

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจ สายการบินและแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบิน หลังการระบาด

Analysis of impact of COVID-19 pandemic on airlines business and future trend of airlines business in the post pandemic period

จตุรัตน์ เหล่าพราหมณ์¹
ณัฐพงศ์ ประกอบการดี²
ชุลีวรรณ ปรานีธรรม³

Jutarat Laophram
Nutthapong Prakobkandee
Chuleewan Praneethan

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้จะมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์วิกฤติที่เคยเกิดขึ้นในอดีตและผลกระทบที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบิน วิเคราะห์ผลกระทบของ COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน และแนวโน้มของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด รวมทั้งมาตรการระยะสั้นและระยะยาวอันสืบเนื่องมาจากการระบาดของ COVID-19 อุตสาหกรรมการบินเคยผ่านมามากมายวิกฤติการณ์ไม่ว่าจะเป็นวิกฤติทางเศรษฐกิจหรือวิกฤติเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของเชื้อโรค จากอดีตที่ผ่านมาพบว่าหลังวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ธุรกิจการบินจะเริ่มฟื้นตัวภายใน

¹ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำวิทยาลัยนานาชาติการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี
ติดต่อได้ที่ Email: jutarat.lao@sru.ac.th

¹Assistant Professor, International School of Tourism, Suratthani Rajabhat University,
E-mail: jutarat.lao@sru.ac.th

²ครูการบิน ประจำสถาบันการบินพลเรือน ติดต่อได้ที่ email: nutthapong.catc@gmail.com

²Lecturer, Civil Aviation Training (Thailand), Email: nutthapong.catc@gmail.com

³ดร. ประจำวิทยาลัยนานาชาติการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี ติดต่อได้ที่ e-mail:
chuleewansru@gmail.com

³Dr., International School of Tourism, Suratthani Rajabhat University, e-mail:
chuleewansru@gmail.com

ระยะเวลาหนึ่งปี แต่อย่างไรก็ตามวิกฤติการระบาดของ COVID-19 ที่เริ่มระบาดในช่วงปลายปี ค.ศ. 2019 หรือ พ.ศ. 2562 จากสาธารณรัฐประชาชนจีนไปสู่ทั่วโลก ถือว่าเป็นวิกฤติที่ส่งผลกระทบต่อหนักที่สุด เมื่อเทียบกับวิกฤติการณ์อื่น ๆ ในอดีต เนื่องจากการระบาดดังกล่าวส่งผลกระทบต่อทุกอุตสาหกรรม โดยธุรกิจสายการบินได้รับผลกระทบอย่างหนักเป็นธุรกิจแรก ๆ เนื่องมาจากนโยบายการจำกัดการเดินทางและการปิดพรมแดนของแต่ละพื้นที่/ประเทศ จากการระบาดในครั้งนี้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ออกมาตรการทั้งระยะสั้นและระยะยาวเพื่อจำกัดและป้องกันการแพร่เชื้อ

คำสำคัญ : COVID-19 ธุรกิจสายการบิน ผลกระทบ

Abstract

The aviation industry has experienced many crises including the economic crisis or the pandemic crisis. According to the history, the industry recovered from the crisis within a year. However, the COVID-19 outbreak crisis, which was originally from the People's republic of China in the late 2020 to world, is considered the most severe crisis compared to other crises in the history. The outbreak affects all industries. The airline business is one of the first businesses which has heavily been affected due to the travelling limitation and border closing policy in each country. Due to the COVID-19 pandemic, relevant departments have issued both short-term and long-term measures to limit and prevent the spread of the infection. The purpose of this academic paper is to analyze crises that occurred in the past and their effects on the aviation industry; the impacts of COVID-19 on airlines business; the trend of airlines business after the pandemic; and the short-term and long-term measures owing to the outbreak of COVID-19

Keywords: COVID-19, Airlines business, Impact

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

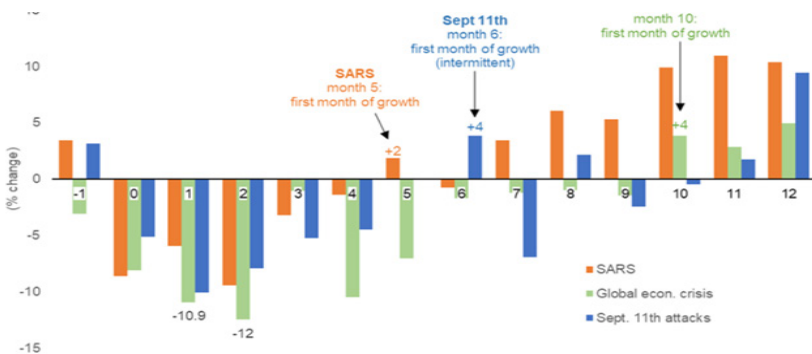
บทนำ

ในช่วงปลายเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 เกิดโรคระบาดของ ไวรัสโคโรนา (Coronavirus : 2019 nCoV) ในมณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในช่วงแรกไวรัสดังกล่าวถูกเรียกว่า ไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 ต่อมาชื่อเรียกว่า COVID-19 เป็นตระกูลของไวรัสที่ก่อให้เกิดอาการป่วยตั้งแต่โรคไข้หวัดธรรมดาไปจนถึงโรคที่มีความรุนแรงมาก เช่น โรคระบบทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS-CoV) และโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS-CoV) (กรมควบคุมโรค, 2563) การระบาดของ COVID-19 เป็นเชื้อตัวที่สามในตระกูลโคโรนาที่เกิดการระบาดในช่วงสองทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 21 หลังจากการระบาดของ SARS ในปี พ.ศ. 2546 และ MERS ในปี พ.ศ. 2555 การระบาดใหญ่ของ COVID-19 ส่งผลให้การเดินทางของประชากรทั่วโลกถูกจำกัดลงอย่างมาก (Xie and Chen, 2020) เนื่องจากการจำกัดการเดินทางเป็นแนวทางแรก ๆ ในการยับยั้งการแพร่กระจายของ COVID-19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางระหว่างประเทศที่ได้ถูกจำกัดในช่วงแรกและกลายเป็นยกเลิกเที่ยวบินเกือบทั้งหมด เมื่อมีการยุติการเดินทางระหว่างประเทศรวมทั้งภายในประเทศ ดังนั้น สิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้คือผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ที่ต้องหยุดชะงักไป ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าวิกฤติการระบาดใหญ่ของ COVID-19 นั้นรุนแรงกว่าโรคระบาดอื่นในศตวรรษที่ 21 (Günay, Bayraktaroğlu, and Özkul, 2020; Bangkok Post, 2020a) นอกจากอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงในทันทีแล้ว อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการก็ได้รับผลกระทบที่รุนแรงเช่นเดียวกัน เนื่องจากการรับรู้ของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับความเสี่ยงและความปลอดภัยนั้นส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว (Lepp and Gibson, 2003; Tayloy and Toohey, 2007) โดยวิกฤติที่เกี่ยวกับสุขภาพก็สามารถส่งผลกระทบต่อการรับรู้ของนักท่องเที่ยวทำให้ความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวลดลงอย่างรวดเร็ว อันจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งหากประเทศดังกล่าวเป็นประเทศที่พึ่งพาการท่องเที่ยวเป็นหลัก (Novelli et al., 2018) แม้ว่าวิกฤติการระบาดของ COVID-19 ครั้งนี้จะมีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อการเดินทางรวมทั้งการดำเนินธุรกิจไปทั่วโลก แต่อุตสาหกรรมการบินนั้นไม่ได้เจอปัญหาและวิกฤติเป็นครั้งแรก ดังนั้นการศึกษาและการทราบถึงประวัติของวิกฤติในอดีตอาจมีส่วนช่วยส่งเสริมความเข้าใจรวมทั้งเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตอีกด้วย ดังนั้น บทความนี้จึงมี

วัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอให้เห็นถึงประวัติวิกฤติของอุตสาหกรรมการบินในอดีต สถานการณ์ของธุรกิจการบินในปัจจุบัน รวมทั้งวิเคราะห์และคาดการณ์แนวโน้มของธุรกิจการบินภายหลังวิกฤติการระบาดของโรค COVID-19

วิกฤติของอุตสาหกรรมการบินในอดีต

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินเผชิญกับวิกฤติมากมาย ได้แก่ วิกฤติน้ำมันโลก ในปี พ.ศ. 2517, สงครามอิรัก-อิหร่าน ในปี พ.ศ. 2523 สงครามอ่าว ในปี พ.ศ. 2535 วิกฤติการณ์ทางการเงินในเอเชียหรือวิกฤติต้มยำกุ้ง ในปี พ.ศ. 2541 โดยในศตวรรษที่ 21 มีวิกฤติหลัก ๆ ได้แก่ วินาศกรรม 11 กันยายน พ.ศ. 2544 ที่เกิดการก่อวินาศกรรมครั้งใหญ่ในสหรัฐอเมริกา เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้สหรัฐอเมริกาปิดน่านฟ้าของตนเองเป็นการชั่วคราว ทำให้การเดินทางเข้าออกสหรัฐอเมริกาหยุดชะงัก การระบาดของโรคซาร์ส (SARS) ในปี พ.ศ. 2546 มีผู้ติดเชื้อมากกว่า 8,000 รายและเสียชีวิตประมาณ 800 ราย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก และวิกฤติเศรษฐกิจโลก ในปี พ.ศ. 2551 ก่อให้เกิดการล้มละลายของสถาบันการเงินระดับโลก ส่งผลต่อราคาทองคำและราคาน้ำมันโลก ทำให้มีบริษัทปิดกิจการเป็นจำนวนมาก จากรายงานของ UNWTO พบว่า ผลกระทบจากวิกฤติจากเหตุวินาศกรรม 11 กันยายน โรคซาร์ส และวิกฤติเศรษฐกิจโลกส่งผลให้การเดินทางทั่วโลกติดลบ อย่างไรก็ตามวิกฤติโรคซาร์สมีการฟื้นตัวได้เร็วที่สุดคือ 5 เดือนหลังวิกฤติ ตามด้วยวินาศกรรม 11 กันยายน ที่ฟื้นตัวภายใน 6 เดือน และวิกฤติเศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวช้าที่สุดคือ 10 เดือน ดังภาพที่ 1



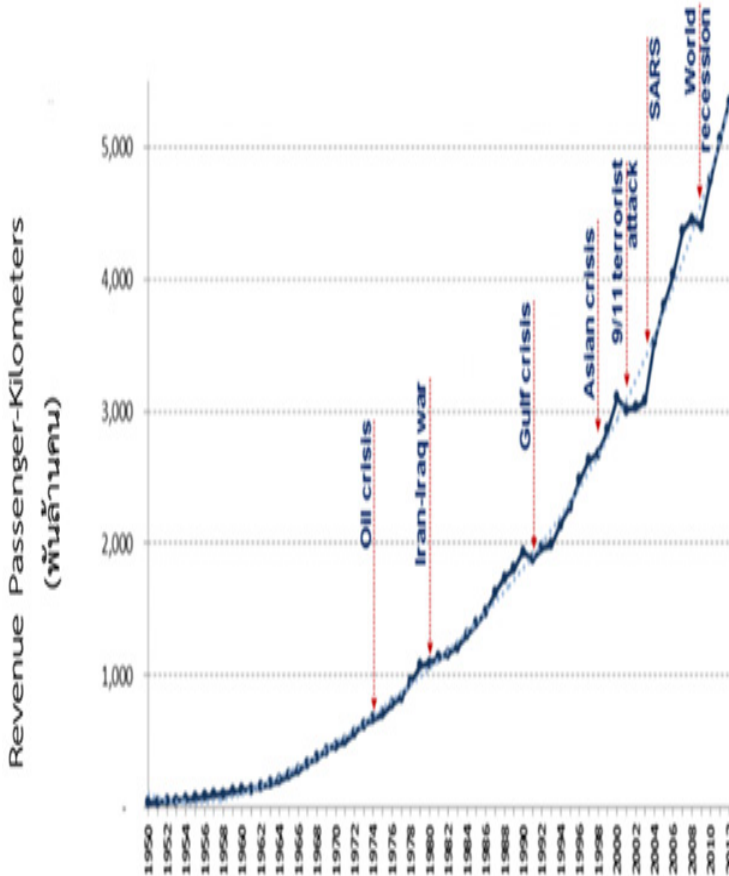
ภาพที่ 1 : วิกฤติที่ส่งผลต่อการเดินทางทั่วโลกในอดีต

ที่มา : UNWTO, (n.d. a)

หมายเหตุ : เดือน 0 ของ วินาศกรรม 11 กันยายน คือ กันยายน พ.ศ. 2544, ซาร์ส คือ มีนาคม พ.ศ. 2546, วิกฤติเศรษฐกิจโลก คือ มกราคม พ.ศ. 2552

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

แม้ว่ากว่า 30 ปีที่ผ่านมา การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบจากวิกฤติต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งส่งผลต่อกำไรของระบบการขนส่งทางอากาศ แต่อดีตที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินจะฟื้นคืนหลังวิกฤติเสมอ (IATA, n.d. A) โดยการฟื้นตัวจะเกิดขึ้นภายใน 1 ปี แม้ว่าจะวิกฤตเกิดขึ้นจะเป็นวิกฤติเนื่องจากเศรษฐกิจ การเมือง หรือโรคระบาด โดยจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศก็มีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ดังภาพที่ 2 ทั้งนี้การระบาดของซาร์สมิการฟื้นตัวได้เร็วที่สุดจากวิจัย ของ Pine and McKercher (2004) พบกว่า การระบาดของโรคนอร์สในฮ่องกงทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงถึงร้อยละ 80 ทำให้เกิดการเลิกจ้างและให้มันโยบายการลาโดยไม่ได้รับเงินเดือน ในช่วงแรกมีการคาดการณ์ว่าอาจต้องใช้เวลาหลายปีที่จะทำให้ธุรกิจฟื้นคืน แต่ภาคธุรกิจกลับฟื้นคืนได้ไวกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก ทำให้อัตราการขอให้พนักงานลาโดยไม่รับเงินเดือนนั้นลดลง เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ แต่อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความบอบบางของความต้องการซื้อสินค้าและบริการจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยความต้องการดังกล่าวสามารถลดลงได้อย่างกระทันหันและในบางครั้งก็ไม่มีสัญญาณเตือนให้ทราบล่วงหน้า เช่น วิกฤติอันเนื่องมาจากโรคระบาด การก่อการร้ายและภัยธรรมชาติ เป็นต้น



ภาพที่ 2 : ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในปี ค.ศ. 1950 – 2012

ที่มา : IATA (2020a)

ผลกระทบของ COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน

แม้ว่าอุตสาหกรรมการบินจะเคยผ่านวิกฤติใหญ่ๆ มากมาย แต่ผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 ในครั้งนี้ส่งผลรุนแรงมากกว่าทุกวิกฤติที่ผ่านมา เนื่องจาก COVID-19 เกิดการระบาดไปทั่วโลกและส่งผลกระทบต่อทุกอุตสาหกรรมทั้งทางตรงและ

