. *Journal of Revenue and Pricing Management*, 20(1), 3–9. <https://doi.org/10.1057/s41272-020-00271-1>.

- Günay, F., Bayraktaroglu, E., & Özkul, K. (2020). Assessing the short-term impacts of COVID-19 pandemic on foreign visitor's demand for Turkey: A scenario analysis. *Journal of Ekonomi*, 4, 80-84.
- Fauvelle, L. (2020, December 12). *Covid-19: 7 specific impacts on the future of the aviation sector*. <https://www.intotheminds.com/blog/en/covid-19-impacts-aviation-sector/>.
- International Air Transport Association. (2020), December 20). *World aviation and world economy*. https://www.icao.int/sustainability/Pages/Facts-Figures_WorldEconomyData.aspx.
- International Air Transport Association. (2021a, December 20). *Slow recovery needs confidence boosting measure*. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-21-01/>.
- International Air Transport Association. (2021b, September,2). *Economic Development of Air Transport*. <https://www.icao.int/sustainability/Pages/default.aspx>.
- International Civil Aviation Organization. (2021). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*". By ICAO, April 2021. https://www.aaco.org/Library/Files/Uploaded%20Files/Economics/Corona%20studies/3dec%20ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf
- KKPResearch. (2020, November 20). *KKP Research Analysis of "Thai economy moving forward after opening the country...but the sky is still cloudy"*. <https://thaipublica.org/2021/11/kkp-research36/>.
- Kongpoon, S. (2021, December 13). *Thai Aviation Industry Conference 2021: Flying to the new era of Thai aviation*. Centara Grand at Central World Hotel Bangkok, Thailand.
- Lange, Robert. (2020). Senior Vice President at Airbus. Keynote speaker. *AGIFORS 60th Annual Symposium*, October 20–23, virtual platform.
- Lepp, A., & Gibson, H. (2003). Tourist roles, perceived risk and international tourism. *Annals of Tourism Research*. 30(3), 606-624.
- Liu, A., Kim, Y. R., & O'Connell, J. F. (2021) . *COVID-19 and the aviation industry: The interrelationship between the spread of the COVID-19 pandemic and the frequency of flights on the EU market*. *Annals of Tourism Research*, 91, 103298 . <https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103298>.
- Munprasert, S. (2020, September 20). *Transforming businesses after the Covid-19 crisis*. <https://www.krungsri.com/th/plearn-plearn/business-transformative-after-covid>
- Narongwanit, T. (2020, October 16). *How will the aviation industry go through with COVID-19?*. College of Tourism and Hotels. Sripatum University, Bangkok.
- Pattaya aviation, (2022, May 08). *Apply job*. <https://www.pattayaaviation.com/apply-job>.
- Peoples, J., Abdullah, M. A., & Satar, N. M. (2020). COVID-19 and Airline Performance in the Asia Pacific region. *Emerald Open Research*, 2(62), 62. <https://doi.org/10.35241/emeraldopenres.13914.1>.
- Prachachathurakit. (2021a, November 4). *Open the country, the test has no chance to make excuses*. <https://www.prachachat.net/columns/news-794534>.

