

วิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโควิด-19 และการปรับตัวทางโครงสร้างรายได้ของ
สายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ: การวิเคราะห์อัตราร้อยละ
การเปลี่ยนแปลงของแหล่งรายได้สายการบิน
The Analysis of COVID-19 impact and the Changes in Revenue Structure of
Full Service Carriers: Percentage Change Analysis of Airlines' Sources of
Revenue

ฐาปนະ แดงจ้อย* ปาลิดา สำเภาทอง และนิยกันต์ ลิ้มอรุณ
ธุรกิจการบิน โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

Thapana Tangjui* Parleda Sampaothong and Neeyakarn Limaroon
School of Tourism and Hospitality Management, Suan Dusit University

Received: October 11, 2021

Revised: November 10, 2021

Accepted: November 15, 2021

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโควิด-19 ที่มีต่อสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) และการปรับโครงสร้างของแหล่งรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบในช่วงเหตุการณ์โรคระบาดโควิด-19 โดยศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร และใช้การวิเคราะห์ข้อมูลตามแนวนอน การวิเคราะห์ข้อมูลแบบอัตราส่วนและใช้อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลงในการเปรียบเทียบโครงสร้างรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ 3 สายการบิน ในช่วงก่อนและระหว่างสถานการณ์โควิด-19 ผลการวิจัยพบว่าทั้ง 3 สายการบินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น คือ 86.25%, 41.43 และ 38.82% ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ IATA ที่ระบุถึงแนวโน้มการเติบโตทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ทำให้ระบุได้ว่าการปรับโครงสร้างทางรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบมีการมุ่งเน้นการดำเนินงานทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญ

คำสำคัญ: โควิด-19 สายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ รายได้จากผู้โดยสาร รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศ

Abstract

This paper aimed to analyze the impact of Covid-19 on full-service carriers and the changes of revenue structures during Covid-19 crisis. The document analysis, horizontal analysis, ratio analysis and percentage change analysis were used to analyze by comparing the revenue changes between pre-Covid-19 and during Covid-19 situation of 3 full-service carriers. The result showed that the cargo revenues of 3 full service carriers were significantly increased which were accounted for 86.25%, 41.43% and 38.82%, respectively. These figures were relevant to the analysis of IATA which stated the stable growth of cargo during Covid-19. In conclusion, it can be summarized that one of the measures to survive during the Covid-19 situation of full-service carriers was to focus more significantly on the air cargo revenue.

Keywords: COVID-19, Full-Service Carrier, Passenger Revenue, Cargo Revenue

บทนำ

โรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่หรือโควิด-19 (COVID-19) คือ โรคติดต่อซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุด พบต้นกำเนิดขึ้นครั้งแรก ณ นครอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน และได้แพร่ระบาดไปอย่างรวดเร็วในทุกภูมิภาคของโลก องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้ประกาศให้การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เป็นการระบาดใหญ่ที่แพร่กระจายไปทั่วโลก (Pandemic) (WHO, 2021) ในปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2564 มียอดผู้ติดเชื้อสะสมยืนยันทั่วโลกแล้วจำนวน 213,346,778 คน เสียชีวิตยืนยันแล้ว 4,454,132 ราย

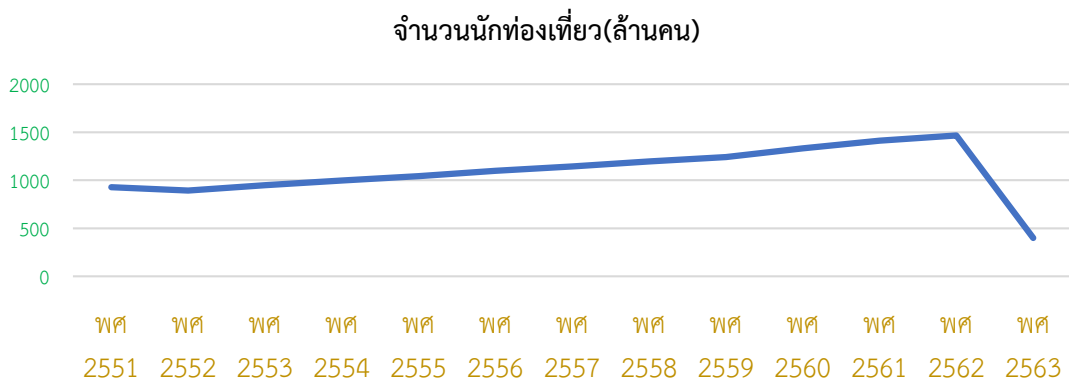
ตารางที่ 1 แสดงยอดผู้ติดเชื้อสะสมลำดับแรกของโลกจากโรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่หรือ COVID-19

ประเทศ	ติดเชื้อสะสม	เสียชีวิต	หายป่วย
สหรัฐอเมริกา	38,814,596	646,667	30,570,229
อินเดีย	32,474,773	435,050	31,720,112
บราซิล	20,583,994	574,944	19,479,947
รัสเซีย	6,766,541	176,820	6,034,867
ฝรั่งเศส	6,624,777	113,419	6,065,213
สหราชอาณาจักร	6,524,581	131,680	5,098,152
ตุรกี	6,324,520	54,765	5,724,382
อาร์เจนตินา	5,139,966	110,609	4,822,820
โคลัมเบีย	4,892,235	124,315	4,721,710
สเปน	4,794,352	83,337	4,165,921

ที่มา: กรมควบคุมโรค (2564)

โดยสิบอันดับของประเทศที่มียอดติดเชื้อสะสมมากที่สุด ได้แก่ สหรัฐอเมริกา อินเดีย บราซิล รัสเซีย ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร ตุรกี อาเจนติน่า โคลัมเบีย และสเปน ตามลำดับ สำหรับประเทศไทย ณ วันที่ 23 สิงหาคม 2564 มียอดผู้ติดเชื้อสะสม 1,066,786 ราย เสียชีวิตรวม 9,562 ราย (Department of Disease Control, 2021)

รายงานประจำปีขององค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) ระบุว่า การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลก โดยจากข้อมูลขององค์การการท่องเที่ยวโลก แห่งสหประชาชาติ หรือ UNWTO พบว่า ในปี 2563 จำนวนผู้คนเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลกมีเพียง 381 ล้านคน หรือลดลง ร้อยละ 73.6 จากปี 2562 และคาดว่าจะการท่องเที่ยวทั่วโลกจะสูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยว คิดเป็นมูลค่าประมาณไม่ต่ำกว่า 910 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ถึง 1.2 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเหตุการณ์นี้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องในภาคการท่องเที่ยวอย่างหนัก จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกลดลงร้อยละ 84 (Ministry of Tourism and Sports, 2021) จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในตะวันออกกลางและทวีปแอฟริกาลดลงร้อยละ 75 ในขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในยุโรปลดลงร้อยละ 70 และในทวีปอเมริกาลดลงร้อยละ 69 (Economic Tourism and Sports Division, 2021) จากรายงานขององค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ ระบุว่า การเดินทางของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศลดลงราว 1 พันล้านครั้งทั่วโลกในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2562 อันเป็นผลมาจากข้อจำกัดการเดินทางที่บังคับใช้ในเกือบทุกประเทศทั่วโลก เพื่อควบคุมการระบาดใหญ่ขององค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ คาดการณ์ว่าการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวจะนำไปสู่การสูญเสียรายได้ราว 38 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็น 11 เท่าของความสูญเสียที่เกิดจากวิกฤตเศรษฐกิจปี 2552 ซึ่งถูกกำหนดว่าเป็นปีที่เลวร้ายที่สุดในประวัติศาสตร์ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Infoquest, 2564)



