

# แนวทางการปรับตัวอุตสาหกรรมการบิน ในสถานการณ์

## การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19

### Guidelines for adjusting the aviation industry in the situation of COVID-19 Pandemic



<sup>1</sup> จักรวรรดี หล้าเพชร และ <sup>2</sup> วรารพ กลิ่นศรีสุข

<sup>1</sup>Jakkawat Laphet and <sup>2</sup>Waraphon Klinsreesuk

<sup>1</sup>วิทยาลัยอาชีวศึกษาการท่องเที่ยวและการโรงแรมขอนแก่น, ประเทศไทย

<sup>1</sup>Lecturer in Hotel Management Khon Kaen Hotel and Tourism Vocational  
College, Thailand

<sup>2</sup>มหาวิทยาลัยบูรพา, ประเทศไทย

<sup>2</sup>Burapha University, Thailand

<sup>1</sup>Jakkawat58@gmail.com, <sup>2</sup>waraphon.kl@go.buu.ac.th

Received July 10, 2022; Revised November 2, 2022; Accepted December 25, 2022

### บทคัดย่อ

บทความนี้จึงเป็นการนำเสนอสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด19 เป็นโรคติดต่ออุบัติใหม่ซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุด โดยไวรัสและโรคอุบัติใหม่นี้ไม่เป็นที่รู้จักเลยก่อนที่จะมีการระบาดในประเทศจีน เมื่อช่วงเดือนธันวาคมปี ค.ศ.2019 ขณะนี้โรคโควิด 19 มีการระบาดใหญ่เป็นวงกว้างจนส่งผลกระทบต่อเป็นอย่างมากในด้านสาธารณสุขและเศรษฐกิจของแทบทุกประเทศทั่วโลกจนถึงปัจจุบัน ได้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในเรื่องพฤติกรรมมนุษย์ ซึ่งรับผลกระทบอย่างรวดเร็ว และรุนแรงโดยเฉพาะอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญเป็นตัวช่วยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและ ช่วยทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น จากการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกต้องหยุดชะงัก และมีผลกระทบกับอุตสาหกรรมการบินไปยังวงกว้าง ทำให้หลายๆสายการบิน ทั่วโลกมีการลดต้นทุนลดจำนวนพนักงาน มีการปลดพนักงานออกเป็นจำนวนมาก และค่อยๆกลับมาในช่วงปี 2566 สังเกตได้จากมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นด้วย

<sup>1</sup> อาจารย์ประจำสาขาการโรงแรม วิทยาลัยอาชีวศึกษาการท่องเที่ยวและการโรงแรมขอนแก่น.

<sup>2</sup> อาจารย์ประจำหลักสูตรโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ดังนั้นการศึกษาวិเคราะห์แนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมการบิน ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 รวมไปถึงการวิเคราะห์แนวโน้มความน่าจะเป็นของอุตสาหกรรมการบินโลก และในประเทศไทย เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินในรูปแบบ New Normal การปรับตัวรูปแบบใหม่ที่ไม่เคยมีมาก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการหารายได้ในรูปแบบอื่นๆ ที่สายการบินสามารถทำไปควบคู่กับการทำการบินได้ เพื่อความอยู่รอดของสายการบิน ซึ่งจะทำให้การใช้บริการสายการบินเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งแน่นอนว่าจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างแน่นอน

**คำสำคัญ:** โรคระบาดโควิด 19 , อุตสาหกรรมการบิน, การใช้ชีวิตวิถีใหม่

## ABSTRACT

This article presents an analytical study on the COVID-19 epidemic. It is an emerging infectious disease caused by the most recently discovered type of coronavirus. This new virus and disease was unknown before the outbreak in China. In December 2019, the COVID-19 epidemic was so widespread that it had greatly affected the public health and economy of almost every country around the world until now and lead to important changes which can be counted as a threat to people behavior. Especially the aviation industry which is an important industry is so crucial that should realize and solve the problems seriously since the aviation industry is vital and can drive of national economy that will help make traveling easier more quickly from the spread of COVID-19. Causing the aviation industry around the world to stop. and affecting the aviation industry to a wider area make many airlines. Globally there is a fixed cost reduction. Reduce the number of employees there has been a large number of layoffs and gradually return during the year 2023, noticeable from the number of flights increasing due to the increase in the number of tourists.

The reform, the analytical study adaptation of the aviation industry. In the situation of the epidemic of COVID-19 Including analyzing the trend of the aviation industry in Thailand. To create knowledge and understanding about the aviation industry in the New Normal style, a new adaptation that has never been seen before. Especially earning income in other ways which airlines can do for the survival and make the use of the service change from the original which, of course, will definitely affect the aviation industry.

