

การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ: การปรับตัวของธุรกิจการบินภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

Air Freight Service: The Change in Airline Business under the Pandemic of Coronavirus Disease 2019

Received 16 July 2021

Revised 18 August 2021

Accepted 18 August 2021

อังคณา ถนอมเกียรติ และ ธนพล อินประเสริฐกุล

บริษัท ไทยฟลైทเทรนนิ่ง จำกัด

(ในสังกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน))

Angkana Thanomkiat and Thanapol Inprasertkul

THAI Flight Training Academy

(In the affiliation Thai Airways International Public Company Limited)

บทคัดย่อ

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID – 19) ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินอย่างมาก โดยเฉพาะธุรกิจการบิน จากมาตรการข้อจำกัดเรื่องการเดินทางในประเทศและต่างประเทศ หรือความต้องการการเดินทางของผู้บริโภคที่น้อยลง การคาดการณ์การฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมการบินที่จะเป็นไปอย่างช้าๆ ประกอบกับพฤติกรรมผู้บริโภคและสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม มีรูปแบบการใช้ชีวิตแบบวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) เพื่ออยู่ร่วมกับการระบาดของเชื้อไวรัส ส่งผลให้สายการบินเริ่มปรับเปลี่ยนแผนดำเนินงานทางธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน บทความนี้พบว่า แนวโน้มการอยู่รอดของธุรกิจการบินในปัจจุบัน ต้องพึ่งพาการปรับตัวในการดำเนินงานของธุรกิจอย่างรวดเร็วเหมาะสมกับสถานการณ์ สายการบินต้องมุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ โดยให้สอดคล้องกับรูปแบบวิถีชีวิตของผู้บริโภคแบบความปกติใหม่ (New Normal) และความปกติถัดไป (Next Normal) หลังวิกฤต ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีและการให้บริการดิจิทัลที่เหมาะสม จะเป็นหนทางในการสร้างโอกาสเพิ่มรายได้และการอยู่รอดของสายการบินในปัจจุบันได้

คำสำคัญ: การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ธุรกิจการบิน การปรับตัว โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

Abstract

The continuing global pandemic of Coronavirus disease 2019 has heavily affected the aviation industry especially the airline business, resulting from the measures and restrictions on both domestic and international travels or the increase in consumer's travel demands. The prediction on the industry demonstrated a slightly slow recovery due to the changes on consumer's behaviors and social conditions. People have changed their form of living called New Normal to be able to live with the pandemic, thus the global airlines have started to remodeling or adapting their business plans which are more suitable for the current crisis.

This article found that to remain the existence of airline business in the recent crisis, the airlines must quickly change their business plans that are more suitable and flexible. The airline should focus on increasing their potentials and efficiency on air freight or cargo services both domestic and international routes. While, the plan should appropriately match both new ways of living: New Normal and Next Normal, emphasizing on the development of modern technology and digital services will enhance the opportunity to increase their revenue, resulting in the existence of their business.

Keywords: Air Freight Service, Airline Business, Change, Coronavirus Disease 2019

บทนำ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินอย่างมาก ยกตัวอย่างเช่น ธุรกิจสายการบินได้รับผลกระทบหลักในเรื่องรายได้จากปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง เช่นเดียวกับธุรกิจสายการบิน ที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางปฏิบัติเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงาน ส่งผลให้ขีดความสามารถในการให้บริการลดลง ทั้งเรื่องการจัดจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร หรือการลดจำนวนเที่ยวบินที่ทำให้เสียโอกาสในการรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ จากมาตรการข้างต้นทำให้สายการบินสูญเสียรายได้จากการให้บริการ และความสามารถในการบริหารต้นทุนการดำเนินงานลดลง จนเกิดการขาดสภาพคล่องทางการเงิน เป็นต้น อย่างไรก็ตามสายการบินยังคงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจโลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ปัจจุบัน ที่ต้องดำเนินการขนส่งสินค้าเวชภัณฑ์และสิ่งของอื่นที่จำเป็นภายใต้ข้อจำกัดการเดินทางหลังมีการแพร่ระบาดของโรค นอกจากนี้ รัฐบาลของแต่ละประเทศสามารถใช้ธุรกิจการบินเป็นเครื่องมือสนับสนุนและช่วยให้เกิดการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจได้ เช่น การเชื่อมต่อศูนย์กลางอุตสาหกรรมการผลิต และการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ (ทักษิณา แสนเย็น, วรวิทย์ เว็นบาปและคณะ, 2563) ด้วยเหตุนี้ บทความนี้จะมุ่งเน้นศึกษาการปรับตัวของสายการบิน ในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทาง