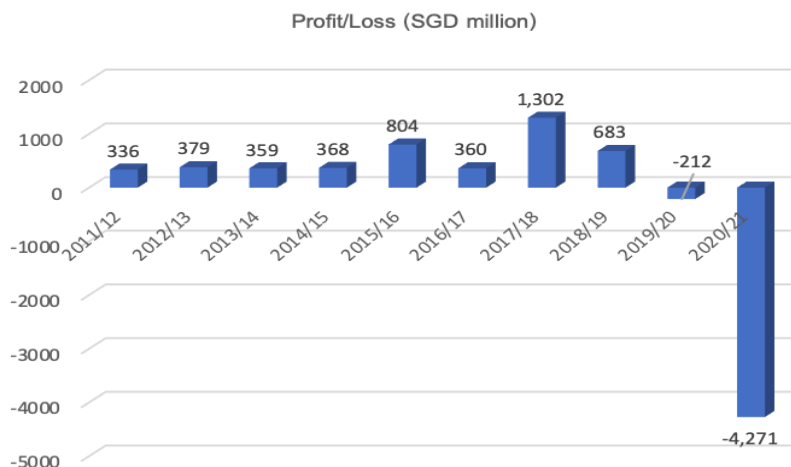
ภาพที่ 1 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงในรอบ 15 ปีเนื่องจากเหตุ COVID-19

ที่มา: กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา (2563)

จากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นว่าการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่หรือโควิด-19 (COVID-19) ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกในวงกว้างทั้งในภาคการบริการและภาคอุตสาหกรรม โดยหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างสูง คือ ธุรกิจสายการบิน ซึ่งเป็น 1 ใน 4 กลุ่มที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบิน

(Airline Industry) ซึ่งประกอบไปด้วย 1. ธุรกิจการบิน (Airline Business) 2. ธุรกิจอากาศยาน (Aircraft Business) 3. ธุรกิจการทำอากาศยาน (Airport Business) และ 4. ธุรกิจบริการเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (Air Navigation Aids Business) โดยธุรกิจการบิน (Airline Business) เป็นธุรกิจที่ดำเนินการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger) และขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air cargo) เป็นกลุ่มธุรกิจที่สำคัญที่เชื่อมโยงและครอบคลุมทุกประเทศในโลกไว้ด้วยกันเพื่อเดินทางท่องเที่ยว ติดต่อทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองระหว่างประเทศ (Rimduisit, 2020) ซึ่งธุรกิจสายการบินเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ต้องมีการปรับตัวครั้งใหญ่จากสถานการณ์โควิด-19 เพื่อความอยู่รอด โดยก่อนที่จะเกิดวิกฤตสถานการณ์โควิด-19 ดังกล่าว ธุรกิจการบินก็มีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงอยู่แต่เดิม ดังนั้นเมื่อมีสถานการณ์โควิด-19 สายการบินต่าง ๆ จึงพยายามหาวิธีเพื่อกลับไปทำการบินให้ได้เร็วที่สุด แต่สถานการณ์ก็ยังไม่เป็นไปตามคาดหวังจนกว่าจะมีการฉีดวัคซีนเพื่อให้ภูมิคุ้มกันหมู่ ซึ่งอาจจะต้องใช้เวลาหลายปีทั่วโลก ดังนั้นธุรกิจสายการบินที่ไม่อาจประคับประคองกิจการต่อไปได้ จึงอาจจะต้องประกาศเลิกกิจการหรือเข้าสู่กระบวนการล้มละลายในวิกฤตโควิด-19 ครั้งนี้ โดยจากข้อมูลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) พบว่าอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก สูญเสียรายได้คิดเป็นมูลค่าสูงถึงประมาณ 118 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่ความต้องการเดินทางหดตัวกว่าร้อยละ 65.9 จากปี 2562 (Ministry of Tourism and Sports, 2021) ทั้งนี้ในปี 2563 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ยังได้มีการประเมินว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะขาดทุนถึง 2.6 ล้านล้านบาทและในปี 2564 ก็ยังขาดทุนต่อเนื่องถึง 0.5 ล้านล้านบาท (Manprasert, 2020)

ในขณะเดียวกัน สายการบินอันดับหนึ่งของอาเซียน สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของสิงคโปร์ และเป็นสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) ที่ได้รับการจัดอันดับว่าเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในโลก ในปี 2018 จาก Skytrax และเป็นสายการบินที่ติดอันดับ 1 ใน 3 ของการจัดอันดับสายการบินที่ดีที่สุดในโลกตลอดระยะเวลา 10 ปี จนถึงปัจจุบัน และในปี 2021 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ยังได้รับรางวัล World's Best Cabin Crew (Skytrax, 2021) เป็นหนึ่งในสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตสถานการณ์โควิด-19 หนักที่สุดสายการบินหนึ่งของโลก โดยจากผลประกอบการย้อนหลัง 10 ปี ในช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์สามารถทำกำไรได้อย่างต่อเนื่อง สายการบินเริ่มประสบกับภาวะขาดทุนในปี 2019 ซึ่งเป็นปีที่โรคระบาดโควิด-19 อุบัติขึ้น และดำเนินต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยมีผลขาดทุนมากถึง -4,271 SGD million ในปี 2020 ทำให้สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ได้มีการมาตรการต่าง ๆ ที่นำมาใช้รับผลกระทบจากวิกฤตในครั้งนี้เช่นเดียวกับสายการบินอื่น ๆ โดยเบื้องต้นได้มีการคำสั่งยกเลิกซื้อเครื่องบินจำนวน 100 ลำ และสิงคโปร์ แอร์ไลน์ กรุ๊ป ได้ประกาศอย่างเป็นทางการเรื่องความจำเป็นการปรับลดพนักงานจำนวน 4,300 ตำแหน่ง ในวันที่ 10 กันยายน 2563



แผนภาพที่ 2 แสดงผลกำไรขาดทุนของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ช่วงระหว่างปี 2011-2020
ที่มา: ข้อมูลจากรายงานประจำปีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ช่วงระหว่างปี 2011-2020, 2021

การศึกษาในครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโควิด-19 ที่มีต่อสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) โดยศึกษาจากสายการบินรูปแบบเดียวกัน 3 สายการบิน เพื่อวิเคราะห์การปรับตัวของสายการบินในด้านแหล่งรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบในช่วงเหตุการณ์โรคระบาดโควิด-19

วัตถุประสงค์

1. การวิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโควิด-19 ที่มีต่อสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier)
2. ศึกษาการปรับโครงสร้างของแหล่งรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบในช่วงเหตุการณ์โรคระบาดโควิด-19

แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและกรอบแนวคิด

สายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service)

ธุรกิจสายการบินเป็นกุญแจสำคัญสำหรับการท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักของหลายประเทศทั่วโลก ซึ่งเราสามารถแบ่งประเภทของสายการบินได้ 3 รูปแบบด้วยกัน ได้แก่ “Charter” หรือสายการบินแบบเช่าเหมาลำ, “Low-Cost Carrier” (LCC) หรือสายการบินต้นทุนต่ำ และ “Full-Service Carrier” (FSC) หรือสายการบินที่เปิดให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (Lordan, Sallan & Simo, 2014)

สำหรับสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) หมายถึง สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบตามมาตรฐานสากลทั่วโลก ตลอดจนมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ครบครัน มีการบริการอาหารและ

เครื่องบิน รวมทั้งหมอนและผ้าห่มอย่างครบถ้วนบนเที่ยวบิน ไปจนถึงบริการเสริมอื่น อาทิเช่น การให้โควตาน้ำหนักกระเป๋าหรือสัมภาระใต้เครื่องบินสำหรับผู้โดยสาร ห้องพักรับรองก่อนขึ้นเครื่องหรือระหว่างรอต่อเครื่องโดยไม่มีการคิดค่าบริการเพิ่มเติม ซึ่งอาจมีทั้งการบริการในรูปแบบชั้นหนึ่ง (First class) ชั้นธุรกิจ (Business class) และชั้นประหยัด (Economy) บนเครื่องบิน โดยทั่วไปมักจะเป็นสายการบินประจำชาติต่าง ๆ (Chotpanich, 2018) รัฐบาลของในหลายประเทศให้ความสำคัญของการมีไว้ซึ่งสายการบินประจำชาติเพื่อเป็นหน้าเป็นตาให้แก่ประเทศนั้น ๆ และเพื่อเป็นการสร้างความทัดเทียมในระบบการคมนาคมทางอากาศ ซึ่งสายการบินประจำชาติโดยทั่วไปมักจะเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (Full-Service Carriers) กล่าวคือจะมีการให้บริการทั้งในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด เพื่อตอบโจทย์แก่กลุ่มเป้าหมายที่หลากหลาย และตอบสนองแก่เส้นทางการบินที่ครอบคลุมทั้งเที่ยวบินในระยะสั้น (Short Haul) และเที่ยวบินระยะยาว (Long Haul) (Finance-Rumour, 2020) ซึ่งสายการบินแบบเต็มรูปแบบที่ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยม ในปี 2564 ที่ผ่านมามีสามอันดับแรกได้แก่ กาตาร์แอร์เวย์ส สิงคโปร์แอร์ไลน์ และออลนิปปอน แอร์เวย์ส

ผลการจัดอันดับสายการบินที่ดีที่สุดในโลกของ SKYTRAX ประจำปี 2021 เป็นการการจัดอันดับสายการบินที่ดีที่สุดในสภาวะความกดดันจากเหตุการณ์ไวรัสโควิด-19 ซึ่งได้เพิ่มคะแนนในเรื่องของความปลอดภัยของผู้โดยสารนอกเหนือไปจากการบริการที่ดี โดยอันดับ 1 คือ สายการบิน Qatar Airways ซึ่งได้รับรางวัลสายการบินที่ดีที่สุดจาก Skytrax ถึง 6 ครั้ง อันดับ 2 คือ Singapore Airlines และอันดับ 3 คือ All Nippon Airways (ANA) (Skytrax, 2021)

โครงสร้างรายได้ของสายการบิน

สายการบินเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจบริการประเภทขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศโดยรายได้ของสายการบินแบ่งได้ดังนี้

ตารางที่ 2 ตารางแสดงโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายของสายการบิน

รายได้	ค่าใช้จ่าย
1. ค่าโดยสาร	1. ค่าน้ำมันเครื่องบิน
2. ค่าขนส่ง-ไปรษณีย์ภัณฑ์	2. ค่าตอบแทนพนักงาน ผู้บริหาร กรรมการ
3. การบริการด้านอื่น ๆ	3. ค่าบริการการบิน
	4. ค่าซ่อมแซมอากาศยาน
	5. ค่าเช่าเครื่องบิน
	6. ค่าขาย ค่าโฆษณา
	7. ค่าสินค้า พัสดุ
	8. ค่าพนักงาน
	9. ต้นทุนทางการเงิน

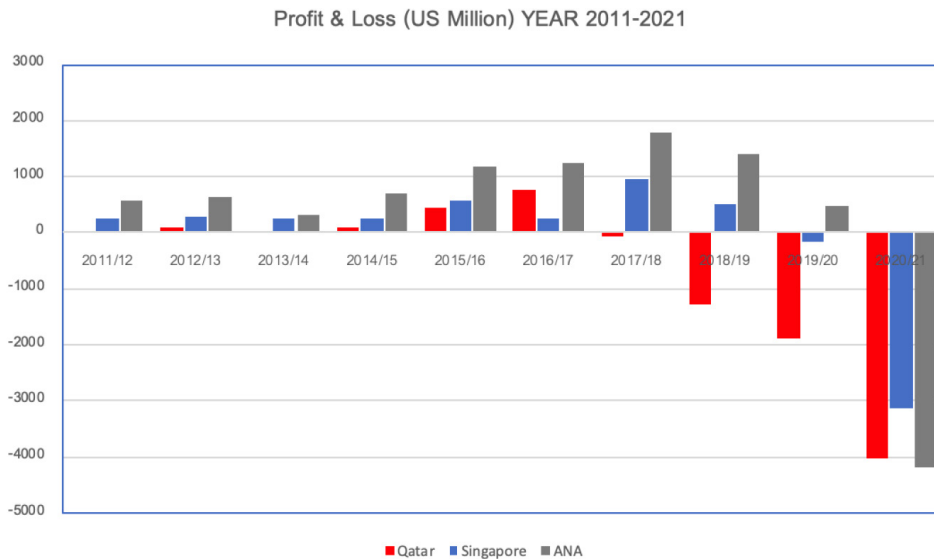
ที่มา: Billion Way (2020)

รายได้หลักของสายการบินพาณิชย์ส่วนใหญ่คือ ค่าโดยสารโดยคิดเป็นร้อยละ 80 ของรายได้ทั้งหมด รองลงมาคือค่าขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ และรายได้จากการบริการเสริมอื่น ๆ ยกตัวอย่าง สัมภาระเช็คอิน บริการอาหาร เลือกที่นั่ง ระบบสาร์เบ้นท์และห้องรับรอง นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการเสริมอื่นที่นอกเหนือจากการขนส่งคนหรือสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Ancillary Service) ในความหมายทางธุรกิจสายการบิน คือ รายได้ที่มาจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการเพิ่มเติมจากค่าบัตรโดยสาร เช่น บริการเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการอาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น ในปี 2009 หลังจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ทำให้ Revenue Passenger-Kilometre (RPK) ของสายการบินทั่วโลกลดลงอย่างมาก สายการบินต่าง ๆ จึงต้องปรับตัวและหากลยุทธ์ เพื่อสร้างความอยู่รอดให้กับองค์กร ซึ่งการหารายได้จาก Ancillary Service ถือว่าเป็นกลยุทธ์สำคัญที่ทำให้ สายการบินสามารถฟื้นตัวจากวิกฤตครั้งนั้นได้ (CAAT, 2018)

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบผลกำไรและผลขาดทุนของ Qatar Airways, Singapore Airline และ All Nippon Airways ในช่วงปี 2011-2021

PROFIT / LOSS (US Million)			
Years	Qatar Airways	Singapore Airline	All Nippon Airways
2011/12	0.81	245.28	572
2012/13	96.93	276.67	639
2013/14	26.73	262.07	328
2014/15	100.71	268.64	703
2015/16	437.67	586.92	1,182
2016/17	754.38	262.8	1,257
2017/18	-68.04	950.46	1,773
2018/19	-1283.04	498.59	1,389
2019/20	-1892.43	-154.76	464
2020/21	-4010.31	-3117.83	-4,191

ที่มา: รายงานประจำปีของ Qatar Airways, Singapore Airline และ All Nippon Airways (2021)