**Keywords:** COVID-19 epidemic, aviation industry, New Normal

## บทนำ

โรคโควิด 19 คือ โรคติดต่ออุบัติใหม่ซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุด โดยไวรัสและโรคอุบัติใหม่ชนิดนี้ไม่เป็นที่รู้จักเลยก่อนที่จะมีการระบาดในประเทศจีน เมื่อช่วงเดือน ธันวาคมปี ค.ศ.2019 ขณะนี้โรคโควิด 19 มีการระบาดใหญ่เป็นวงกว้างจนส่งผลกระทบต่อเป็นอย่างมากในด้านสาธารณสุขและเศรษฐกิจของแทบทุกประเทศทั่วโลกจนถึงปัจจุบัน โดยไวรัสโคโรนา เป็นสาเหตุของโรคทั้งในสัตว์และคน มีไวรัสโคโรนาหลากหลาย สายพันธุ์ที่ทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ ตั้งแต่โรคหวัดธรรมดาไปจนถึงโรคที่มีอาการรุนแรง เช่น โรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS), โรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันร้ายแรง (SARS) รวมถึงไวรัสโคโรนาที่ ค้นพบล่าสุดซึ่งทำให้เกิดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด 19 องค์การอนามัยโลก (WHO) ประกาศชื่อทางการสำหรับใช้เรียก โรคทางเดินหายใจที่เกิดจากไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่นี้ว่า "โควิด-19" (Covid-19) โดยชื่อนี้มาจากคำย่อในภาษาอังกฤษของคำว่าโคโรนา, ไวรัส และดีซีส (Disease) ที่แปลว่า โรคภัยไข้เจ็บ รวมทั้งเลข 19 ซึ่งแสดงถึงปี ค.ศ. อีกด้วย (กรุงเทพฯประกันชีวิต, 2565) WHO เผยว่าปัจจุบันมีผู้เสียชีวิตทั่วโลก 6.66 ล้านคน (ข้อมูล ณ วันที่ 15 ธันวาคม 2565) และในประเทศไทยกว่า 33,392 คน (Our World in data, 2566) โดยโรคโควิด 19 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินโดยตรง ทั้งในประเทศไทย และทั่วโลก ทำให้หลายสายการบินต้องหยุดชะงัก รวมไปถึงการเดินทางด้านต่างๆ บางประเทศไม่อนุญาตให้ทำการบินเข้า-ออก ส่วนผลกระทบของการแพร่ระบาดโควิด-19 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลกนั้น ถือเป็นเหตุการณ์ที่ไม่เคยมีมาก่อน ท่าอากาศยานต่างๆทั่วโลก มีปริมาณผู้โดยสารทั่วโลกลดลง 28.4% ในไตรมาสแรกของปี 2563 เทียบเท่ากับการลดลงของผู้โดยสาร 612 ล้านคน ซึ่งสำหรับสายการบินนั้น ทำให้มีรายได้ลดลงเป็นอย่างมาก ซึ่งก็ส่งผลให้สายการบินทั่วโลกมีรายรับลดลง 94% จากปีที่แล้ว และผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลง 98% เนื่องจากจำนวนของเที่ยวบินของสายการบิน แทบจะไม่มีบิน นอกจากนี้ ยังมีการระบาดระลอกที่ 2 ในปี 2563 ของเชื้อไวรัสที่ส่งผลกระทบต่อประเทศต่างๆ และนำไปสู่ข้อจำกัดการเดินทางเข้าประเทศ การเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศยังคงอยู่ในระดับต่ำที่ -88% เมื่อเทียบกับช่วงที่จะเกิดโรคระบาดโควิด 19 ผลกระทบของโควิด-19 ต่อจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศตามกำหนดเวลาอาจลดลงถึงร้อยละ 71 ของความจุที่นั่ง และผู้โดยสารมากถึง 1.5 พันล้านคนทั่วโลก สายการบินและสนามบินเผชิญกับการสูญเสียรายได้สูงถึง 314 พันล้านเหรียญสหรัฐและ 100 พันล้านเหรียญสหรัฐตามลำดับในปี 2563 (ICAO, 2563) และในประเทศไทยนั้น จากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ระลอกใหม่ในประเทศไทย ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารในภาพรวมที่เดินทางผ่านสนามบินหลักทั้ง 6 แห่ง ของ AOT ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ลดลงอย่างมีนัย โดยบริษัท AOT ได้ปรับประมาณการปริมาณการจราจรทางอากาศ ระหว่างปีงบประมาณ 2564 - 2567 จะมีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่าช่วงเวลาเดียวกันในปี 2562 (ก่อนเกิด COVID-19) และยังคงคาดการณ์ไปถึงปีงบประมาณ 2567 มีปริมาณเที่ยวบินรวม 923,925 เที่ยวบิน และผู้โดยสารรวม 146.40 ล้านคน หรือคาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะกลับสู่ระดับ

เดียวกับปี 2562 ในปี 2567 ซึ่งประมาณการดังกล่าวสอดคล้องกับการคาดการณ์ IATA และ S&P Global และจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ระลอกใหม่ในประเทศไทย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2564) ทำให้สายการบินทั่วโลกจะต้องปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ทั้งกลยุทธ์ด้านการตลาด การสร้างรายได้ที่หลากหลาย รวมไปถึงการเปิดเส้นทางใหม่ ของสายการบินในต่างประเทศ และสายการบินในประเทศไทยอีกด้วย

## โรคโควิด 19

องค์การอนามัยโลก (2562) ได้ให้คำจำกัดความของไวรัสโคโรนาเป็นไวรัสในวงศ์ใหญ่ที่เป็นสาเหตุของโรคทั้งในสัตว์และคน ในคนนั้น ไวรัสโคโรนาหลายสายพันธุ์ทำให้เกิดโรกระบบทางเดินหายใจตั้งแต่โรคหวัดธรรมดาจนถึงโรคที่มีอาการรุนแรง เช่น โรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS) และโรกระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันร้ายแรง (SARS) ไวรัสโคโรนาที่ค้นพบล่าสุดทำให้เกิดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด 19 โรคโควิด 19 คือโรคติดต่อซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุด ไวรัสและโรคอุบัติใหม่นี้ไม่เป็นที่รู้จักเลยก่อนที่จะมีการระบาดในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีนในเดือนธันวาคมปี 2019 ขณะนี้โรคโควิด 19 มีการระบาดใหญ่ไปทั่ว ส่งผลกระทบแก่หลายประเทศทั่วโลก อาการทั่วไปของโรคโควิด 19 ที่พบมากที่สุดคือ ไข้ ไอ ลื่นไม่รับรส จมูกไม่ได้กลิ่น และอ่อนเพลีย อาการที่พบน้อยกว่าแต่อาจมีผลต่อผู้ป่วยบางรายคือ ปวดเมื่อย ปวดหัว คัดจมูก น้ำมูกไหล เจ็บคอ ท้องเสีย ตาแดง หรือผื่นตามผิวหนัง หรือสีผิวเปลี่ยนตามนิ้วมือ นิ้วเท้า อาการเหล่านี้มักจะไม่มีรุนแรงนักและค่อยๆ เริ่มทีละน้อย บางรายติดเชื้อแต่มีอาการไม่รุนแรง ผู้ป่วยส่วนมาก (80%) หายป่วยได้โดยไม่ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ประมาณ 1 ใน 5 ของ ผู้ติดเชื้อโควิด 19 มีอาการหนักและหายใจลำบาก ผู้สูงอายุและมีโรคประจำตัวเช่น ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ โรคเบาหวาน หรือมะเร็งมีแนวโน้มที่จะมีอาการป่วยรุนแรงกว่า อย่างไรก็ตามทุกคนสามารถติดโรคโควิด 19 ได้และอาจป่วยรุนแรง คนทุกเพศทุกวัยที่มีอาการไข้ และ/หรือไอ ร่วมกับอาการหายใจลำบาก/ติดขัด เจ็บหน้าอก เสียหาย หรือเคลื่อนไหวไม่ได้ ควรปรึกษาแพทย์ทันที หากเป็นไปได้ แนะนำให้โทรไปล่วงหน้า เพื่อสถานพยาบาลจะได้ให้คำแนะนำ

สายพันธุ์ไวรัสโคโรนา 2019 สายพันธุ์ L ซึ่งเป็นสายพันธุ์ต้นกำเนิดในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ในเดือน ธ.ค. 2562 และแยกออกมากเป็นสายพันธุ์ ต่างๆ ประกอบด้วย S,L,G,V,GH,GR,O,B ดังนี้ 1) สายพันธุ์เอส S (Serine) : เริ่มต้นจากประเทศจีน ระบาดระลอกแรกในไทย เดือน มี.ค. 2563 2) สายพันธุ์ L (Leucine) : แพร่กระจายมีลูกหลานได้มากกว่าสายพันธุ์ S โดยเฉพาะเมื่อออกนอกจีนไปถึงยุโรป 3) สายพันธุ์ G (Glycine) : ลูกหลานที่มาจากสายพันธุ์ L แพร่กระจายได้ง่ายตามหลักวิวัฒนาการ กระจายทั่วโลกอย่างกว้างขวาง 4) สายพันธุ์ V (Valine) : เป็นลูกหลานที่มาจากสายพันธุ์ L 5) สายพันธุ์ GH (Histidine) : เป็นลูกหลานจากสายพันธุ์ G 6) สายพันธุ์ GR (Arginine) : เป็นลูกหลานจากสายพันธุ์ G 7) สายพันธุ์ O : พวกที่กลายพันธุ์ไม่บ่อยรวมกัน และ 8) สายพันธุ์ B หรือ SARS-CoV-2 VUI 202012/01 ต้นกำเนิดกลายพันธุ์จากประเทศอังกฤษ ขณะที่สายพันธุ์ที่มีการกลายพันธุ์ (1) สายพันธุ์ B.1.1.7(GR,G) พบครั้งแรกในอังกฤษ เมื่อเดือน ก.ย. 2563 ส่วนใหญ่อยู่ในอังกฤษ (2) สายพันธุ์ B.1.351(GH,G) พบครั้งแรกที่ประเทศแอฟริกาใต้