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

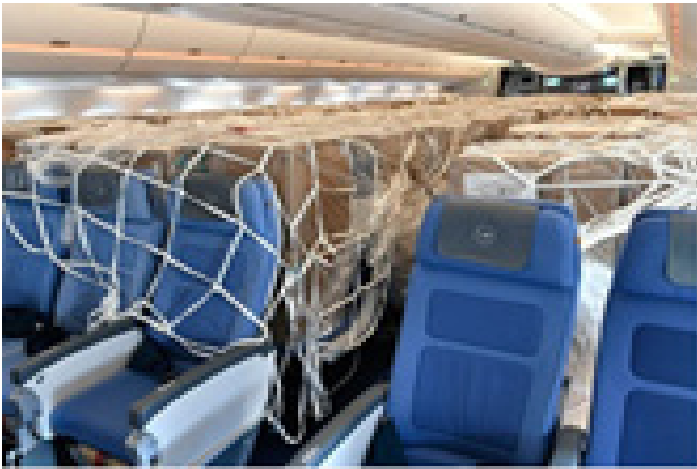
ทางอ้อม ก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ การดำเนินงานของธุรกิจต่าง รวมทั้ง ก่อให้เกิดภาวะการตกงานหรือว่างงานจำนวนมาก ICAO (n.d.) รายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบของ COVID-19 ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งมาจากการร่วมมือกันขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) องค์การท่องเที่ยวโลก (UNWTO) องค์การการค้าโลก (WTO) และ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) จากการวิเคราะห์ของข้อมูลเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2562 กับ พ.ศ. 2563 พบว่า หากสถานการณ์การกำจัดการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำได้ช้าจะทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศของผู้โดยสารระหว่างประเทศจะลดลง ร้อยละ 80 รายได้ของท่าอากาศยานจะลดลง ร้อยละ 45 หรือประมาณ 76 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศจะลดลง ร้อยละ 48 รายได้จากการท่องเที่ยวจะลดลง 450 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ปริมาณการค้าระหว่างประเทศจะลดลง ร้อยละ 32 และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของทั่วโลกจะถดถอยลง ร้อยละ -3 จากการคาดการณ์ดังกล่าวเห็นได้ชัดว่าวิกฤติการระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อด้านลบต่อระบบเศรษฐกิจ การค้า การเดินทาง และการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จากรายงานการวิจัยของ UNWTO ซึ่งสรุปข้อมูลในวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2563 พบว่า ร้อยละ 100 ของประเทศในโลกมีข้อจำกัดในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และ ร้อยละ 72 มีการปิดพรมแดนสำหรับการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จึงทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นภาคธุรกิจที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดอันเนื่องมาจากนโยบายการจำกัดการเดินทางและการปิดพรมแดนของพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วโลก (UNWTO, n.d. B)

การเดินทางทางอากาศเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นรายแรก ๆ ของการระบาดในครั้งนี้ เริ่มต้นจากการลดลงของการเดินทางทางอากาศในเอเชีย โดยเฉพาะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนที่สายการบินลดการบินและหลายสายการบินยกเลิกการบินไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน จากนั้นเริ่มกระจายไปสู่ประเทศอื่น ๆ ในทวีปเอเชีย และเริ่มมีการพบโรคดังกล่าวในยุโรป ในอเมริกาและแอฟริกา ตามลำดับ ทำให้การเดินทางทั่วโลกลดลงอย่างมากประกอบกับหลายประเทศมีการปิดประเทศไม่ให้เดินทางเข้าออก โดยจากช่วงแรกของการระบาดในช่วงปลายปี พ.ศ. 2562 จำนวนเที่ยวบินทั่วโลกได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ. 2563) เมื่อการระบาดแพร่กระจายไปทั่วโลก ทำให้เที่ยวบินระหว่างประเทศเกือบทั้งหมดถูกยกเลิก คงไว้สำหรับเที่ยวบินฉุกเฉินสำหรับ

การขนส่งผู้โดยสารกลับประเทศของตนเองเท่านั้น สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศมีให้บริการเพียงบางเส้นทางเท่านั้น ตัวอย่างเช่น ท่าอากาศยานภูเก็ตที่ประกาศปิดทำการมาตั้งแต่ วันที่ 10 – 30 เมษายน พ.ศ. 2563 และอนุญาตให้ทำการบินเฉพาะอากาศยานราชการ อากาศยานที่ขอลงฉุกเฉิน อากาศยานที่ขอลงทางเทคนิค อากาศยานที่ทำการบินเพื่อให้ความช่วยเหลือทางมนุษยธรรม อากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนา และอากาศยานขนส่งสินค้าเท่านั้น (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2563ก) แต่เมื่อถึงกำหนดเวลากลับยังพบการระบาดของโรคในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต จึงมีมาตรการขยายช่วงเวลาที่ปิดทำการท่าอากาศยานออกไปอีก จากกรณีวิเคราะห์ของ ICAO (n.d.) คาดการณ์ถึงผลกระทบต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก โดยจำนวนเที่ยวบินจะลดลงระหว่างร้อยละ 39 - 72 จำนวนผู้โดยสารจะลดลงระหว่าง 872 ล้านคน ถึง 1.54 พันล้านคน รายได้จะลดลงระหว่าง 153 - 273 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งการลดลงดังกล่าวขึ้นอยู่กับสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 จะดีขึ้นช้าหรือเร็ว จากนโยบายการปิดพรมแดนและการเคลื่อนย้ายของบุคคลทั้งเส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางระหว่างประเทศ ทำให้ความต้องการการเดินทางทางอากาศลดลงมาเท่ากับความต้องการการเดินทางทางอากาศในปี พ.ศ. 2549 แต่จำนวนเครื่องบินและจำนวนพนักงานในอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน มากกว่าปี พ.ศ. 2549 ถึงสองเท่าตัว (Slotnick, 2020) ทั้งนี้สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคแรกที่มีการลดลงของความต้องการในการเดินทางทางอากาศ (IATA, n.d. d) ผลกระทบจาก COVID-19 จะทำให้หลายสายการบินทั่วโลกจะอยู่ในภาวะล้มละลาย เนื่องจากวิกฤติในครั้งนี้ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศลดน้อยลงอย่างมาก จากการคาดการณ์ของบริษัท CAPA Center for Aviation (CAPA) กล่าวว่า สายการบินจำนวนมากจะอยู่ในภาวะล้มละลาย เนื่องจากผลกระทบจากการระบาดนั้นไม่เพียงแต่ส่งผลต่อปริมาณการขนส่งทางอากาศที่ลดลงแต่ยังส่งผลถึงภาครัฐที่ต้องทุ่มงบประมาณไปกับการสาธารณสุขเป็นขั้นต้น (CAPA, 2020) จากภาพที่ 4 จะเห็นได้ว่าจากช่วงกลางปี พ.ศ. 2562 - 2563 ปริมาณการขนส่งทางอากาศลดลงจากประมาณ 830 พันล้านคน เหลือเพียง ประมาณ 530 พันล้านคน ส่งผลให้สายการบินจำเป็นต้องมีการลดจำนวนพนักงานลงเพื่อความอยู่รอด (Sobieralski, 2020) ทั้งนี้การลดลงของปริมาณการขนส่งทางอากาศไม่เพียงแต่จำนวนผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวลดลงเท่านั้น แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศก็ลดลงด้วย