ภาพที่ 3 แสดงแผนภาพผลกำไรและขาดทุนของ Qatar Airways, Singapore Airline และ All Nippon Airways ระหว่างปี 2011-2021

จากแผนภาพการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานย้อนหลัง 10 ปี ของสายการบินกาตาร์แอร์ สายการบินสิงคโปร์ และสายการบิน ANA ในช่วงระหว่างปี 2011-2021 จะเห็นได้ว่าสายการบินทั้ง 3 สายการบินมีผลกำไรอย่างต่อเนื่อง ในช่วงระยะก่อนเกิดวิกฤตโรคระบาดโควิด-19 และแสดงผลการขาดทุนอย่างชัดเจนนับตั้งแต่มีวิกฤตโรคระบาดโควิด-19

การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Transportation) เป็นการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ธุรกิจสายการบินของประเทศต่าง ๆ ได้พัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้ทันสมัยเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของผู้มาใช้บริการ บริษัทสร้างเครื่องบินทั้ง Airbus และ Boeing ได้มีการสร้างเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อสามารถบรรจุสินค้าและบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้นและรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ยังมีการขยายและปรับปรุงบริเวณคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานให้กว้างขวางทันสมัยเพื่อให้การขนส่งสินค้าดำเนินไปอย่างสะดวกและรวดเร็วจากเมืองต้นทางไปยังเมืองปลายทาง (Krinate & Jittangwattana, 2008) กล่าวถึงทั้งข้อดีและข้อเสียของการขนส่งทางอากาศว่า การขนส่งทางอากาศมีข้อดีและข้อเสียหลายประการ ซึ่งข้อดีที่ทำให้ผู้สนใจใช้บริการมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น คือ

1. ความรวดเร็ว (Speed) ซึ่งใช้เวลาในการขนส่งน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ
2. การขนส่งระยะไกล (Long-distance Movement) ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศหรือทวีปใช้เวลาในการเดินทางลดลง และมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
3. การขนส่งสิ่งของฉุกเฉิน (Emergency Shipment) เนื่องจากระยะเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วของเครื่องบินการขนส่งทางอากาศจึงสามารถตอบสนองต่อความต้องการอย่างเร่งด่วนได้เป็นอย่างดี
4. การขนส่งของที่มีมูลค่าสูง (High Value Shipment) สินค้าที่มีมูลค่าสูงนั้นจะมีความเสี่ยงจาก

การที่สินค้าจะเกิดการเสียหาย หรือเกิดการสูญหาย ดังนั้นการขนส่งทางอากาศที่ใช้ระยะเวลาสั้น จึงเหมาะสมที่จะใช้ขนส่งสินค้าประเภทนี้

5. ความถี่ในการขนส่งสินค้า (High Frequency of Service) เนื่องจากในแต่ละวันจะมีเที่ยวบิน ทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศมากมาย ทำให้การขนส่งทางอากาศสามารถตอบสนองต่อทั้ง ความต้องการในการขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างดี

6. ความเชื่อถือได้ (Reliable) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศคือเครื่องบินซึ่งมีความปลอดภัยสูง และมีการตรวจสอบ สภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา สามารถนำพาสินค้าและผู้โดยสารไปสู่ จุดหมายได้อย่างปลอดภัย

7. สินค้าเสียหายน้อย (Low Damage) เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่น้อย ทำให้ลดความเสียหาย ที่อาจเกิดขึ้นได้มากกว่าการขนส่งสินค้าประเภทอื่น

8. ต้นทุนสินค้าคงคลังต่ำ (Low Inventory Cost) ช่วยให้สามารถลดจำนวนสินค้าคงคลังและลดต้นทุน ในการจัดเก็บคลังได้

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะมีข้อได้เปรียบการขนส่งประเภทอื่น ๆ แต่ในขณะเดียวกัน ก็มีข้อเสียเช่นกัน ได้แก่

1. ต้นทุนการขนส่งสูง (High Cost) ซึ่งมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ราคาของเครื่องบิน และอัตราค่าเช่าของเครื่องบินที่มีต้นทุนสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น

2. การเข้าถึงผู้ใช้บริการจำกัด (Poor Accessibility) เนื่องจากการขนส่งทางอากาศต้องการสนามบิน เพื่อให้บริการเท่านั้น

3. ความอ่อนไหวทางด้านสภาพอากาศ (Weather Sensitive) ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญที่ไม่สามารถ ควบคุม

แม้ว่าธุรกิจการบินจะมีการหยุดชะงักของการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร แต่ธุรกิจการบินได้มีแนวทางการปรับตัวโดยการนำอากาศยานมาใช้เพื่อกิจการอื่นทดแทน สายการบินต่าง ๆ ได้มีการปรับอากาศยาน เพื่อนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าและการส่งความช่วยเหลือทางการแพทย์แก่ประเทศต่าง ๆ (Worakamnueng, 2020) มีวิธีปรับเปลี่ยนฝูงบินโดยสารให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า 3 รูปแบบเพื่อรองรับการใช้งาน ประกอบด้วย (1) ใช้เครื่องบินโดยสารขนส่งสินค้าโดยวางสินค้าบนที่นั่งโดยสารและใช้ตาข่ายยึดคลุมสินค้าให้อยู่กับที่ (2) ถอดที่นั่งโดยสารออกเพื่อเพิ่มพื้นที่ระวางสินค้าและ (3) ดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่ง สินค้าอย่างถาวร ซึ่งสามารถช่วยเพิ่มการขนส่งสินค้าแทนผู้โดยสารได้

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยโดยการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (Documentary research) เพื่อทบทวนแนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องโดยมุ่งเน้นการศึกษาลักษณะของวิกฤต ไวรัสโควิด-19 ที่มีต่อสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบวิจารณ์ญาณหรือ แบบเจาะจง (Judgment or purposive sampling) จำนวน 3 สายการบิน ซึ่งได้รับการจัดอันดับให้เป็น 3 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World Best Airline) ประจำปี 2021 จาก Skytrax คือ กาตาร์แอร์เวย์ส (Qatar

Airways) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airline) และออลนิปปอน แอร์เวย์ส (All Nippon Airways) เพื่อศึกษาข้อมูลทฤษฎีจากรายงานประจำปีของสายการบิน ได้แก่ ข้อมูลกำไรขาดทุนสุทธิ และข้อมูลรายรับด้านต่าง ๆ ของสายการบิน

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาในครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลแบบอัตราส่วน (Ratio Analysis) เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของข้อมูล 2 ชุด โดยให้ตัวหนึ่งเป็นตัวตั้งอีกตัวหนึ่งเป็นตัวหาร เรียกว่าอัตราส่วน โดยมีสูตรคำนวณคือ

$$\text{อัตราส่วนรายได้จากผู้โดยสารต่อรายได้ทั้งหมด} = \frac{\text{รายได้จากผู้โดยสาร}}{\text{รายได้ทั้งหมด}}$$

$$\text{อัตราส่วนรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อรายได้ทั้งหมด} = \frac{\text{รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศ}}{\text{รายได้ทั้งหมด}}$$