เมื่อเดือนตุลาคม 2563 (3) สายพันธุ์ P.1(GR) พบครั้งแรกคือประเทศบราซิล เมื่อ ค.ศ. 2563 (WHO, 2563)

กรมควบคุมโรค (2561) ไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 เป็นตระกูลของไวรัสที่ก่อให้เกิดอาการป่วยตั้งแต่โรคไข้หวัดธรรมดาไปจนถึงโรคที่มีความรุนแรงมาก เช่น โรคระบบทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS-CoV) และโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS-CoV) เป็นต้น ซึ่งเป็นสายพันธุ์ใหม่ที่ไม่เคยพบมาก่อนในมนุษย์ก่อให้เกิดอาการป่วยระบบทางเดินหายใจในคน และสามารถแพร่เชื้อจากคนสู่คนได้ โดยเชื้อไวรัสชนิดนี้ พบครั้งแรกในการระบาดในเมืองอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน ในช่วงปลายปี 2019 อาการของผู้ป่วยไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 อาการทั่วไป ได้แก่ อาการระบบทางเดินหายใจ มีไข้ ไอ หายใจถี่ หายใจลำบาก ในกรณีมีอาการรุนแรงมาก อาจทำให้เกิดภาวะแทรกซ้อน เช่น ปอดบวม ปอดอักเสบ ไตวาย หรืออาจเสียชีวิต การแพร่กระจายเชื้อ ไวรัสชนิดนี้มีความเป็นไปได้ที่มีสัตว์เป็นแหล่งของโรค ส่วนใหญ่แพร่กระจายผ่านการสัมผัสกับผู้ติดเชื้อ ผ่านทางละอองเสมหะจากการไอ จาม น้ำมูก น้ำลาย ปัจจุบันยังไม่มีหลักฐานสนับสนุน การแพร่กระจายเชื้อผ่านทางการบินสัมผัสที่มีไวรัสแล้วมาสัมผัส ปาก จมูกและตา สามารถแพร่เชื้อผ่านทาง Fexo-oral route ได้ด้วย

## ผลกระทบโควิด-19 ส่องต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

องค์การอนามัยโลก (2562) การระบาดนั้นมีถึง 4 ระดับด้วยกัน ได้แก่ Endemic (โรคประจำถิ่น), Outbreak (การระบาด), กลายเป็น Epidemic (โรคระบาด), Pandemic (การระบาดใหญ่/ทั่วโลก) ซึ่งคล้ายกับการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 และล่าสุดคือการระบาดของ COVID-19 ในอย่างน้อย 122 ประเทศทั่วโลก คำประกาศของ WHO ที่ว่า COVID-19 เป็นการระบาดใหญ่ทั่วโลก โดย WHO แบ่งนิยามเป็นสามเงื่อนไขคือ โรคใหม่ที่เกิดในหมู่ประชากร, ติดเชื้อในร่างกายมนุษย์ และส่งผลให้เกิดการเจ็บป่วยจนถึงชีวิตและเชื้อแพร่กระจายได้ง่ายระหว่างมนุษย์ด้วยกัน และส่งผลกระจายเป็นวงกว้างหลายชุมชนในประเทศ หรือทั่วโลก “ระบาดวิทยา 101” ระบุว่า Pandemic หรือการระบาดใหญ่ทั่วโลกนั้นเป็น “การระบาดของโรคที่เกิดขึ้นทั่วโลกหรือในพื้นที่เป็นวงกว้างอย่างยิ่ง ข้ามเขตแดนระหว่างประเทศ และมักส่งผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมาก” (Vocab With Rama. 2563 :26-27) ทางองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ระบุถึงแนวทางการจัดการของผลกระทบการแพร่ระบาดของโควิด 19 ในปัจจุบันที่มีต่อระบบขนส่งการบินทั่วโลก และครอบคลุมถึงมาตรการที่จำเป็นเพื่อบรรเทาและลดความเสี่ยงด้านสาธารณสุขของผู้โดยสารทางอากาศและพนักงานให้บริการด้านการบิน เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้กับนักท่องเที่ยว พนักงานให้บริการด้านการบิน และรัฐบาล ซึ่งสิ่งนี้จะช่วยเร่งความต้องการสำหรับการเดินทางทางอากาศที่จำเป็นและไม่จำเป็นซึ่งได้รับผลกระทบจาก โควิด 19 เนื้อหาที่ระบุถึงแนวทางนี้ยังชี้ให้เห็นถึงคำแนะนำที่พัฒนาโดยองค์กรอุตสาหกรรมระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือในการบรรเทาผลกระทบของ โควิด 19 ทาง ICAO ได้แนะนำวิธีการแบบแบ่งระยะเพื่อให้ผู้โดยสารและสินค้ากลับมาสู่การเดินทางทางอากาศแบบปกติทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศในปริมาณมากได้อย่างปลอดภัย แนวทางดังกล่าวได้นำเสนอชุดมาตรการสร้าง

ความปลอดภัยด้านสุขภาพการบินพื้นฐานเพื่อปกป้องผู้โดยสารทางอากาศและพนักงานให้บริการการบินจากโควิด 19 มาตรการเหล่านี้จะช่วยให้การบินทั่วโลกเติบโตในขณะที่ฟื้นตัวจากโรคระบาดโควิด 19 ในปัจจุบัน และจำเป็นต้องมีการปรับเทียบมาตรการเหล่านี้ใหม่อีกครั้งเพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์ทั่วไป ซึ่งก็คือการเปิดใช้งานการเดินทางทางอากาศอย่างปลอดภัย รวมเอามาตรการด้านสาธารณสุขใหม่ๆ มาพัฒนาเข้ากับระบบการบิน เช่นเดียวกับการสนับสนุน การฟื้นตัวและการเติบโตของเศรษฐกิจ พร้อมทั้งต้องคำนึงถึงสิ่งที่เป็นไปได้ในการดำเนินงานสำหรับสายการบิน สนามบิน และผลประโยชน์ด้านการบินอื่นๆ ด้วย