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินที่ทำการขนส่งทั้งสินค้าทางอากาศและขนส่งผู้โดยสาร จะขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเก็บไว้ใต้ท้องเครื่องบินโดยสารในเส้นทางต่าง ๆ เพื่อเป็นการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าได้ในคราวเดียวกัน ดังนั้นเมื่อเส้นทางบินลดลงเนื่องจากการลดเที่ยวบินระหว่างประเทศทั่วโลกจึงทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศลดตามลงไปด้วย อันส่งผลให้สายการบินขาดรายได้ทั้งในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่อย่างไรก็ตามหลายสายการบินได้มีการดัดแปลงที่นั่งบนเครื่องบินเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังภาพที่ 3 เนื่องจากแม้ว่าหลายประเทศหรือหลายพื้นที่มีการจำกัดหรือยกเลิกเที่ยวบินของการขนส่งผู้โดยสาร แต่ยังคงอนุญาตสำหรับอากาศยานสำหรับขนส่งสินค้า ดังเช่นตัวอย่างของท่าอากาศยานภูเก็ตที่ได้กล่าวมาในข้างต้น



ภาพที่ 3 : การปรับเปลี่ยนห้องโดยสารของสายการบิน Lufthansa ระหว่างการระบาดของ COVID-19
ที่มา : The Stat Trade Time (2020)

จากผลกระทบของการระบาดใหญ่ของ COVID-19 มีเพียงแต่สายการบินเท่านั้นที่ได้ผลกระทบอย่างหนัก แต่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินก็ได้รับผลกระทบทางตรงด้วยเช่นกัน บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ ได้แก่ แอร์บัส (Airbus) และโบอิง (Boeing) จำเป็นต้องลดต้นทุน เนื่องจากมียอดการสั่งซื้อเครื่องบินลดลงทำให้บริษัทต้องชะลอการผลิตเครื่องบิน

รุ่นต่าง ๆ ลง ซึ่งส่งผลให้ต้องลดพนักงานลง (Bangkok Post, 2020b; The guardian, 2020) แม้ว่าจากวิกฤติต่าง ๆ ในอดีตที่แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินจะกลับมาฟื้นฟูได้เสมอหลังวิกฤติผ่านไปแต่การระบาดของ COVID-19 ในครั้งนี้มิใช่เพียงการระบาดของโรคแต่ยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจโลกอีกด้วย อันจะส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวจะมีการชะลอตัวจนกว่าสถานะทางการเงินของนักท่องเที่ยวที่จะกลับมาดีขึ้นหรือมั่นคงขึ้น โดยในสาธารณรัฐประชาชนจีนมีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่าตอนการระบาดของ SARS ถึงสี่เท่าตัว (Haider et al., 2020) ดังนั้น COVID-19 จึงมีความรุนแรงของผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินที่หนักกว่าวิกฤติการณ์อื่น ๆ ในอดีต (Sobieralski, 2020) ทำให้อุตสาหกรรมการบินต้องใช้เวลานานหลายปีกว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะกลับมาเท่ากับเมื่อก่อนเกิดวิกฤติ COVID-19 โดยการเดินทางภายในประเทศมีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวได้เร็วกว่าเส้นทางการบินระหว่างประเทศ เนื่องจากที่กล่าวมาข้างต้นว่าเกือบทุกประเทศมีการปิดพรมแดนของประเทศตนเอง และหากมีการเดินทางเข้าประเทศผู้โดยสารจำเป็นต้องมีการกักตัวตามมาตรการของแต่ละประเทศซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารเกิดความกังวลในการกักตัวและอาจชะลอการเดินทางระหว่างประเทศออกไปจนกว่าสถานการณ์การระบาดสงบลงและมีผ่อนปรนมาตรการต่าง ๆ ลงแล้ว เมื่อจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินมีจำนวนลดลง ดังนั้น ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินย่อมได้รับผลกระทบโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะถูกเลิกจ้างหรือให้ลาโดยไม่รับเงินเดือน โดยตำแหน่งงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลผู้โดยสารในสายการบินขนาดใหญ่อาจได้รับผลกระทบน้อยกว่าเนื่องจากมาตรการการช่วยเหลือของทางสายการบิน โดยพนักงานที่มีทักษะต่ำกว่าอาจได้รับผลกระทบอย่างมากจากการลดจำนวนพนักงานเมื่อเปรียบเทียบกับพนักงานที่มีทักษะสูง (Sobieralski, 2020) แต่อย่างไรก็ตามมีหลายสายการบินขนาดใหญ่ที่มีนโยบายลดพนักงาน เช่น British Airways มีนโยบายลดพนักงาน 12,000 ตำแหน่ง (BBC, 2020) Air Canada ลดพนักงาน 36,000 ตำแหน่ง แต่ต่อมาภายหลังภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือและว่าจ้างพนักงานที่ถูกเลิกจ้างกลับมาทำงานอีกครั้งอีก 16,000 ตำแหน่ง (Bangkok Post, 2020c) Virgin Atlantic United Airlines Norwegian Airlines Scandinavian Airlines ลดพนักงานลง 3,150 ตำแหน่ง 3,400 ตำแหน่ง 7,300 ตำแหน่ง และ 10,000 ตำแหน่ง ตามลำดับ (Business Insider, 2020) จากปรากฏการณ์ต่าง ๆ หลังการระบาดของ COVID-19 ทั้งการล้มละลายของสายการบิน และธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือต้องพึ่งพาการท่องเที่ยวส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาวะการมีงานทำของคนทั่วโลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และส่งผลกระทบต่อเนื่องกับความสามารถในการใช้จ่ายหรือสภาพคล่องทางการเงินของคนจำนวนมาก ซึ่งส่งผลให้แม้การระบาดสิ้นสุดลงอาจทำให้คนจำนวนมากไม่มีความพร้อมและไม่สามารถเดินทางท่องเที่ยว

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

RPK ของอุตสาหกรรมการบิน
(พันล้านคนต่อเดือน)



ภาพที่ 4 : ปริมาณการขนส่งทางอากาศของอุตสาหกรรมการบิน

ที่มา : IATA Economics, IATA monthly statistics ถูกอ้างถึงใน IATA (n.d. e)

แนวโน้มและสถานการณ์ของธุรกิจสายการบินหลังการระบาดของ COVID-19

จากการสำรวจของ IATA (n.d. c) พบว่า ร้อยละ 60 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะกลับมาเดินทางอีกภายในหนึ่งหรือสองเดือนหลังจากการระบาดของ COVID-19 ถูกกำจัด แต่ร้อยละ 40 กล่าวว่า จะกลับมาเดินทางอีกครั้งภายในหกเดือนหรือมากกว่านั้น นอกจากนี้ ร้อยละ 69 กล่าวว่า จะกลับมาเดินทางท่องเที่ยวช้าลงจนกว่าสถานการณ์ทางการเงินของพวกเขาจะมั่นคงขึ้น ดังที่กล่าวไปข้างต้นว่า จากวิกฤติครั้งนี้จะทำให้หลายสายการบินอยู่

ในภาวะล้มละลาย แต่จากงานวิจัยของ Sobieralski (2020) พบว่าสายการบินต้นทุนต่ำมีความเป็นไปได้ที่จะไม่ล้มละลายหรือมีการลดจำนวนพนักงานน้อยกว่าสายการบินรายใหญ่ ที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (Full Network Service Airlines) เนื่องจากแผนธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมีการบริหารงานโดยเน้นหลักการควบคุมต้นทุนในการปฏิบัติการบิน และมีการใช้ทรัพยากรบุคคลอย่างคุ้มค่าอยู่แล้ว ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำมีโอกาสรอดจากการล้มละลายมากกว่าสายการบินขนาดใหญ่ แต่อย่างไรก็ตามอาจมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์หรือมีการควบรวมกิจการระหว่างสายการบินต้นทุนด้วยกันหรือระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำกับองค์กรที่มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจเพื่อความอยู่รอดหากสถานการณ์การระบาดของโรคจบลงได้ช้า