นอกจากนี้ยังใช้การวิเคราะห์ตามแนวนอน (Horizontal Analysis) (Srisaeng & Ularangkul, 2019) เพื่อทำการเปรียบเทียบตัวเลขรายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรจากปี 2019 เป็นปี 2020 โดยได้ทำการวิเคราะห์อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Percentage Change Analysis) ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในแต่ละปี โดยให้อยู่ในรูปอัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Battal & Bakir, 2017) โดยมีสูตรการคำนวณคือ

$$\text{Percentage change} = \frac{(\text{รายได้จากผู้โดยสารในปีปัจจุบัน} - \text{รายได้จากผู้โดยสารใน 1 ปีก่อนหน้า}) \times 100}{\text{รายได้จากผู้โดยสารในปีก่อนหน้า}}$$

$$\text{Percentage change} = \frac{(\text{รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศในปีปัจจุบัน} - \text{รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศใน 1 ปีก่อนหน้า}) \times 100}{\text{รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศในปีก่อนหน้า}}$$

ผลการศึกษา

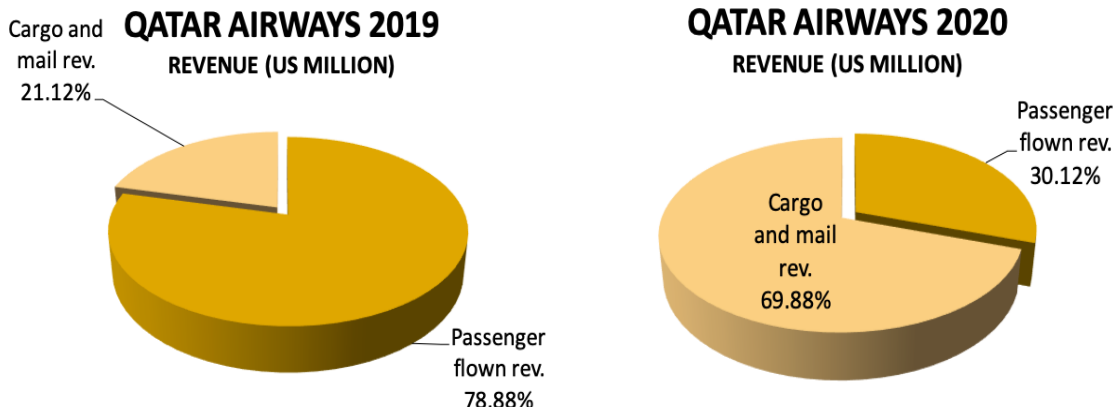
จากการศึกษาข้อมูลกำไรขาดทุนสุทธิ และข้อมูลรายรับด้านต่าง ๆ ของสายการบินช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 และช่วงระหว่างสถานการณ์โควิด-19 จากรายงานประจำปี 2019 ถึงปี 2021 ของสายการบินที่ได้รับการจัดอันดับว่าเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในโลก ประจำปี 2021 3 อันดับแรก ได้แก่ Qatar Airways, Singapore Airline และ All Nippon Airways (ANA) พบว่าสถานการณ์โควิด-19 มีผลกระทบทางด้านการเปลี่ยนแปลงแหล่งรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ ดังนี้

ตารางที่ 4 ตารางแสดงข้อมูลรายรับจากผู้โดยสารและรายรับจากการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินกาตาร์ แอร์เวย์ส สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ และสายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์ส

Qatar Airways					
YEAR	REVENUE (US MILLION)				
	Passenger flown rev.	Cargo and mail rev.	Total Operating rev.	PAX	CARGO
2019/20	10,008.90	2,680.56	12689.46	78.88%	21.12%
2020/21	2,152.17	4,992.57	7144.74	30.12%	69.88%
Singapore Airline					
YEAR	REVENUE (US MILLION)				
	Passenger flown rev.	Cargo and mail rev.	Total Operating rev.	PAX	CARGO
2019/20	7,586.38	1,424.52	9,010.90	84.19%	15.81%
2020/21	393.32	1,977.57	2,370.89	16.59%	83.41%
All Nippon Airways					
YEAR	REVENUE (US MILLION)				
	Passenger flown rev.	Cargo and mail rev.	Total Operating rev.	PAX	CARGO
2019/20	11665.61	1156.31	12821.91583	90.98%	9.02%
2020/21	1831.74	1635.37	3467.104448	52.83%	47.17%

จากการเปรียบเทียบรายรับด้านผู้โดยสารและรายรับด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินพบว่า ผลกระทบจากวิกฤตโควิด-19 ที่มีผลต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ทำให้สายการบินมีการปรับตัวหันมาขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มมากขึ้น โดยทั้งสามสายการบินมีสัดส่วนรายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังนี้

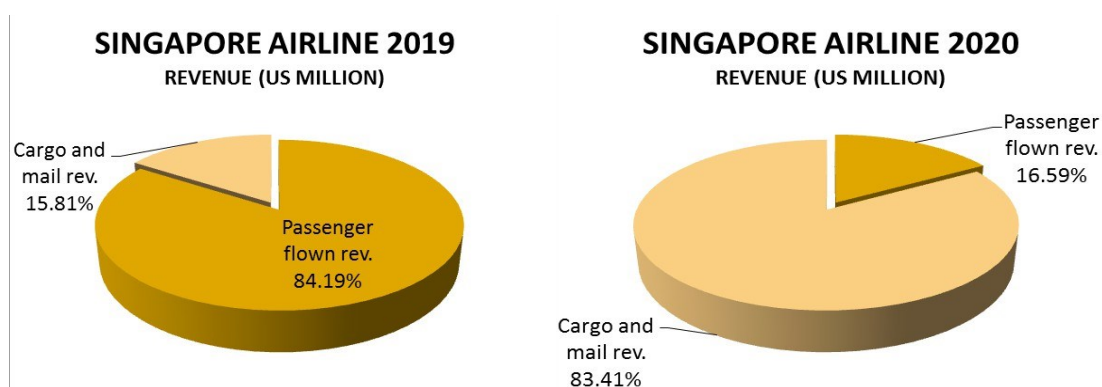
สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ส



ภาพที่ 4 แผนภูมิวงกลมแสดงสัดส่วนของรายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ส ระหว่างปี 2019-2020

ในปี 2019 สายการบินกาตาร์แอร์เวย์สมีสัดส่วนรายได้ของผู้โดยสารร้อยละ 78.88 และมีสัดส่วนรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศเพียงร้อยละ 21.12 ในขณะที่ปี 2020 ท่ามกลางสถานการณ์โควิด-19 สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ส มีสัดส่วนของรายได้ที่เปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือมีสัดส่วนของรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ 69.88 ในขณะที่รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารมีเพียงร้อยละ 30.12

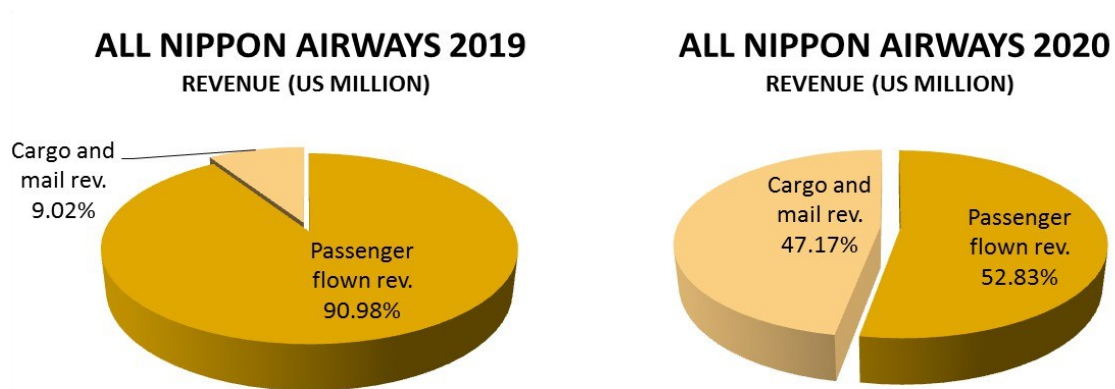
สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์