ผลกระทบจากโรคโควิด 19 กับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ดังนี้ 1. สภาวะการจ้างงาน มีการเลิกจ้างงานเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงการประสบปัญหาขาดทุน เนื่องจากสายการบินไม่สามารถทำการการบินได้ 2. สถานการณ์โรคโควิด 19 ทำให้แต่ละประเทศออกกฎ ไม่ให้เดินทางเข้าประเทศ เนื่องจากการแพร่เชื้อโรคทำให้เกิดการระบาดที่เพิ่มมากขึ้นได้ และ 3.สายการบินทั่วโลกเริ่มมีการลดเที่ยวบิน ในการเดินทาง รวมไปถึงการหยุดทำการบินในบางเส้นทางเนื่องจากการปิดประเทศจากนโยบายจากภาครัฐ ประเทศนั้นๆ

## ผลกระทบโควิด 19 ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

จากโรคระบาดที่เกิดขึ้นทำให้มีการประกาศพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2558 หมวด 6 การป้องกันและควบคุมโรค มาตรา 34 เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและควบคุมโรคติดต่อ เมื่อเกิดโรคติดต่ออันตรายหรือโรคระบาดหรือมีเหตุสงสัยว่าได้เกิดโรคติดต่ออันตรายหรือโรคระบาดในเขตพื้นที่ใด ให้เจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่ออันตราย หรือโรคระบาดในเขตพื้นที่ใดให้เจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่นั้นที่มีอำนาจที่จะดำเนินการเองหรือออกคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ใดดำเนินการเพื่อความปลอดภัย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2562) ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แนวปฏิบัติในการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางการบินภายในประเทศในระหว่างสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รัฐบาลได้มีการกำหนดมาตรการทางสาธารณสุขเพื่อยกระดับการดำเนินการมาตรการเฝ้าระวังป้องกันโรคซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการแก้ไขสถานการณ์ข้างต้นให้ยุติลงโดยเร็วขึ้น เพื่อให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ดำเนินการสนามบินมีแนวทางสำหรับการให้บริการแก่ผู้โดยสารในเส้นทางการบินภายในประเทศที่สอดคล้องกับมาตรการทางสาธารณสุข สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศกำหนดแนวปฏิบัติในการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางการบินภายในประเทศ ในระหว่างสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ดังต่อไปนี้

1. แนวปฏิบัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การให้บริการในเส้นทางการบินภายในประเทศ (Domestic Flights)

2. ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศดำเนินการตามมาตรการ ดังนี้

(1) จำกัดจำนวนที่นั่งที่จะให้บริการบนอากาศยาน โดยการจำหน่ายบัตรโดยสารจะต้องคำนึงถึงการจำกัดที่นั่งโดยเว้นระยะห่างอย่างน้อย 1 ที่นั่งโดยสารระหว่างผู้โดยสารแต่ละคน เว้นแต่

1) สภาพทางกายภาพของที่นั่งส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยานมีระยะห่างที่เพียงพอที่จะสามารถป้องกันการติดต่อสัมผัสและการแพร่เชื้อโรคทางฝอยละอองน้ำลายได้

2) เป็นอากาศยานขนาดเล็กที่มีจำนวนที่นั่งทั้งหมด (Total number of seat) ไม่เกิน 19 ที่นั่ง และปฏิบัติการบินแบบเช่าเหมาลำ

3) เป็นอากาศยานที่มีจำนวนที่นั่งทั้งหมด (Total number of seat) ไม่เกิน 90 ที่นั่ง ทั้งนี้ ให้จำหน่ายบัตรโดยสารได้ไม่เกินร้อยละ 70 ของจำนวนที่นั่งทั้งหมดของอากาศยาน

(2) ในกรณีที่ปรากฏว่าท่าอากาศยานต้นทางไม่มีการทำการตรวจคัดกรองบุคคลที่เข้ามาใช้บริการในท่าอากาศยาน ให้ทำการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย (Body Temperature Screening) ของผู้โดยสาร โดยใช้เครื่องวัดอุณหภูมิแบบอินฟราเรดที่ไม่ต้องสัมผัสกับร่างกายของผู้ถูกตรวจวัด (Non-contact infrared thermometer) ก่อนขึ้นเครื่อง และสังเกตอาการโดยทั่วไป หากวัดอุณหภูมิได้สูงกว่า 37.3 องศาเซลเซียส หรือมีอาการระบบทางเดินหายใจ เช่น ไอ เจ็บคอ มีน้ำมูก หายใจเหนื่อยหอบ ให้รีบแจ้งเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในพื้นที่ทันที หากการวินิจฉัยเห็นว่ามีความเสี่ยง ให้งดการออกบัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) แก่ผู้โดยสารนั้น

(3) กำหนดให้มีมาตรการและวิธีปฏิบัติเพื่อรักษาระยะห่างของผู้โดยสารตลอดระยะเวลาเดินทาง โดยรวมถึงขั้นตอนการลำเลียงผู้โดยสารขึ้นและลงจากอากาศยาน ไม่ว่าจะดำเนินการด้วยการเดินเท้า การใช้รถบัสหรือสะพานเทียบอากาศยาน การรวมกลุ่มในขณะจัดเก็บสัมภาระในที่เก็บของเหนือศีรษะและการเข้าแถวรอใช้ห้องน้ำในห้องโดยสาร โดยมาตรการและวิธีการปฏิบัตินั้นต้องมั่นใจได้ว่าจะมีการรักษาระยะห่างที่เหมาะสมสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือเป็นพิเศษด้วย

(4) กำหนดให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากอนามัย (Surgical Mask) ตลอดเวลาตั้งแต่ขึ้นเครื่องจนกว่าจะออกจากเครื่อง ทั้งนี้ ในระหว่างขั้นตอนการตรวจสอบเพื่อออกบัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ให้ตรวจสอบด้วยว่าผู้โดยสารมีหน้ากากอนามัย ถ้าพบว่าผู้โดยสารไม่มีหน้ากากอนามัยและไม่สามารถจัดหามาสวมได้ ให้งดการออกบัตรขึ้นเครื่องให้แก่ผู้โดยสารนั้น

(5) งดการให้บริการอาหารและเครื่องดื่มในระหว่างการปฏิบัติการบิน รวมทั้งห้ามผู้โดยสารรับประทานอาหารและเครื่องดื่มที่นำติดตัวมา

ในกรณีที่มิเหตุฉุกเฉินหรือจำเป็น ลูกเรืออาจพิจารณาจัดน้ำดื่มให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ ทั้งนี้ ให้กระทำในพื้นที่ที่ห่างจากผู้โดยสารคนอื่นให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

(6) จัดเตรียมแอลกอฮอล์เจลไว้ให้บริการแก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสม

(7) กำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยานใช้อุปกรณ์ช่วยป้องกันส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment (PPE)) ดังนี้

1) นักบินให้สวมหน้ากากอนามัย (Surgical Mask)