- Prachachatthurakit. (2021b, October 19). *Transport knocks measures to carry more airlines in the 4th quarter to receive the country's opening*. <https://www.prachachat.net/property/news-785235>.
- Prime Minister's Secretariat Government House, Thailand. (2020, November 4). *Summary of news from the Cabinet meeting*. <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/47809>.
- RYT9. (2022, May 12). *AOT Extension of measures to help airlines - operators in airports until March 2023*. RYT9. <https://www.ryt9.com/s/iq10/3276912>.
- Sakdaar, P & Nakphin, S. (2021). Factors Affecting Customer Relationship Management for Passengers at Surat Thani International Airport. *Journal of Management Sciences*, 8(2), 225-229.
- Seaktrakul, K. (2021, November 7). *The World After the Covid-19 Crisis (Part 5)*. <https://mgronline.com/stockmarket/detail/9630000052637>.
- Sobieralski, J. (2020, November 20). *COVID-19 and airline employment: Insights from historical uncertainty shocks to the industry*. https://www.researchgate.net/publication/341087270_COVID_19_and_airline_employment_Insights_from_historical_uncertainty_shocks_to_the_industry
- Thai catering. (2022, May 03). *Thai catering*. Thai Airways International. <http://www.thaicatering.com/thaicatering/en/>
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2020, September 20). *Report on the state of the aviation industry in Thailand 2020*. <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/>
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021a, November 18). *Air transport statistics report for the first quarter of 2021*. <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/05/>
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021c, August 30). *(Cancel) Announcement of EXAT, Guidelines for Airport Operators and Air Operators on Domestic Routes during the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) Outbreak Situation (No. 2)*. <https://www.caat.or.th/th/archives/59276>
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021d, December 16). *The Royal Thai Air Force has resolved to expand measures to mitigate the impact of airlines from COVID-19 and agreed to develop the Thai Airways Information Management System to an international standard*. <https://www.caat.or.th/th/archives/59267>.
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021e, December 2). *CAAT News 36/2564 : CAAT issues guidelines for domestic airlines and airports in line with government curfew reductions starting October 16*. <https://www.caat.or.th/th/archives/61140>.
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021f, December 18). *Air transport statistics report for the second quarter of the year 2021*. <https://shorturl.asia/EgRTa>.
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021g, December 6). *Air transport statistics report*. <https://www.caat.or.th/th/archives/53358>.
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2022, May 10). *Air transport statistics report*. <https://www.caat.or.th/th/archives/category/airreport-th>.
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2018, September 20). *Thailand Aviation Industry Status Report 2018*. <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2019/>.

- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2021b). *Report on the condition of the Thai aviation industry in 2020*” By The civil Aviation Authority of Thailand, 2021.
<https://www.caat.or.th/wpcontent/uploads/2021/05/A8.-2563.pdf>
- The World Tourism Organization. (2020, December 1). *Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak: COVID-19 Travel advise*.
<https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-Covid-19-outbreak>.
- The World Tourism Organization. (2021, September 21). *Tourism for inclusive growth*.
<https://www.unwto.org/wtd2021>
- TNN online. (2021a, November 2). *Travel to Thailand free of covid ! Check travel conditions What do Thais and foreigners have?*. TNN online. <https://www.tnnthailand.com/news/covid19/95307/>
- TNN online. (2021b). *Procedures and procedures for traveling by plane to the Kingdom of Thailand*. TNN online. <https://www.tnnthailand.com/news/Covid19/95307/>
- Transport Committee, Senate, Thailand. (2021, February 3). *Study Consideration Report on Airline Business Management Policy Proposal support business and aviation personnel During the COVID-19 Crisis*. https://www.senate.go.th/document/mSubject/Ext86/86427_0001.PDF
- World Health Organization. (2020, March 18). *Mental health and psychosocial considerations during the COVID-19 outbreak*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331490/WHO-2019-nCoV-MentalHealth-2020.1-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Xie, M., & Chen, Q. (2020). Insight into 2019 novel coronavirus – An up- date interim review and lessons from SARS-CoV and MERS-CoV. *International Journal of Infectious Diseases*. 94, 119-124.

ประวัติแนบท้ายบทความ



Name and Surname: Assistant Prof. Pornapaktra Sakdaar
Highest Education: Master's Degree in Aviation Management.
University or Agency: Suratthani Rajabhat University.
Field of Expertise: Asst. Prof. in International school of Tourism, Airline business Programs.
Address: International School of Tourism, Suratthani Rajabhat University, Khuntalay Sub-district, Muang District, Surat Thani Province, Thailand
E-mail: pornapaktra.sak@sru.ac.th



Name and Surname: Miss. Jaree Prommana
Highest Education: Master of Business Administration Degree in Aviation Management
University or Agency: Suratthani Rajabhat University
Field of Expertise: Aviation
Address: International School of Tourism, Suratthani Rajabhat University,
Khuntalay Sub-district, Muang District, Surat Thani Province,
Thailand
E-mail: jaree.phr@sru.ac.th



Name and Surname: Dr. Chuleewan Praneetham
Highest Education: Doctoral of Philosophy in Environmental Education,
Faculty of Environment and Resource Studies
University or Agency: Suratthani Rajabhat University
Field of Expertise: Tourism Management
Address: International School of Tourism, Suratthani Rajabhat University,
Khuntalay Sub-district, Muang District, Surat Thani Province,
Thailand
E-mail: chuleewan.pra@sru.ac.th