ภาพที่ 5 แผนภูมิวงกลมแสดงสัดส่วนของรายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ระหว่างปี 2019-2020

ในปี 2019 ก่อนสถานการณ์โควิด-19 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มีสัดส่วนรายได้จากผู้โดยสารมากกว่ารายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีสัดส่วนรายได้จากผู้โดยสารมากถึงร้อยละ 84.19 และรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศเพียงร้อยละ 15.81 และในปี 2020 สายการบินสิงคโปร์มีสัดส่วนรายได้จากผู้โดยสารลดลงเหลือเพียงร้อยละ 16.59 ในขณะที่รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศมีมากขึ้นถึงร้อยละ 83.41

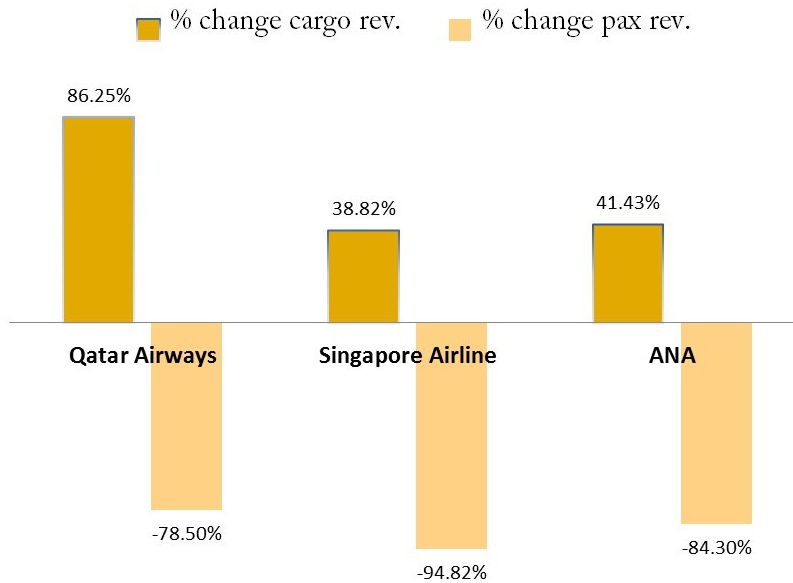
สายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์ส์



ภาพที่ 6 แผนภูมิวงกลมแสดงสัดส่วนของรายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์ส์ ระหว่างปี 2019-2020

ในปี 2019 ก่อนสถานการณ์โควิด-19 สายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์ส์ มีสัดส่วนรายได้จากผู้โดยสารมากกว่ารายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีสัดส่วนรายได้จากผู้โดยสารมากถึงร้อยละ 90.98 และรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศเพียงร้อยละ 9.02 ซึ่งถือว่ามีส่วนที่น้อยที่สุดในบรรดา 3 สายการบิน ในขณะที่ปี 2020 สายการบิน ออลนิปปอน แอร์เวย์ส์ มีสัดส่วนของรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ 47.17 และรายได้ผู้โดยสารลดลงเหลือเพียงร้อยละ 52.83

% CHANGE OF REVENUE 2019-2020



ภาพที่ 7 แผนภาพแสดงอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ส สิงคโปร์แอร์ไลน์ และออลนิปปอน แอร์เวย์ส ในปี 2020

จากผลการศึกษารายได้จากผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศของทั้ง 3 สายการบิน นักวิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าอัตราร้อยละความเปลี่ยนแปลงจากปี 2019 ช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 ถึงปี 2020 ซึ่งอยู่ในระหว่างสถานการณ์โควิด พบว่า ทั้ง 3 สายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) มีค่าความเปลี่ยนแปลงที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ มีรายได้จากผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมาก โดยสายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ มีค่าความเปลี่ยนแปลงมากที่สุดถึงร้อยละ -94.82 สายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์ส ร้อยละ -84.3 และสายการบินกาตาร์ แอร์เวย์สร้อยละ -78.50 ในขณะที่ทั้งสามสายการบินมีอัตราร้อยละค่าความเปลี่ยนแปลงของรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น โดยสายการบินกาตาร์ แอร์เวย์ส มีมากที่สุดถึงร้อยละ 86.25 ตามด้วยสายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์สร้อยละ 41.43 และสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ร้อยละ 38.82

อภิปรายผล

จากการศึกษาพบว่าผลกระทบของโรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่หรือโควิด-19 ที่มีต่อสายการบินเป็นผลมาจากข้อจำกัดในการเดินทางของผู้โดยสาร ทำให้รายได้จากผู้โดยสารมีสัดส่วนที่ลดลงมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของสายการบินด้านอื่น ผลกระทบจากโรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่หรือโควิด-19 ส่งผลให้สายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างเห็นได้ชัด สายการบินชั้นนำของโลกประสบกับปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานมากที่สุดในรอบ 10 ปี ดังเห็นได้จากแผนภาพที่ 3 โดยรายได้จากผู้โดยสารเป็นสัดส่วนที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดเนื่องจากข้อจำกัดในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้อง

กับงานวิจัยของ Xiaoqian Sun (2021) ที่ทำการศึกษาโรคระบาดโควิด-19 และการเดินทางทางอากาศ ระบุว่าโรคโควิด-19 มีผลกระทบต่อความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบินในตลาดระหว่างประเทศ โดยเฉพาะทางด้านการใช้ประโยชน์จากเครื่องบินซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องการเดินทางของผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตาม ในแง่ของการขนส่งสินค้าทางอากาศพบว่ามีส่วนรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้สายการบินต่างเริ่มมีการปรับตัวและปรับช่องทางการหารายได้ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการวิเคราะห์การตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) จาก IATA ระบุว่าแนวโน้มการขนส่งสินค้าทางอากาศมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด โดยข้อมูลล่าสุดจาก IATA ในเดือนกรกฎาคม ปี 2021 ระบุว่าจำนวนปริมาณการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนกรกฎาคม ปี 2019 (IATA, 2021) นอกจากนี้ บทความของ Airfreight Logistics ยังได้ระบุว่าในสถานการณ์โควิด-19 ที่ผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางทางอากาศได้ ทำให้สายการบินจำนวนมากทำการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อรองรับความต้องการบริการขนส่งที่มากขึ้น และเพื่อพยุงกิจการสายการบินให้อยู่รอดต่อไป (Worakamnueng, 2020) เช่น ประเทศเยอรมนี ผ่านสายการบิน Lufthansa และสหราชอาณาจักร ผ่านสายการบิน British Airways เป็นที่น่าสังเกตว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศไม่ได้รับผลกระทบมาก และจากการศึกษาสายการบิน FedEx UPS และ DHL พบว่าสถานการณ์โควิด-19 ทำให้การดำเนินงานในช่วงแรกมีความแปรปรวนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น (Sun, et al., 2021)