2) ลูกเรือให้สวมหน้ากากอนามัย และถุงมือยาง (Disposable Medical Rubber Gloves) ตลอดระยะเวลาปฏิบัติการบิน โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศสามารถพิจารณาจัดหาอุปกรณ์อื่นที่สามารถป้องกันการติดเชื้อเพิ่มเติมได้ เช่น แว่นตา (Goggles) อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าจากของเหลวติดเชื้อ (Face Shield) หรือชุดป้องกันเชื้อโรค เป็นต้น

ทั้งนี้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศอาจจัดหาอุปกรณ์ทำความสะอาดชีวภาพ (Universal Precautions Kits (UPK) ให้มีจำนวนเพียงพอและเหมาะสมในแต่ละเที่ยวบิน เพื่อให้ลูกเรือใช้ทำความสะอาดและกำจัดของเหลวที่มีอันตรายทางชีวภาพเพื่อลดการแพร่เชื้อโรคในห้องโดยสาร

(8) ในการปฏิบัติการบินที่ใช้ระยะเวลามากกว่า 90 นาที ให้สำรองที่นั่ง 2 แถวหลังสุดด้านใดด้านหนึ่งของอากาศยานไว้สำหรับแยกกักผู้โดยสารที่ป่วยหรือสงสัยว่าจะป่วยเพื่อเฝ้าสังเกตอาการและป้องกันการแพร่กระจายของโรค

(9) ในกรณีที่พบผู้โดยสารหรือลูกเรือที่มีอาการป่วยหรือสงสัยว่าจะป่วยเป็นโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ขณะอยู่บนอากาศยาน ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศดำเนินมาตรการ On-board Emergency Quarantine ดังนี้

- 1) ให้แยกกักผู้ป่วยหรือผู้สงสัยว่าจะป่วยนั่งที่นั่งริมหน้าต่างด้านขวาแถวหลังสุด ให้ห่างไกลจากผู้โดยสารคนอื่นมากที่สุด
- 2) ให้กันห้องน้ำห้องหลังสุดไว้ใช้สำหรับกรณีการกักกันโรคโดยเฉพาะ
- 3) ให้มอบหมายหน้าที่ให้ลูกเรือคนหนึ่งทำหน้าที่ในพื้นที่แยกกัก และให้ลูกเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวหลีกเลี่ยงการอยู่ใกล้ชิดกับลูกเรือคนอื่นในระยะใกล้กว่า 2 เมตร
- 4) ให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งข้อมูลการตรวจพบผู้โดยสารหรือลูกเรือที่มีอาการป่วยหรือสงสัยว่าจะป่วยดังกล่าวให้เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อรายงานให้แก่ผู้ดำเนินการสนามบิน ท่ออากาศยานปลายทาง

(10) ดำเนินการแจ้งเตือนผู้โดยสารเพื่อให้รับทราบ และปฏิบัติตามข้อปฏิบัติที่เกี่ยวกับมาตรการทางสาธารณสุขก่อนการเดินทาง และให้ประกาศแจ้งผู้โดยสารอีกครั้งในระหว่างการเดินทางเพื่อให้ทราบว่า การไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการสวมหน้ากากอนามัยและมาตรการทางสาธารณสุขอย่างอื่นบนอากาศยานเป็นความผิด และอาจได้รับโทษตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

(11) ทุกครั้งหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการบิน ให้ทำการฆ่าเชื้อโรค (Disinfection) ในส่วนของห้องโดยสาร (Passenger Compartment) ตามมาตรฐานที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนดให้ผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการ ดังนี้ (1) ทำการตรวจคัดกรองบุคคลที่เข้ามาใช้บริการในท่าอากาศยาน โดยต้องมีตรวจสอบการสวมหน้ากากอนามัย และการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย (Body Temperature Screening) ด้วยเครื่องวัดอุณหภูมิแบบอินฟราเรดที่ไม่ต้องสัมผัสกับร่างกายของผู้ถูกตรวจวัด (Non-contact infrared thermometer) หากบุคคลนั้นไม่สวมหน้ากากอนามัยหรือวัดอุณหภูมิได้สูงกว่า 37.3 องศาเซลเซียส ให้ปฏิเสธการให้เข้าพื้นที่ท่าอากาศยาน (2) จัดการเกี่ยวกับการเว้นระยะนั่งหรือยืนห่างกันอย่างน้อยหนึ่งเมตรในพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีจัดไว้ให้ดำเนินกิจกรรม เช่น พื้นที่ที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศใช้เพื่อดำเนินการออกบัตรขึ้นเครื่อง (Check-in counter) พื้นที่ที่ผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง แนวทางการให้บริการเที่ยวบินในประเทศ มีดังนี้ 1. ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศแจ้งแนวทางปฏิบัติตาม 2. ให้เจ้าหน้าที่ประจำสถานีต้นทางและผู้ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยานทราบและถือปฏิบัติ และให้ผู้ดำเนินการสนามบินแจ้งแนวทางปฏิบัติตาม 3. ให้เจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานของตนทราบและถือปฏิบัติ

ซึ่งจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้อุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับผลกระทบ อย่างรุนแรงที่สุดในรอบ 10 ปี โดยในปี 2563 มีผู้โดยสารลดลงจากปี 2562 ถึงร้อยละ 64.7 และปริมาณ เที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 53.1 ต่อเนื่องปี 2564 มีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 64.1 และปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 48.5 ส่งผลให้การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินลดลงร้อยละ 20.88 และรายรับในการประกอบการการบินลดลงมากถึงร้อยละ 70.96 ในช่วงการระบาดของ COVID-19 และที่ผ่านมาหน่วยงานด้านการบินได้มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการ สายการบิน โดยแบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ 1. มาตรการช่วยเหลือด้านการเงิน เช่น การปรับลดค่าบริการการบินของ สนามบินและบริการการเดินทาง การขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) 2. มาตรการผ่อนคลาย กฎระเบียบข้อบังคับ เช่น การยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสาร การขยายระยะเวลาการมีผลใช้ได้อของใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ต่างๆ เป็นต้นโดยงานวิจัยของ ทักษิณา แสนเย็นและคณะ (2563) ได้เขียนบทวิเคราะห์การรับมือโรคโควิด 19: ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน บทความนี้ได้ข้อค้นพบว่าผลกระทบของโควิด 19 ต่ออุตสาหกรรมการบินได้ทวีความรุนแรงในหลายมิติ เพื่อให้เกิดการปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมการบินในอนาคต มีแนวทางในการปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต กล่าวคือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจำเป็นต้องเรียนรู้จากสถานการณ์โควิด 19

อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ประเมินผลกระทบและมีการวางแผนและการดำเนินงาน ของภาคอุตสาหกรรมการบินในอนาคต เข้าใจและหาวิธีรับมือจากประสบการณ์การแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว จะแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินจะต้องพร้อมที่จะรับมือต่อภัยคุกคามต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการระบาดครั้งใหญ่หรือเหตุการณ์สำคัญอื่นๆ ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารใน สถานการณ์ต่างๆ ดังนั้นอุตสาหกรรมการบินจึงเป็นธุรกิจที่มีความยืดหยุ่นและจำเป็นต้องมีโครงสร้าง พื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบริการ จากสถานการณ์โควิด 19 ทำให้อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยเปลี่ยนไป โดยเที่ยวบินลดน้อยลงจากสถานการณ์ก่อน โควิด 19 แต่ก้ยังมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้เปิดเผยข้อมูลช่วงปลายปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 20.78 ล้านคน (ข้อมูลประจำวันที่ 28 ตุลาคม 2565)

## แนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 แน่แน่นอนว่าทุกสายการบินในโลกได้รับผลกระทบเป็นวงกว้าง ทำให้สายการบินหลายแห่งได้รับความช่วยเหลือจากรัฐในประเทศของตน เพื่อให้สายการบินสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ แต่ก็มีสายการบิน 18 สายการบินที่ล้มละลายและปิดกิจการเช่น Flybe ของประเทศอังกฤษ TranState Airlines และ Compass Airlines ของประเทศสหรัฐอเมริกา Virgin Australia Airlines และ TigerAir Australia ของประเทศออสเตรเลีย Avianca Airlines ลาตินอเมริกา Latam Airlines ประเทศชิลีและนกสกีตประเทศไทย (Buiey Prathumporn, 2563) โดยการขนส่งทางอากาศ หรือการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศนั้นสายการบินต้องเข้มงวดในการคัดกรอง ผู้ที่ติดเชื้อจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 19 เพื่อไม่ให้แพร่เชื้อในวงกว้าง องค์การอนามัยโลกจึงออกประกาศให้ทุกคน สวมใส่หน้ากากอนามัย รวมไปถึงการเว้นระยะห่างทางสังคมอีกด้วย โดยสายการบินเอง ต้องมีการป้องกันพนักงานของตน เพื่อไม่ให้ติดเชื้อจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 19 โดยให้สวมใส่ถุงมือ ชุดกาวน์และอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) เพื่อทำการบินไปยังสถานที่ต่างๆทั่วโลก และยังมีสายการบินหลายสายการบิน ได้ดำเนินการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่อง บินขนส่งสินค้า (Cargo) เช่น Lufthansa, Korean Air เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Ki-Han Song and Solsaem Choi (2020) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้โดยสารในการขนส่งทางอากาศอย่างยิ่งยั้งหลัง COVID-19 : จากมุมมองของความยั่งยืนของความต้องการด้านการบิน พบว่าปัจจัยทั้ง 5 ประการข้างต้นมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการรับรู้ของผู้โดยสารเกี่ยวกับการเริ่มใช้การขนส่งทางอากาศอีกครั้ง มันเป็นพบว่าประชาชนอาจพิจารณากลับมาเดินทางต่อด้วยการขนส่งทางอากาศ ก่อนการพัฒนาของการรักษาหรือวัคซีน COVID-19 ด้วย (รัชตะ จันทรพาณิชย์, 2563) แนวโน้มการปรับตัวสำหรับสายการบินในแต่ละประเทศในช่วงการระบาดของไวรัสโคโรนา 19 จะเน้นการเปิดบริการการบินแทนการจอดเครื่องบินทิ้งไว้ที่สนามบิน เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ส(Singapore Airlines) เปิดประสบการณ์ขายบัตรรับประทานอาหาร เปิดประสบการณ์ดินเนอร์บนเครื่องบินแอร์บัส A380 ที่จอดอยู่ที่สนามบิน รวมทั้งจัดทำ โครงการ SIA@Home เพื่อจัดส่งอาหารของสายการบิน ชั้นธุรกิจและเฟิร์สคลาสแบบเดลิเวอรี่ถึงบ้าน ผู้บริโภค สายการบิน อีวีเอ แอร์(EVA Air) ของไต้หวัน เปิดเที่ยวบินที่ไร้จุดหมายปลายทาง เครื่องบินจะขึ้นบินจากท่าอากาศยานนานาชาติเถาหยวน กรุงไทเป และวนลงกลับมาที่เดิม สายการบินในญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และบรูไน หันมาให้บริการเที่ยวบินไร้ จุดหมายเช่นกัน โดยส่วนใหญ่เป็นการบินขึ้นบนน่านฟ้าก่อนที่จะกลับมาลงที่สนามบินต้นทางโดยไม่แวะจอดระหว่างทางสายการบิน แควนตัส (Qantas Airways)ของประเทศออสเตรเลียเปิดขายเซต ของใช้บนเครื่องบิน ที่มีทั้งชุดนอน ของใช้ทั่วไป รวมไปถึงขนมและโลชั่นต่างๆ ระดับเฟิร์สคลาสทาง ออนไลน์และทางสายการบินจะทำการจัดส่งให้ถึงบ้าน นอกจากนั้นยังเปิดบริการเที่ยวบินพิเศษแบบ ไร้จุดหมายปลายทางเช่นเดียวกัน โดนกัปตันจะบินผ่านวิวสวยงามของชายฝั่งประเทศออสเตรเลีย จากสถานการณ์ที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ล้วนแต่เป็นการปรับตัวเพื่อลดต้นทุน ให้สายการบินสามารถอยู่รอดมาได้จนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ ธุรกิจการบินได้นำแนวทางทางการปรับตัวโดยการนำอากาศยานมาใช้ขนส่งเพื่อกิจการอื่นทดแทน นั่นคือ การปรับมาใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและการส่งความช่วยเหลือทางการแพทย์แก่ประเทศต่าง ๆ การปรับตัวนี้สามารถสอดคล้องกับสถานการณ์ที่สร้างผลกระทบในระดับโลกครั้งนี้ สายการบินมีวิธีปรับเปลี่ยนฝูงบินโดยสารให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า 3 รูปแบบ (รุ่งพิสิฐวรคำนิง, 2563) เพื่อรองรับการใช้งานประกอบด้วย(1) ใช้เครื่องบินโดยสารขนส่งสินค้าโดยวางสินค้าบนที่นั่งโดยสารและใช้ตาข่ายยึดคลุมสินค้าให้อยู่กับที่ (2) ดัดแปลงเครื่องบินโดยสารสำหรับปฏิบัติการขนส่งสินค้าชั่วคราว โดยถอดที่นั่งโดยสารออกเพื่อเพิ่มพื้นที่ระวางสินค้า และ (3) ดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าอย่างถาวร

## แนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

สายการบินภายในประเทศก็ได้พยายามพ่วงธุรกิจของตัวเองเช่นเดียวกับประเทศ อื่นๆ เช่น การบินไทย (Thai Airways) เปิดบริการร้านอาหาร "อร่อยล้นฟ้า ไม่บินก็ฟินได้" โดยครัวการบินไทย ได้เปิดบริการทุกวันจันทร์-วันศุกร์ โดยช่วงเช้าเปิดบริการตั้งแต่ 07.00-14.00 น. โดยมีการจัดบรรยากาศให้เหมือนกับอยู่บนห้องโดยสารเครื่องบิน โดยให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินแวะเวียนกันมาให้บริการลูกค้าที่มาใช้บริการอีกด้วย และยังเปิดโครงการเที่ยวบินพิเศษ "บินรับมงคลบนฟ้า" ผ่าน 99 สถานที่ศักดิ์สิทธิ์ ในประเทศไทย รวมไปถึงการขยายการให้บริการ อาหาร เติลเวอรี่อาหาร และการขายเบเกอรี่ Puff & Pie ผ่านช่องทางทั้งของร้านค้าและออนไลน์ โดยสายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการเปิดบริการสั่งอาหารเติลเวอรี่ ผ่านแอปพลิเคชัน Airasia รวมไปถึงการขยายสินค้าทางออนไลน์อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการนำเสนอขายตั๋วแบบบุฟเฟ่ต์แบบมีหลายราคาทั้งในประเทศ ในอาเซียน รวมไปถึงในเกาหลีและญี่ปุ่นอีกด้วย ส่วนสายการบินนกแอร์มีการจัดโปรโมชั่นในช่วงที่ผ่านมาเยอะแยะมากมาย โดยในช่วงต้นปี 2566 ทางสายการบินนกแอร์มีการจัดแคมเปญ จัดทริป เที่ยวสุดคุ้ม ร่วมกับธนาคารกรุงเทพ จัดสิทธิประโยชน์ให้ส่วนลดค่าโดยสารสูงสุดถึง 15% สำหรับการใช้จ่ายตั้งแต่ 2,500 บาทขึ้นไป และแคมเปญบินคุ้มทุกเส้นทางร่วมกับธนาคาร ทีบีซี ให้เครดิตเงินคืนสูงสุดถึง 1,200 บาท เป็นต้น

รวมไปถึงการออกโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อช่วยให้ธุรกิจผ่านพ้นไปได้ อย่างไรก็ตามสายการบินไทย เวียดนาม ยังสามารถดำเนินธุรกิจไปได้ ถึงแม้จะเป็นช่วงโควิด 19 สายการบินไทยเวียดนาม ก็ไม่เคยหยุดบิน ทำให้ผู้โดยสารเลือกใช้บริการในช่วงวิกฤตโควิด 19 ทำให้ตลอดปี 2565 ที่ผ่านมา “สายการบินไทยเวียดนาม” เดินหน้าขยายเครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องสู่หลากหลายปลายทางทั่วทั้งภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกและปัจจุบัน “ไทยเวียดนาม” ให้บริการเที่ยวบินตรงจากกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) สู่ สิงคโปร์ ฟูกูโอกะ ไทเป พนมเปญ และหลากหลายเส้นทางในประเทศเวียดนาม ได้แก่ โฮจิมินห์ซิตี้ ดานัง และฟูกู๊วก ให้บริการผู้โดยสารแล้วกว่า 5 ล้านคน พร้อมให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศไม่ต่ำกว่า 9,000 ตัน โดยในปี 2566 สายการบินฯ มุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาการให้บริการบนเส้นทางบินภายในประเทศและการเดินหน้าขยายเครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและยกระดับสมรรถภาพการแข่งขันในตลาด (คมชัดลึก, 2565) โดยจะเห็นได้ว่าหลายๆสายการบินมีการปรับตัวปรับกลยุทธ์ทางการตลาดเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากสภาพการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงขึ้นเรื่อยๆ ในยุคปัจจุบัน และถึงแม้ปี 2565 กรมควบคุมโรคได้มีการประกาศให้ โควิด-19 เป็นโรคประจำถิ่น และในวันที่ 10 มกราคม 2566 กรมควบคุมโรค (Department of Disease Control) ได้ออกประกาศให้ยกเลิกข้อกำหนดการตรวจเอกสารรับวัคซีน ก่อนเดินทางเข้าประเทศไทยสำหรับผู้เดินทางชาวต่างชาติ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2565) สำหรับปี 2566-2568 เป็นเป้าหมายระยะกลางตามมาตรการ “เข้มแข็ง และ ยั่งยืน” คือ ประเทศไทยมีความพร้อมของอุตสาหกรรมการบินที่จะรองรับการจราจรทางอากาศเมื่อสถานการณ์กลับมาเป็นปกติหรือ เทียบเท่ากับปี 2562 ในปี 2568 ที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 165 ล้านคน และจำนวนเที่ยวบิน 1.07 ล้านเที่ยวบิน โดยมีเป้าหมาย เช่น สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนด้วยระบบกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุน การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการเดินทางแบบ New Normal ในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึง พัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน โดยการพัฒนาศาสน์ฝึกอบรมให้เป็นที่ยอมรับ รวมทั้งยกระดับมาตรฐาน ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของไทยให้ทัดเทียมสากล เป็นต้น ทั้งนี้ยังมีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 อยู่ในปัจจุบัน จึงให้ทางสายการบินยึดตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอยู่ เช่นการขอให้ผู้โดยสารสวมใส่หน้ากากตลอดการเดินทาง ยกเว้นในการรับประทานอาหาร หรือในสถานะฉุกเฉินได้ อย่างไรก็ตามยังมีการติดเชื้อของกลุ่มคนเป็นจำนวนมาก ในทุกวัน ทำให้เราจำเป็นต้องใช้ชีวิตแบบ New Normal กันอยู่จนถึงทุกวันนี้

## บทสรุป

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ตั้งแต่ปลายปี 2019-2023 จนถึงปัจจุบันใช้ระยะเวลากว่า 4 ปี ทุกภาคส่วนได้รับผลกระทบมากมาย ในทุกภาคส่วนทั่วโลก โดยเฉพาะด้านของอุตสาหกรรมการบิน โดยเป็นการเดินทางหลักที่จะนำผู้คนจากทั่วทุกมุมโลกเดินทางมายังประเทศต่างๆได้ง่าย ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ของสายการบินทั่วโลก ที่ผ่านมาสายการบินทั่วโลกมีรายได้ลดลงกว่า 80% นอกจากปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นยังมีความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการบินทั่วโลก ที่เราเห็นกันอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะเรื่องต้นทุนราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงถึง 120 ดอลลาร์/บาร์เรล ซึ่งราคาน้ำมันถือเป็นต้นทุนหลัก ที่สายการบินจะต้องแบกรับภาระ และต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น แต่ธุรกิจสายการบินสามารถลดภาระค่าใช้จ่ายด้วยวิธีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการบินขนส่งทางอากาศ หรือ Fuel Surcharge และการเพิ่มค่าโดยสาร ส่วนนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการในการเดินทาง แต่ด้วยสภาพการแข่งขันด้านราคาของสายการบินทั่วโลก โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาตัวโดยสารที่มีราคาต่ำทำให้เกิดการแข่งขันที่สูงมากในอุตสาหกรรมปัจจุบัน นอกจากนี้ยังปัญหาเศรษฐกิจและเงินเฟ้อทั่วโลก จะส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อและความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยว ทำให้แต่ละสายการบินแข่งขันมากขึ้นเพื่อแย่งผู้โดยสาร รวมไปถึงสถานะทางการเงินของแต่ละสายการบินที่มีผลกระทบจากโควิดที่ผ่านมา และความเสี่ยงจากการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวจีน ที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดเป็นอันดับต้นๆของโลก และนักท่องเที่ยวชาวจีนยังถือเป็นรายได้หลักของประเทศไทย ซึ่งมีรายได้หลักมาจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เมื่อเกิดโรคระบาดขึ้นส่งผลให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศน้อยลงกว่าปีที่ผ่านมา โดยผู้ที่เดินทางเข้าประเทศก็ลดน้อยลง เนื่องจากผลพวงจากโรคระบาดที่เกิดขึ้น รวมไปถึงนโยบายการจำกัด การเข้า-ออก ของเที่ยวบินที่จะเดินทางเข้าประเทศอีกด้วย โดย CAAT ประกาศ จากกรณีสนามบินทั่วยุโรปรวมทั้งในสหรัฐอเมริกาเกิดความ