เป็นที่ทราบกันดีว่าการเดินทางทางอากาศเป็นการเดินทางที่มีความปลอดภัยมากที่สุด และก่อนการขึ้นเครื่องบินทุกครั้งจะมีการตรวจสอบความปลอดภัยของทั้งผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นเครื่องบินอีกด้วย ดังนั้น แม้ในช่วงวิกฤติการระบาดของ COVID-19 การเดินทางโดยเครื่องบินก็ยังถือว่ามีความปลอดภัยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งสาธารณะแบบอื่น ๆ หลังจากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 การเดินทางทางอากาศยังคงเป็นตัวเลือกแรก ๆ ในการเดินทางของผู้โดยสาร จากรายงานของ IATA (n.d. b) พบว่า มีหลายสาเหตุที่ทำให้การแพร่กระจายของเชื้อ COVID-19 ภายในห้องโดยสารเครื่องบินมีน้อยเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะแบบอื่น ๆ ได้แก่ ผู้โดยสารนั่งหันหน้าตรงทำให้มีข้อจำกัดในการติดต่อสื่อสารแบบประจันหน้า (face-to-face interactions) ที่นั่งบนเครื่องบินเปรียบเสมือนฉากกั้นระหว่างแถวที่ตนเองนั่งกับที่นั่งด้านหน้าและด้านหลัง การไหลเวียนของอากาศจากเพดานสู่พื้นช่วยลดกระจายแพร่กระจายของเชื้อ อัตรากาโรไลเวียนของอากาศมีสูงเมื่อเทียบกับการไหลเวียนของอากาศในพื้นที่ปิดอื่น ๆ แผ่นกรองอากาศบนเครื่องบินมีประสิทธิภาพสูงทำให้อากาศมีคุณภาพดี ระดับการไหลเวียนของอากาศบริสุทธิ์มีสูง ดังนั้นการแพร่กระจายของเชื้อมีแนวโน้มว่าจะแพร่กระจายจากการติดต่อหรือสัมผัสกันก่อนขึ้นเครื่องบินมากกว่าการติดต่อจากภายในห้องโดยสารบนเครื่องบิน (Leitmeyer and Adlhoch, 2016) ตัวอย่างเช่น การวิจัยของ Silverstein et al. (2020) ซึ่งศึกษากรณีของผู้ป่วยรายแรกชาวแคนาดาที่ติดเชื้อ COVID-19 จากเส้นทางทาง อู่ฮั่น-กวางโจว-โตรอนโต เมื่อวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2563 ซึ่งมีผู้โดยสารประมาณ 350 คน พบว่า ชายคนหนึ่งมีอาการไอตลอดเที่ยวบิน ต่อมาภายหลัง

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

ภรรยาของเขาก็มีอาการในวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2563 ทั้ง 2 คนถูกตรวจพบว่าติดเชื้อ COVID -19 หลังจากเที่ยวบินนั้นลูกเรือที่ทำงานใกล้ชิดกับผู้โดยสารคนดังกล่าวมีอาการไอ แต่เมื่อตรวจก็ไม่พบเชื้อ COVID -19 นอกจากนี้ ผู้โดยสารและลูกเรือคนอื่น ๆ ถูกสั่งให้กักตัวและสังเกตอาการของตนเอง ซึ่งจากการกักตัวพบว่ามี 5 คนที่มีอาการไอ แต่เมื่อนำไปตรวจเชื้อก็ไม่พบเชื้อ COVID -19

เนื่องจากการเดินทางทางอากาศคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ดังนั้นเมื่อเริ่มมีการกลับมาเดินทางอีกครั้งธุรกิจการบินจะมีทั้งมาตรการระยะสั้นและมาตรการระยะยาวสำหรับการทำการบินให้ปลอดภัยที่สุด โดยมาตรการระยะสั้นที่มีแนวโน้มจะถูกนำมาใช้ในช่วงแรก คือ การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) โดยมีแนวคิดให้สายการบินเว้นที่นั่งแถวตรงกลางบนเครื่องบินเพื่อเป็นการลดการแพร่ระบาดของเชื้อโรคอย่างไรก็ตามมีหลายแนวคิดไม่เห็นด้วยกับการเว้นที่นั่งตรงกลางให้ว่าง (IATA, n.d. b; Forbes, 2020) จากรายงานของ IATA (n.d. b) กล่าวว่า การเว้นที่นั่งตรงกลางให้ว่างจะก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้อย่างมากของสายการบิน จนทำให้หลายสายการบินไม่มีความสามารถพอที่จะรับภาระต้นทุนจากมาตรการดังกล่าว นอกจากนี้ ในฝั่งของผู้โดยสารอาจได้รับผลกระทบคือราคาของบัตรโดยสารที่อาจแพงขึ้นมากจนหลาย ๆ คนไม่สามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้หากมีการนำมาตรการการเว้นระยะห่างทางสังคมมาใช้ในการเดินทางทางอากาศ มีการคาดการณ์ว่าหากเว้นที่นั่งตรงกลางบนเครื่องบิน ราคาของบัตรโดยสารเครื่องบินจะขึ้นสูงมากเมื่อเทียบกับปี 2562 ระหว่างร้อยละ 43 ถึง 54 ขึ้นอยู่กับภูมิภาค รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 : ประมาณการขึ้นราคาบัตรโดยสารเครื่องบินตามภูมิภาค (ดอลลาร์สหรัฐ)

ภูมิภาค	ร้อยละ	ราคาของบัตรโดยสารที่จะเพิ่มขึ้น
แอฟริกาและตะวันออกกลาง	43	259
เอเชียแปซิฟิก	54	217
ยุโรป	49	201
ละตินอเมริกา	50	219

ภูมิภาค	ร้อยละ	ราคาของบัตรโดยสารที่จะเพิ่มขึ้น
อเมริกาเหนือ	43	289
เอเชียบูรพา	45	195

ที่มา : ดัดแปลงข้อมูลจาก IATA (n.d. b)