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1. แม้ว่าธุรกิจการบินทั่วโลกจะมีการหยุดชะงักของการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร สายการบิน Qatar Airways, Singapore Airline และ All Nippon Airways ควรศึกษากลยุทธ์การปรับตัวด้านอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ เช่น การปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบดิจิทัลของแอร์เอเชีย ซึ่งส่งผลให้ฐานลูกค้าและรายได้ของแอร์เอเชียเพิ่มขึ้น จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่ไม่ใช่รายได้จากการขายที่นั่งบนเครื่องบิน (non-airline business) ในไตรมาส 3 ของปีที่แล้ว non-airline business เติบโตขึ้น 182 เปอร์เซ็นต์ และเกือบทุกธุรกิจสามารถทำกำไร โดยบริษัท คาดหวังว่าธุรกิจ non-airline business จะสร้างรายได้โดยรวมมากถึง 50 เปอร์เซ็นต์ของรายได้ทั้งหมดภายใน 3-5 ปี และในระยะยาวจะแซงหน้ารายได้จากการบิน (SME Thailand Club, 2021)

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมด้านปัจจัยอื่นๆ ที่เป็นการปรับตัวของสายการบินต่าง ๆ นอกเหนือจากการเพิ่มรายได้โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศ เช่น กลยุทธ์การลดต้นทุนทางด้านบุคลากร จากงานวิจัยของ Sobieralski, J. B. (2020) ระบุว่าสายการบินขนาดใหญ่จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 มากถึงร้อยละ 60-80 โดยเมื่อเปรียบเทียบกับเหตุการณ์ร้ายแรงอื่น เช่น เหตุการณ์ 9/11 หรือ SARS พบว่าแนวโน้มที่เหมือนกันคือการปรับลดพนักงานสายการบิน โดยมีสัดส่วนการลดลงมากกว่าร้อยละ 13 และเป็นการลดลงอย่างถาวรมากถึงร้อยละ 7 (Kim, 2021) ซึ่งพบว่าเป็นแนวทางที่สายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบมีการนำมาปรับใช้เพื่อลดต้นทุนการปฏิบัติงาน โดยสายการบินกาตาร์ ทำการปรับลดเงินเดือนพนักงานและเลิกจ้างนักบินบางส่วน (Reuters, 2020) สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ มีการปรับลดเช่นกัน โดยได้เริ่มปรับลดพนักงาน

ของบริษัทสายการบินในเครือในไตรมาสแรกโดยนับจากเดือน มีนาคม 2563 จนถึงเดือนมีนาคม 2564 (Thairat Online, 2020) สำหรับสายการบินออลนิปปอน แอร์เวย์ส ได้มีการปรับลดเงินเดือนพนักงานและเสนอให้พนักงานลาออกโดยสมัครใจเพื่อลดต้นทุนให้ได้มากถึงร้อยละ 30 (Isawa and Sugiura, 2021)

2. ควบคู่กับสายการบินอื่น ๆ ที่ไม่ใช่แค่สายการบินแบบ Full service เนื่องจากสายการบินแบบ Low cost ในปัจจุบันนี้มีอยู่หลากหลายสายการบินและได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเช่นเดียวกับสายการบินแบบ Full Service ที่สำคัญได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่หรือโควิด-19 (COVID-19) เช่นกัน เช่น สายการบิน Airasia หรือสายการบิน Jetstar

เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2564). โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19). [Online]. Available: <https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/>. [2564, กันยายน 18].
- กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). COVID-19 และผลกระทบต่อการท่องเที่ยวไทย. [Online]. Available: <https://www.mots.go.th/download/TourismEconomicReport/4-1TourismEconomicVol4.pdf>. [2564, สิงหาคม 30].
- กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา. (2564). สถิตินักท่องเที่ยว. [Online]. Available: https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411. [2564, สิงหาคม 20].
- กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา. (2564). สถานการณ์ด้านการท่องเที่ยว. [Online]. Available: <https://secretary.mots.go.th/policy/>. [2564, สิงหาคม 20].
- ไทยรัฐออนไลน์. (2563). สายการบินเจ็ทหนักร์ 'ลิงคโพรแอร์ไลน์' ลดพนักงานพร้อมลดปริมาณเที่ยวบิน. [Online]. Available: <https://www.thairath.co.th/business/market/1928100>. [2564, กันยายน 16].
- ไทยรัฐออนไลน์. (2563). ลิงคโพรแอร์ไลน์ส ปรับตัว เปิดโปรแกรมสอนบุคลากรภาพหลังจำนวนผู้โดยสารลด. [Online]. Available: <https://www.thairath.co.th/business/market/1968441>. [2564, กันยายน 16].
- บางกอก อินไซด์. (2564). พิชโควิด ลิงคโพรแอร์ไลน์ขาดทุนแสนล้าน เล็งออกหุ้นกู้แปลงสภาพ. [Online]. Available: <https://www.thebangkokinsight.com/news/world-news/covid-19-world-news/626585/>. [2564, กันยายน 15].
- บิลเลียน เวย์. (2563). เปิดตัว “การบินไทย” ในปี 2019 รายได้-ค่าใช้จ่าย อะไรเท่าไรบ้าง. [Online]. Available: <https://www.billionway.co/thai-airways-revenue-expense-profit-2019/>. [2564, กันยายน 28].
- ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2521). การขนส่งเบื้องต้น. กรุงเทพฯ: บำรุงนุกุลกิจ.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2563). ลิงคโพรแอร์ไลน์ เปิดโมเดลธุรกิจร้านอาหารบนเครื่องบิน. [Online]. Available: <https://www.prachachat.net/world-news/news-536563>. [2564, กันยายน 18].

- พนารัตน์ ศรีแสง และภวัญญู อุฬารางกูร. (2562). การวิเคราะห์รายได้เชิงพาณิชย์ของสนามบินไทย. **วารสารเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวสู่ความยั่งยืน**. 1 (2), 24-34.
- มนสินี เลิศคชสีห์. (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการสายการบินการบินไทย สำหรับการให้บริการภายในประเทศ. การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญา หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รุ่งพิสิฐ วรคำนิง. (2563). สายการบินทั่วโลกปรับตัวฝ่าวิกฤต COVID-19 ด้วยกลยุทธ์ขนส่งสินค้าผ่านอากาศยานโดยสาร. [Online]. Available: <https://www.airfreight-logistics.com/th/airlines-across-the-globe-carry-cargo-via-passenger-planes-as-they-navigate-through-the-covid-19-crisis/>. [2564, กันยายน 29].
- วสุตม์ โชติพานิช. (2561). ปัจจัยด้านคุณภาพบริการ การรับรู้คุณค่า และภาพลักษณ์สายการบิน ที่ส่งผลต่อความตั้งใจซื้อบริการซ้ำในบริบทของสายการบินเต็มรูปแบบ Impact of Service Quality, Perceived Value and Brand Image on Re-service Intention in Context of Full-service Airlines. [Online]. Available: http://dspace.bu.ac.th/jspui/bitstream/123456789/3449/1/wasut_chot.pdf. [2564, กันยายน 30].
- สมประวิณ มั่นประเสริฐ. (2563). ดีใจที่เศรษฐกิจ วิกฤตโควิดระลอกสาม. [Online]. Available: <https://www.the101.world/somprawin-manprasert-interview/>. [2564, สิงหาคม 15].
- สำนักงานการบินพลเรือน. (2561). บริการเสริมของสายการบิน (Ancillary Service). [Online]. Available: <https://www.caat.or.th/th/archives/38887>. [2564, สิงหาคม 25].
- สุจิตรา ริมดุสิต. (2563). ประวัติความเป็นมาอุตสาหกรรมการบิน. [Online]. Available: http://elfhs.sru.ac.th/sujitar_su/pluginfile.php/355/mod_resource/content/0/doc_tim1407. [2564, สิงหาคม 15].
- อินโฟเควส. (2564). UNWTO เผยอุตสาหกรรมท่องเที่ยวปี 63 เลวร้ายที่สุดเป็นประวัติการณ์. [Online]. Available: <https://www.infoquest.co.th/2021/62739>. [2564, สิงหาคม 15].