โกลาทอย่างหนักในช่วงนี้โดยมี ผู้โดยสารและสัมภาระตกค้างจากการยกเลิกเที่ยวบินและมีเที่ยวบินล่าช้าจำนวนมากตั้งแต่เดือนเมษายน 2565 เป็นต้นมา โดยในยุโรปมีการยกเลิกเที่ยวบินไปแล้วเกือบแสนเที่ยวบิน ส่วนในสหรัฐอเมริกาที่มีการ ยกเลิกเที่ยวบินไปไม่น้อยกว่าสองหมื่นเที่ยวบินในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมา นับตั้งแต่สถานการณ์ COVID-19 คลี่คลายลง ทำให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมาก

ในขณะที่ทั้งยุโรปและอเมริกาประสบปัญหา เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรทางการบิน ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการปรับลดพนักงานไปเป็นจำนวนมาก รวมทั้งผล พวงจากการระบาดของ COVID-19 ที่ทำให้เจ้าหน้าที่ต้องกักตัวจนขาดคนทำงาน นอกจากนั้น ในหลาย ประเทศยังมีกรณีหยุดงานของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินทำให้มีคนที่ทำงานไม่เพียงพอ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2565) นอกจากนี้ยังมีมาตรการต่างๆ ที่ช่วยเหลือสายการบิน เนื่องจากผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่ผ่านมา เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ขยายระยะเวลาปรับลดค่าบริการสนามบิน (Landing and Parking Charges) ลงอัตราร้อยละ 50 ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่าง ประเทศ และขยายเวลาการยกเว้นการเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ให้แก่สายการบิน ที่หยุดให้บริการชั่วคราว เป็นต้น โดยในปี 2567 จากการคาดการณ์ของสมาคมสายการบินในประเทศไทย จะกลับมาฟื้นตัวแบบ 100% โดยปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เส้นทางบินระหว่างประเทศฟื้นตัวได้ใกล้เคียงกับก่อนสถานการณ์โควิด-19 นั้น ขึ้นอยู่กับนโยบายเปิดประเทศของคู่ประเทศต่างๆ ด้วย โดยเฉพาะในตลาดจีน ญี่ปุ่น อินเดีย ยุโรป ตะวันออกกลาง ซึ่งถือเป็นตลาดสำคัญการท่องเที่ยวไทย จากวิกฤตข้างต้นที่กล่าวมา ทำให้สายการบินทุกสายการบินต้องมีการปรับตัวในทุกมิติ ทั้งด้านการหารายได้ ด้านการปรับกลยุทธ์ขององค์กร การบริหารงานภายใน รวมไปถึงงานทรัพยากรบุคคลที่มีการปรับลด บุคลากรและหลังจากนี้ ก็คงจะต้องมีการปรับแผนใหม่ทั้งหมด เพื่อรับมือกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นจากปีที่ผ่านมา รวมไปถึงการปรับเที่ยวบินให้เพียงพอต่อความต้องการ และที่สำคัญต้องเรียนรู้จากเหตุการณ์ในอดีตที่อาจจะเกิดอะไรขึ้นก็ได้ในอนาคต เพื่อให้สายการบินอยู่รอดในสภาวะวิกฤตครั้งต่อไปด้วย

## เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2564). โควิด 19. สืบค้นเมื่อ 27 ธันวาคม 2565, จาก <https://ddc.moph.go.th/covid19-dashboard/>
- ชลชาติพิทย์. (2566). 4 ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566, จาก <https://workpointtoday.com/risk-of-airlines-industry/>
- เชื้อไวรัสโควิด-19 (COVID-19). สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2566, จาก <https://so02.tcithaijo.org/index.php/bruj/article/view/246656>
- บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน). สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566, <https://www.airportthai.co.th/>

- ทักษิณา แสนเย็นและคณะ. (2563). บทวิเคราะห์การรับมือโรคโควิด-19: ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน บทความนี้ได้ข้อค้นพบว่าผลกระทบของโควิด-19 ต่ออุตสาหกรรมการบิน. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2566. จาก Journal of Multidisciplinary in Humanities and Social Sciences Vol. 3 No. 2 (May – August 2020) ไทยพีบีเอส. (2564).
- สายพันธ์โควิด. สืบค้นเมื่อ 27 ธันวาคม 2565, จาก <https://news.thaipbs.or.th/แนวโน้มสถานการณ์โควิด-19>. (2564). สืบค้นเมื่อ 27 ธันวาคม 2565 ,จาก <https://mthai.com/news/covid-19/199313.html>.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (ม.ป.ป.). พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554. สืบค้นเมื่อ 27 ธันวาคม 2565,จาก <https://dictionary.orst.go.th/>.
- รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2566,<https://www.caat.or.th/th/archives/68488>
- รัชตะ จันทร์พาณิชย์. (2564). ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2566, จาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2022/07/CAAT-News-14-2565>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.(2563). แนวทางการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางการบินภายใน ประเทศระหว่างสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019. สืบค้นจาก<https://www.airports.go.th/th/content/11401/3896.html> (COVID-19)
- อาริยา สุขโต. (2563). วิฤตโควิด-19 กับการปรับตัวของธุรกิจการบิน.สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2566, จาก [https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament\\_parcy/ewt\\_dl\\_link.php?nid=75782&filename=index](https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=75782&filename=index)
- CNN Travel (2565). This solar-powered plane could stay in the air for months. สืบค้น เมื่อ 3 มกราคม 2566, จาก <https://edition.cnn.com/travel/article>
- Insight. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2566, จาก<https://www.bangkokbignews/detail/900685>.
- ICAO. (2563). สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2566, <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx> NOPHAWHAN. (2563). สายการบินปรับตัวขนส่งสินค้าต้นเที่ยวบินคาร์โก 6 สนามบินหลัก. The Bangkok
- WHO.(2021). Coronavirus disease (COVID-19). Form <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>