อากาศ เพื่อนำเสนอแนวทางการดำเนินงานของธุรกิจการบินแบบชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) จากผลกระทบสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

การวิเคราะห์ผลกระทบต่อธุรกิจการบินขนส่งสินค้าทางอากาศ

นอกจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ สภาพสังคม เศรษฐกิจ และสาธารณสุขของประเทศแล้วนั้น ปฏิเสธไม่ได้ว่าทุกธุรกิจจะได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน ธุรกิจการบินเกี่ยวข้องโดยตรงในการเคลื่อนย้ายคนจำนวนมาก ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นตัวช่วยในการกระจายเชื้อไวรัสไปในวงกว้าง ได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น รัฐบาลในแต่ละประเทศจึงได้ออกมาตรการ แนวทางปฏิบัติ และข้อจำกัดในการเดินทางทางอากาศออกมา เพื่อควบคุมและลดการแพร่กระจายของเชื้อไวรัส ส่งผลให้สายการบินต้องลดปริมาณเที่ยวบิน ยกเลิกเที่ยวบิน จนกระทั่งหยุดดำเนินการบินชั่วคราวทั่วโลก ด้วยเหตุนี้ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศทั่วโลกได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง ทำให้สายการบินทั่วโลกขาดสภาพคล่อง ล้มละลาย และบางสายการบินได้ยุติกิจการไป

เนื่องจากความเสี่ยงในการติดเชื้อที่สูงขึ้น รวมถึงผู้ติดเชื้อไม่อาการแสดง ความต้องการการเดินทางที่ลดลง และมาตรฐานการดูแลความปลอดภัยทางสุขภาพของผู้โดยสารที่สูงขึ้น ธุรกิจสายการบินจึงต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินงานหรือวางแผนธุรกิจใหม่ เช่น การควบคุมกิจการระหว่างสายการบิน การปรับใช้ขนาดของเครื่องบินที่ใช้ให้บริการ หรือการบริการผู้โดยสารด้วยนวัตกรรมรูปแบบใหม่ หรือการใช้ท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถยนต์หรือรถไฟความเร็วสูงไปยังเมืองอื่นๆ (ธนกร ณรงค์วานิช, 2664) เพื่อให้การดำเนินงานสามารถกลับเข้าสู่ภาวะปกติโดยเร็ว อีกตัวอย่างการปรับตัวของธุรกิจสายการบินที่ต่างไปจากเดิมอย่างมาก เช่น สายการบินต่างๆ มุ่งจัดทำแผนการสร้างเครือข่ายการขนส่งสินค้าแทนการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางต่างๆ มากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการสร้างรายได้ในสภาวะวิกฤตินี้ สายการบินโคเรียนแอร์เป็นอีกหนึ่งสายการบินตัวอย่างที่เริ่มขยายเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศ จนสามารถทำกำไรได้ในสถานการณ์ปัจจุบัน (บดีรินทร์ สุรินทรศักดิ์, 2563)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization – ICAO) และหน่วยงานด้านการบินและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ประเมินผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า ด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะมีจำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกในภาพรวม ลดลงร้อยละ 45-50 ในปี 2563 โดยจำนวนที่นั่งโดยสารภายในประเทศจะลดลงร้อยละ 37-40 ส่วนจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศจะลดลงร้อยละ 57-64 อีกทั้งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ประเมินการฟื้นตัวของการบินขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะกลับมาปริมาณใกล้เคียงกับปี 2562 ในปี 2567 โดยที่เที่ยวบินระยะสั้นจะมีอัตราการฟื้นตัวเร็วกว่าเที่ยวบินระยะกลางและระยะไกล สำหรับการคาดการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดย บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานของบริษัทจะมีจำนวนลดลง คิดเป็นร้อยละ 72 หรือเท่ากับ 38.81 ล้านคน ในปีงบประมาณ 2563 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา แต่ยังไม่ประสพภาวะขาดทุนเนื่องจากมีรายได้สะสมจากช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรค อย่างไรก็ตาม บริษัท