References

- Battal, U., & Bakir, M. (2017). The Current Situation and Change in Airport Revenues: Research on The Europe's Five Busiest Airports. **International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences**. 7 (7), 287-300.
- Finance-Rumour. (2563). ประเภทสายการบินโดยสาร (Passenger Airlines) และระดับชั้นตัวเครื่องบิน (Class). [Online]. Available: <https://www.finance-rumour.com/lifestyle/travel/passenger-airlines-class/>. [2021, September 29].
- Isawa, M. and Sugiura, E. (2020). Japan's ANA Seeks Voluntary Layoffs and 30% Pay Cut. [Online]. Available: <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/Japan-s-ANA-seeks-voluntary-layoffs-and-30-pay-cut>. [2021, September 30].

- Kim, K. (2021). Impacts of COVID-19 on Transportation: Summary and Synthesis of Interdisciplinary Research. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**. 9 (100305), 1-4.
- Lordan, O., Sallan, J. M., & Simo, P. (2014). Study of the Topology and Robustness of Airline Route Networks from the Complex Network Approach: a Survey and Research Agenda. **Journal of Transport Geography**. 3 (C), 112–120.
- Reuters. (2020). **Qatar Airways to Lay off Some Pilots, Cut Wages**. [Online]. Available: <https://www.reuters.com/article/health-coronavirus-qatar-airways/qatar-airways-to-lay-off-some-pilots-cut-wages-idUSL8N2DS3ST>. [2021, September 30].
- Singaporeair. (2021). **Annual Report and Sustainability Report**. [Online]. Available: https://www.singaporeair.com/en_UK/sg/about-us/information-for-investors/annual-report/. [2021, September 25].
- Skytrax, (2021). **World Airline Award 2021**. [Online]. Available: <https://www.worldairlineawards.com/>. [2021, September 15].
- SME Thailand Club. (2021). **Take a look at "Tony Fernandes", the veteran CEO of AirAsia. Turn your business into more than just an airline**. [Online]. Available: <https://www.smethailandclub.com/aec-6669-id.html>. [2021, September 15].
- Sobieralski, J.B. (2020). COVID-19 and airline employment: Insights from historical uncertainty shocks to the industry. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**. 5 (100123), 1-9.
- Sun, X., Wandelt, S., Zhang, A., and Zheng, C. (2021). COVID-19 Pandemic and Air Transportation: Successfully Navigating the Paper Hurricane. **Journal of Air Transport Management**. 94 (102062), 1-13.
- World Health Organization (WHO). (2021). **WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard**. [Online]. Available: <https://covid19.who.int/>. [2021, September 15].

Translated Thai References

- Bangkok Insight. (2021). **COVID-19: Singapore Airlines loses one hundred billion Aims to issue convertible bonds**. [Online]. Available: <https://www.thebangkokinsight.com/news/world-news/covid-19-world-news/626585/>. [2021, September 15]. (in Thai)
- Billion Way. (2020). **Declare revenue-expenses of “Thai Airways” in 2019**. [Online]. Available: <https://www.billionway.co/thai-airways-revenue-expense-profit-2019/>. [2021, September 28]. (in Thai)

- Chotpanich, W. (2018). **Impact of Service Quality, Perceived Value and Brand Image on Re-service Intention in Context of Full-service Airlines**. [Online]. Available: http://dspace.bu.ac.th/jspui/bitstream/123456789/3449/1/wasut_chot.pdf. [2021, September 30]. (in Thai)
- Department of Disease Control. (2021). **Corona Virus Infection 2019 (COVID-19)**. [Online]. Available: <https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/>. [2021, September 18]. (in Thai)
- Economic Tourism and Sports Division. (2564). **Tourism Situation**. [Online]. Available: <https://secretary.mots.go.th/policy/>. [2021, August 20]. (in Thai)
- Infoquest. (2021). **UNWTO mentioned ‘The tourism industry in 2020 was the worst on record’**. [Online]. Available: <https://www.infoquest.co.th/2021/62739>. [2021, August 15]. (in Thai)
- Krainate, P. and Jittangwattana, B. (2008). **Preliminary transportation**. Bangkok: Bamrungnukoolkij. (in Thai)
- Lertkojchasie, M. (2015). **Factors Affecting Consumer Choice of Thai Airways Domestic Flights**. An independent study submitted in partial fulfillment of. The requirements for the degree of master of business administration. Faculty of commerce and accountancy. Thammasat university. (in Thai)
- Manprasert, S. (2020). **economic problems the third wave of the COVID crisis**. [Online]. Available: <https://www.the101.world/somprawin-manprasert-interview/>. [2021, August 15]. (in Thai)
- Ministry of Tourism and Sports. (2020). **COVID-19 and its impact on tourism in Thailand**. [Online]. Available: <https://www.mots.go.th/download/TourismEconomicReport/4-1TourismEconomic Vol4.pdf>. [2021, August 30]. (in Thai)
- Ministry of Tourism and Sports. (2021). **Tourist statistic**. [Online]. Available: https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411. [2021, August 20]. (in Thai)
- Prachachatbusiness. (2020). **Singapore Airlines Operate an in-flight restaurant business model**. [Online]. Available: <https://www.prachachat.net/world-news/news-536563>. [2021, September 18]. (in Thai)
- Rimdusit, S. (2020). **Aviation Business History**. [Online]. Available: http://elfhs.ssr.u.ac.th/sujitar_su/pluginfile.php/355/mod_resource/content/0/doc_tim1407. [2021, August 15]. (in Thai)

- Srisaeng, P. & Ularangkul, P. (2019). An Analysis of the Non-Aeronautical Revenue of Thai Airports. *Journal of Sustainable Tourism Development*. 1 (2), 24-34. (in Thai)
- Thairat Online. (2020). **Airline Suffer, Singapore Airlines cuts staff and flight volume**. [Online]. Available: <https://www.thairath.co.th/business/market/1928100>. [2021, September 16]. (in Thai)
- Thairat Online. (2020). **Singapore Airlines has launched a personality training program after the number of passengers dropped**. [Online]. Available: <https://www.thairath.co.th/business/market/1968441>. [2021, September 16]. (in Thai)
- The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT). (2018). **Ancillary Service**. [Online]. Available: <https://www.caat.or.th/th/archives/38887>. [2021, August 25]. (in Thai)
- Worakamnueng, R. (2020). **Airlines are adapting to the COVID-19 crisis with a strategy to transport cargo through passenger aircraft**. [Online]. Available: <https://www.airfreight-logistics.com/th/airlines-across-the-globe-carry-cargo-via-passenger-planes-as-they-navigate-through-the-covid-19-crisis/>. [2021, September 29]. (in Thai)

คณะผู้เขียน

นายฐาปนะ แต่งจ้อย

โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
295 ถนนนครราชสีมา แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
e-Mail: thapana_tan@dusit.ac.th

นางสาวปาไลดา สำเภาทอง

โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
295 ถนนนครราชสีมา แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
e-Mail: parleda_sam@dusit.ac.th

นางสาวนียกานต์ ลิ้มอรุณ

โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
295 ถนนนครราชสีมา แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
e-Mail: neeyakarn_lim@dusit.ac.th