นอกจากนี้การเว้นที่นั่งตรงกลางบนเครื่องบินยังไม่เป็นไปตามหลักการเว้นระยะห่างระหว่างสังคม ซึ่งกำหนดให้ควรเว้นระยะห่างอย่างน้อย 1.5-2.0 เมตร (คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี, ม.ป.ป.) เนื่องจากการเว้นที่นั่งตรงกลางในห้องโดยสารจะมีความห่างเพียงประมาณ 50 เซนติเมตรเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามในหลายประเทศล้วนแล้วแต่นำมาตรการการเว้นระยะห่างบนเครื่องบินมาใช้ สำหรับในประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีออกประกาศข้อบังคับเรื่องมาตรการการเว้นระยะห่าง (Social Distancing) ในการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 พ.ค. พ.ศ. 2563 โดยระบุว่าต้องมีการเว้นที่นั่งแถวตรงกลางและต้องมีการกั้นที่นั่งแถวหลังไว้พิเศษสำหรับผู้โดยสารที่มีการต้องสงสัยว่าป่วย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2563ข) ซึ่งแนวคิดนี้จะถูกนำมาใช้ในช่วงแรกเพียงเท่านั้น หลังจากนั้นสายการบินต่าง ๆ จำเป็นต้องกลับไปให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเพื่อให้สายการบินสามารถอยู่รอดได้หลังสถานการณ์วิกฤตินอกจากนี้การสวมใส่หน้ากากอนามัยในที่สาธารณะยังถูกนำมาใช้ในช่วงการระบาด ทั้งนี้จากหลักฐานที่ยืนยันว่าการแพร่กระจายของเชื้อโรคในห้องโดยสารของเครื่องบินนั้นมีความเสี่ยงต่ำ (IATA, n.d. b; Schwartz, et al., 2020) ดังนั้น การให้ผู้โดยสารและลูกเรือใส่หน้ากากอนามัยหรืออุปกรณ์ปกปิดหน้าอื่น ๆ ระหว่างการเดินทางโดยเครื่องบินจะช่วยลดความเสี่ยงในการติดเชื้อลงไปอีก โดยมาตรการดังกล่าวจะถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในช่วงแรกของการกลับมาเดินทางทางอากาศที่อยู่ในช่วงการระบาดของโรค (IATA, n.d. b; Schwartz, et al., 2020; TSA, n.d.; สำนักงานการบินพลเรือน, 2563ข; Lufthansa, n.d.) นอกจากนี้ยังมีมาตรการอื่น ๆ ที่จะถูกนำมาใช้เป็นการชั่วคราวอีก ได้แก่ การตรวจวัดอุณหภูมิของผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน การรักษาระยะห่างของผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานทุกชั้นตอนตั้งแต่เช็คอิน ขึ้นเครื่อง ลงเครื่อง การจำกัดการเคลื่อนไหวของลูกเรือในเที่ยวบินนั้น ๆ

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

การทำความสะอาดเครื่องบินให้บ่อยขึ้นและละเอียดขึ้น การปรับเปลี่ยนขั้นตอนการบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินให้ถูกเรือและผู้โดยสารมีการติดต่อกันให้น้อยลง (IATA, n.d. b; สำนักงานการบินพลเรือน, 2563ข)

สำหรับมาตรการระยะยาวขึ้นอยู่กับวิทยาศาสตร์ทางการแพทย์ หากมีวัคซีนป้องกันโรคดังกล่าว มาตรการการระบุข้อมูลการมีภูมิคุ้มกัน โรค COVID-19 อาจถูกใส่ข้อมูลลงในหนังสือเดินทางเพื่อใช้ในการตรวจคัดกรองก่อนเข้าและออกประเทศต่าง ๆ (IATA, n.d. b) ทั้งนี้การตรวจสอบการมีภูมิคุ้มกันโรคก่อนการเดินทางเข้าหรือออกประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังการระบาดของโรคนั้นมีความสำคัญ เนื่องจากวัคซีนมีส่วนช่วยในการลดความเสี่ยงในการป่วยหรือเสียชีวิตจากโรคนั้น ๆ (Win et al., 2017) อย่างไรก็ตามการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนขึ้นเครื่องบินและหลังจากเครื่องบินเป็นมาตรการที่ทุกประเทศต้องปฏิบัติตาม Annex 9 ข้อ 2.1 ระบุซึ่งว่า “ประเทศ/รัฐ ต้องมีการปรับเปลี่ยนมาตรการที่เหมาะสมกับตัวเองในการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนการปล่อยอากาศยานทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก โดยกระบวนการเหล่านั้นต้องไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าของเที่ยวบินโดยไม่จำเป็น” (ICAO, 2018) แต่อย่างไรก็ตามในช่วงภาวะฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพแต่ละประเทศจะต้องดำเนินการตามข้อเสนอเพิ่มเติมของ WHO ดังที่ระบุใน Annex 9 ข้อ 2.5 ซึ่งระบุไว้ว่า “หากในกรณีที่ต้องมีการรับมือกับความเสี่ยงต่อสุขภาพหรือภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขระดับนานาชาติ ประเทศ/รัฐ ต้องพิจารณามาตรการด้านสุขภาพเพิ่มเติมจาก WHO โดยจะต้องทำตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. 2548 (International Health Regulations) รวมถึงปฏิบัติตาม Article 43 ซึ่งระบุว่า การตัดสินใจว่าจะใช้มาตรการใดเพิ่มเติมนั้นให้คำนึงปัจจัยต่อไปนี้ ก) หลักการทางวิทยาศาสตร์ ข) หลักฐานทางวิทยาศาสตร์ที่แสดงถึงความเสี่ยงต่อสุขภาพของมนุษย์ ซึ่งเป็นหลักฐานหรือข้อมูล จาก WHO หรือจากองค์กรระหว่างประเทศ ค) คำแนะนำเฉพาะด้านจาก WHO” (ICAO, 2018) ทั้งนี้ จากข้อเสนอแนะจาก WHO ในช่วงของวิกฤติ COVID-19 พบว่า การตรวจอุณหภูมิของร่างกายก่อนเข้าหรือออกท่าอากาศยาน ไม่เพียงพอต่อการหยุดการแพร่ระบาดของโรค เนื่องจากโรคนั้นมีระยะฟักตัวซึ่งอาจไม่แสดงอาการป่วย หรือมีอาการไข้ขึ้นสูงในระหว่างการเดินทาง หรือบางคนที่มีเชื้ออาจไม่มีการแสดงอาการไข้ นอกจากนี้การตรวจอุณหภูมิของทุกคนที่ผ่าน

เข้า-ออก ท่าอากาศยานยังเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูงแต่ได้ผลลัพธ์เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ดังนั้นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมากกว่าคือ การให้ผู้ใช้โดยสารทุกคนแสดงเอกสารรับรองสุขภาพก่อนทั้งผู้โดยสารขาเข้าและขาออก รวมทั้งมีรายละเอียดสำหรับการติดต่อผู้โดยสารคนดังกล่าวเพื่อใช้ในการติดตามมาในกรณีที่ต้องประเมินความเสี่ยงหรือตรวจผู้โดยสารคนนั้นเพิ่มเติม (WHO, n.d.) สำหรับทุกประเทศมาตรการระยะยาวนั้นไม่เพียงแต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยด้านสาธารณสุขเพียงเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงความคุ้มค่าและความรวดเร็วในการให้บริการในแต่ละจุดอีกด้วย ดังนั้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการหยุดการแพร่ระบาดและป้องกันโรคระบาดอื่น ๆ ในอนาคตจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือภาครัฐและองค์กรในระดับนานาชาติมาร่วมกันกำหนดกลยุทธ์ (Tew et al., 2008) เนื่องจากวิกฤติการระบาดอาจเกิดขึ้นในประเทศใดประเทศหนึ่งแล้วมีการแพร่กระจายของโรคข้ามพรมแดนประเทศ ดังนั้น แนวทางที่วางร่วมกันในระดับภูมิภาคและนานาชาติ อาจเป็นประโยชน์ในการช่วยป้องกันผลกระทบจากวิกฤตทางสาธารณสุขที่อาจเกิดในอนาคต อีกทั้งยังเป็นการปรับปรุงความสามารถของภาครัฐในการตอบสนองอย่างเหมาะสมต่อวิกฤติต่าง ๆ (Novelli et al., 2018)

มาตรการทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่ถูกกำหนดขึ้นหากขาดการบริหารจัดการที่ดีอาจนำมาสู่ความไม่พึงพอใจของผู้โดยสารได้อันจะส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางทางอากาศที่ลดลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางการบินระยะสั้น เนื่องจากก่อนการระบาดของ COVID-19 นั้น การเดินทางทางอากาศมีมาตรการที่เข้มงวดกว่าการเดินทางโดยรถไฟ รถยนต์ และเรือ ดังนั้น การเพิ่มมาตรการด้านสาธารณสุขอาจสร้างความไม่พึงพอใจในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารได้ เนื่องจากผู้โดยสารจำเป็นต้องเพิ่มเวลาก่อนการเดินทางมากขึ้น ดังนั้น การเพิ่มกระบวนการต่าง ๆ ต้องคำนึงถึงความเร็วเป็นสิ่งสำคัญ ทำให้ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเสียเวลารอนานในทุก ๆ จุดบริการตั้งแต่ก่อนเข้าอาคาร เช็กอิน เรียกขึ้นเครื่อง และรับสัมภาระ ณ ปลายทาง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยซึ่งพบว่าการตอบสนองต่อการบริการที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการผู้โดยสารอย่างรวดเร็ว ส่งผลกระทบต่อระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารมากที่สุด เมื่อเทียบกับปัจจัยอื่น ๆ (จุฑารัตน์ เหล่าพราหมณ์, 2561)

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

บทสรุป

จากประวัติวิกฤติของอุตสาหกรรมการบินในอดีตพบว่าอุตสาหกรรมการบินจะกลับมาฟื้นตัวได้เสมอ โดยในศตวรรษที่ 21 มีวิกฤติใหญ่ ได้แก่ วิกฤติการณ์ 11 กันยายน พ.ศ. 2544 การระบาดของซาร์สและวิกฤติเศรษฐกิจโลก โดยการระบาดของซาร์สส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในช่วงเวลาที่สั้นที่สุดแต่การระบาดของ COVID-19 มีความแตกต่างจากการระบาดของโรคอื่น ๆ ในอดีต เนื่องจากการระบาดในครั้งนี้นี้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของคนทั้งโลก อันเนื่องมาจากนโยบายการปิดพรมแดนของแต่ละประเทศ และส่งผลกระทบต่ออย่างหนักต่อระบบเศรษฐกิจของหลายประเทศ โดยธุรกิจสายการบินได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงเป็นรายแรก ๆ จนทำให้บางสายการบินต้องล้มละลายหรือเผชิญวิกฤติอย่างหนัก โดยในช่วงวิกฤตินี้สายการบินต้นทุนต่ำอาจสามารถอยู่รอดได้มากกว่าสายการบินขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามจากผลกระทบของโรคระบาดทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อเป็นการยับยั้งการแพร่กระจายของเชื้อ แม้ว่าจะมีหลักฐานยืนยันว่าการแพร่เชื้อในห้องโดยสารของเครื่องบินเป็นไปได้น้อยเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ แต่อย่างไรก็ตามการสวมหน้ากากระหว่างการเดินทางจะถูกนำมาใช้เพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อลงไปอีก สำหรับมาตรการการเว้นระยะห่างระหว่างเที่ยวบินมีข้อถกเถียงทั้งผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย เนื่องจากมาตรการดังกล่าวอาจป้องกันการแพร่เชื้อได้เพียงเล็กน้อย แต่ทำให้สายการบินสูญเสียรายมหาศาล สายการบินจึงควรใช้มาตรการดังกล่าวในช่วงระยะเวลาที่สั้นที่สุดเพื่อลดการรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น นอกจากนี้ สายการบินยังมีความท้าทายที่สำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและยังคงประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้แก่ผู้โดยสารอีกด้วย ดังนั้นสายการบินจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญทั้งคุณภาพการบริการและความปลอดภัยด้านสาธารณสุข โดยสายการบินควรมีการเตรียมความพร้อมของพนักงานให้สามารถบริการในรูปแบบความปรกติใหม่ คือ การบริการที่มีคุณภาพและคำนึงถึงความสะอาดรวมทั้งการเว้นระยะห่างทางสังคม รวมทั้งมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ให้มากขึ้นในขั้นตอนของการเช็คอิน หรือการเรียกขึ้นเครื่องบิน เพื่อลดการสัมผัสระหว่างบุคคลให้น้อยลงรวมทั้งการปรับการบริการบนเครื่องบินให้มีการสัมผัสที่น้อยลง โดยเฉพาะขั้นตอนการบริการอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งนี้ สายการบินอาจมีการแจกหน้ากากอนามัยและเจลล้างมือแก่ผู้โดยสารเพิ่มเติมในชุดของใช้ที่แจกฟรีให้แก่ผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

เที่ยวบินระยะยาว สำหรับมาตรการระยะยาวที่อาจถูกนำมาใช้คือการแสดงเอกสารสุขภาพพร้อมกับหนังสือเดินทางทุกครั้ง ทั้งนี้มาตรการนี้จะดำเนินการได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับการผลิตวัคซีนและความร่วมมือระหว่างนานาประเทศเป็นสำคัญ ทั้งนี้ การเพิ่มมาตรการการรักษาความปลอดภัยด้านสาธารณสุขในระยะยาวอาจจำเป็นต้องมีการลงทุนสำหรับเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการคัดกรองผู้โดยสารและเอกสารการเดินทางต่าง ๆ ให้เป็นระบบอัตโนมัติมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานขนาดใหญ่หรือท่าอากาศยานหลักของแต่ละประเทศซึ่งเปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศนั้น ๆ แม้ว่าจะมีข้อโต้แย้งว่าการลงทุนดังกล่าวมีมูลค่าสูง แต่อย่างไรก็ตามการใช้ระบบอัตโนมัติที่มีความน่าเชื่อถือและแม่นยำ มิเพียงแต่จะลดการสัมผัสแต่ยังสามารถช่วยลดระยะเวลาในการให้บริการในแต่ละจุดบริการทั้งท่าอากาศยานต้นทางและปลายทาง ซึ่งส่งผลต่อประสบการณ์การเดินทางที่ดีของผู้โดยสาร

รายการอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2563). *โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)*. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/faq_more.php. [2563, พฤษภาคม 10]
- จุฑารัตน์ เหล่าพรหมณี. (2561). ปัจจัยเชิงสาเหตุระหว่างการรับรู้คุณภาพการบริการ ความพึงพอใจ และความจงรักภักดีของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย. *วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ*. 14(2), 124-154.
- คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี. (ม.ป.ป.). *7 วิธีเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ด้านภัย COVID-19*. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://med.mahidol.ac.th/th/infographics/172>. [2563, พฤษภาคม 12]
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2563ก, เมษายน 3). *คำสั่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ 85/2563 เรื่อง การระงับการดำเนินงานของสนามบินภูเก็ต*. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/49281> [2563, พฤษภาคม 13]
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2563ข, เมษายน 26). *ประกาศกพท. เรื่องแนวปฏิบัติการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางการบินภายในประเทศระหว่างสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)*. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://www.caat.or.th/archives/49815>. [2563, พฤษภาคม 13]

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

- Bangkok Post. (2020a, March 18). *Worse than 9/11: Coronavirus threatens global airline industry*. [Online]. Retrieved from https://www.bangkokpost.com/world/1881190/worse-than-9-11-coronavirus-threatens-global-airline-industry#cxrecs_s. [2020, May 6].
- _____. (2020b, April 29). *Boeing to cut staff, plane output as pandemic batters airline industry*. [Online]. Retrieved from https://www.bangkokpost.com/world/1910052/boeing-to-cut-staff-plane-output-as-pandemic-batters-airline-industry#cxrecs_s. [2020, May 6].
- _____. (2020c, April 9). *Air Canada to rehire 16,500 workers laid off due to pandemic*. [Online]. Retrieved from <https://www.bangkokpost.com/world/1896340/air-canada-to-rehire-16-500-workers-laid-off-due-to-pandemic>. [2020, May 6].
- BBC. (2020, April 28). *British Airways to cut up to 12,00 jobs as air travel collapses*. [Online]. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/business-52462660>. [2020, May 9].
- Business Insider. (2020, May 18). *The coronavirus outbreak has triggered unprecedented mass layoffs and furloughs. Here are the major companies that have announced they are downsizing their workforces*. [Online]. Retrieved from <https://www.businessinsider.com/coronavirus-layoffs-furloughs-hospitality-service-travel-unemployment-2020>. [2020, May 12].
- CAPA. (2020, March 17). *COVID-19. By the end of May, most world airlines will be bankrupt*. [Online]. Retrieved from <https://centreforaviation.com/analysis/reports/covid-19-by-the-end-of-may-most-world-airlines-will-be-bankrupt-517512>. [2020, May 12].
- Forbes. (2020, May 5). *Airlines warn of 54% higher fares with social distancing, argue likelihood of transmission in-flight is low*. [Online]. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/marisagarcia/2020/05/05/airlines-warn-of-54-higher-fares-with-social-distancing-argue-likelihood-of-transmission-in-flight-is-low/#1eaefa59696e>. [2020, May 13].

- Günay, F., Bayraktaroğlu, E., and 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, 80-85.
- Haider, N., Yavlinsky, A., Simon, D., Osman, AY., Ntoumi, F., and Kock, R. (2020). *Passengers' destinations from China: low risk of Novel Coronavirus (2019-nCoV) transmission into Africa and South America*. *Epidemiology and Infection*. 148(41), 1-7.
- IATA. (n.d. a). *World aviation and world economy*. [Online]. Retrieved from https://www.icao.int/sustainability/Pages/Facts-Figures_WorldEconomyData.aspx. [2020, May 8].
- _____. (n.d. b). *IATA calls for passenger face covering and crew masks opposes onboard social distancing*. [Online]. Retrieved from https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-05-05-01/?fbclid=IwAR1EKGF9MyvS_H6ZGxTNrewP-VRtLHlfSmSFjwxzZhyDpzMReBybmr79GFo. [2020, May 8].
- _____. (n.d. c). *Slow recovery needs confidence boosting measure*. [Online]. Retrieved from https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-21-01/?fbclid=IwAR0VAXUMnqgpV8ACHD8KGAAt3LoXCD77aQ5KeA_4trPLRs9vtUh16gl7qMKk. [2020, May 10].
- IATA.. (n.d. d). *Passenger demand plunges in March as travel restrictions take hold*. [Online]. Retrieved from https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-29-01/?fbclid=IwAR2oi8lc6FhsCgBCuRexwP9bBAamOHofGwxguxboapEWN_LAK17SJct2HtM. [2020, May 10].
- _____. (n.d. e). *Air passenger market analysis - February 2020*. [Online]. Retrieved from <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---feb-2020/>. [2020, May 10].

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

- ICAO. (2018). *Annex 9 to the convention on international civil aviation: Facilitation, fifteenth edition*. International Civil Aviation Organization: Quebec.
- _____. (n.d.). *Economic impacts of COVID-19 on civil aviation*. [Online]. Retrieved from <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>. [2020, May 10].
- Leitmeyer, K. and Adlhoch, C. (2016). *Review article: Influenza transmission on aircraft – a systematic literature review*. *Epidemiology*. 27, 743-751.
- Lepp, A., and Gibson, H. (2003). *Tourist roles, perceived risk and international tourism*. *Annals of Tourism Research*. 30(3), 606-624.
- Lufthansa. (n.d.). *Social distancing while travelling Lufthansa group introduce obligation to wear a mouth and nose cover*. [Online]. Retrieved from <https://www.lufthansa.com/de/en/social-distancing>. [2020, May 13].
- Novelli, M., Burgess, L., Jones, A., and Ritchie, B. (2018). *'No Ebola...still doomed' – The Ebola-Induced tourism crisis*. *Annals of Tourism Research*. 70, 76-87.
- Pine, R., and McKercher, B. (2004). *The impact of SARS on Hong Kong's Tourism industry*. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*. 6, 139-143
- Schwartz, K., Murti, M., Finkelstein, M., Leis, J. Husek, A., Bourns, L. Meghani, H., Saunders, A., Allen, V., and Yaffe, B. (2020). *Lack of COVID-19 transmission on an international flight*. *CMAJ*. 192(15), 1.
- Silvertein, W.K., Stroud, L., Cleghorn, G.W., and Leis, J.A. (2020). *First imported case of 2019 novel coronavirus to Canada presenting as mild pneumonia*. *Lancet*. 395 (10225), 734

- Slotnick, D. (2020, April22). *Many of the world's airlines could be bankrupt by May because of the Covid-19 crisis*. [Online]. Retrieved from <https://www.businessinsider.com/coronavirus-airlines-that-failed-bankrupt-covid19-pandemic-2020-3>. [2020, May 6].
- Sobieralski, J. (2020). *COVID-19 and airline employment: Insights from historical uncertainty shocks to the industry*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 5, 1-9.
- Taylor, T., and Toohey, K. (2007). Perceptions of terrorism threat at the 2004 Olympic games: Implication for sporting events. *Journal of Sports Tourism*. 12(2), 99-114.
- Tew, P.J., Lu, Z., Tolomiczenko, G., and Gellatly, J. (2008). SARS: Lessons in strategic planning for hoteliers and destination marketers. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*. 20(3), 332-346.
- The guardian. (2020, April 29). *Airlines may not recovery from COVID-19 crisis for five years, says Airbus*. [Online]. Retrieved from <https://www.theguardian.com/business/2020/apr/29/airlines-may-not-recover-from-covid-19-crisis-for-five-years-says-airbus>. [2020, May 12].
- The Stat Trade Time. (2020, April 20). *From Covid-19 Issue: Cargo checks in as the new passenger*. [Online]. Retrieved from <https://www.stattimes.com/news/cargo-checks-in-as-the-new-passenger-air-cargo/>. [2020, May 11]
- TSA. (n.d.). *TSA (Transportation Security Administration) implements additional COVID-19 safety measure at U.S. airports*. [Online]. Retrieved from <https://www.tsa.gov/news/press/releases/2020/05/07/tsa-implements-additional-covid-19-safety-measure-us-airports>. [2020, May 13].

วิเคราะห์ผลกระทบของการระบาด COVID-19 ต่อธุรกิจสายการบิน
และแนวโน้มอนาคตของธุรกิจสายการบินหลังการระบาด

- UNWTO. (n.d. a). *World tourism remains at a standstill as 100% of countries impose restrictions on travel*. [Online]. Retrieved from <https://www.unwto.org/news/covid-19-world-tourism-remains-at-a-standstill-as-100-of-countries-impose-restrictions-on-travel>. [2020, May 12].
- _____. (n.d. b). *International Tourism and COVID-19*. [Online]. Retrieved from <https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19>. [2020, May 12].
- WHO. (n.d.). *Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak: COVID-19 Travel advise*. [Online]. Retrieved from <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak>. [2020, May 14].
- Win, M.K., Chow, A., Ho, H.J., Tay, S.Y., and Leo, Y.S. (2017). *Risk assessment and laboratory investigation of respiratory illness in travelers returning to Singapore 2012-2015: experience from the MERS-CoV Surveillance programme*. *Epidemiol Infect.* 145, 285-288.
- Xie, M., and Chen, Q. (2020). *Insight into 2019 novel coronavirus – An update interim review and lessons from SARS-CoV and MERS-CoV*. *International Journal of Infectious Diseases.* 94, 119-124.

Received: May 20, 2020

Revised: September 19, 2020

Accepted: October 6, 2020