ท่าอากาศยานไทย อาจเกิดปัญหาขาดสภาพคล่องหากจำนวนผู้โดยสารมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2564 (สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564) นอกจากนี้สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ทำการประมาณการผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2563-2568 โดยแบ่งออกเป็น กรณี Base Case และกรณี Worst Case โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2563-2568

หน่วย : ล้านคน

ปี	Base Case	Worst Case
2562	88.82	-
2563	16.14	16.08
2564	35.77	20.83
2565	74.00	64.20
2566	83.83	79.17
2567	112.12	89.70
2568	133.30	119.97

ที่มา: สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564

ตารางที่ 2 ผลเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศปี 2563 กับปี 2562

การขนส่งสินค้าทางอากาศ	ไตรมาส 1/2563	ไตรมาส 2/2563	ไตรมาส 1 & 2/2563
ภายในประเทศ	-28.20 %	-87.00 %	-54.10 %
ระหว่างประเทศ	-7.60 %	-51.00 %	-29.10 %
ภาพรวม	-8.90 %	-52.80 %	-30.50 %

ที่มา: สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็น ปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศของประเทศไทย ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน ปี 2563 ในภาพรวมมีจำนวนที่ลดลง คิดเป็นร้อยละ 30.50 โดยพบว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีปริมาณที่ลดลงร้อยละ 29.10 และ 54.10 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การบริการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยส่วนใหญ่ที่ผ่านมา จะทำการขนส่งโดยสายการบินที่ขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าควบคู่กัน (Combined Freight and Passenger Carrier) เป็นหลัก โดยใช้พื้นที่ระวางสินค้าได้ทั้งเครื่องบินโดยสารร่วมกัน ดังนั้นการไม่อนุญาตให้สายการบินดังกล่าวทำการบิน

เข้าสู่ประเทศไทยตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 ยิ่งส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยสายการบินลดลงมากขึ้น (สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564)

ตารางที่ 3 ผลเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศไตรมาส 1/2564 กับปี 2563

การขนส่งสินค้าทางอากาศ	ไตรมาส	ไตรมาส
	1/2564 และ 1/2563	1/2564 และ 4/2563
ภายในประเทศ	- 59.70 %	- 11.20 %
ระหว่างประเทศ	- 13.80 %	+ 14.70 %
ภาพรวม	- 16.00 %	+ 13.90 %

ที่มา: สถาบันการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564

ตารางที่ 3 แสดงให้เห็นภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางอากาศในไตรมาสที่ 1/2564 เปรียบเทียบกับปี 2563 ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าจะลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2563 อาจเป็นเพราะในไตรมาสแรกของปี 2563 เพิ่งเริ่มเกิดการระบาดของเชื้อไวรัส ทำให้กระทบภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบปริมาณการขนส่งสินค้ากับไตรมาส 4/2563 กลับพบว่าในภาพรวมมีปริมาณขนส่งที่มากขึ้น ถึงแม้ปริมาณในประเทศจะลดลงอันเป็นผลมาจากการระบาดระลอกใหม่ในประเทศไทยในเดือนมกราคมนั่นเอง อย่างไรก็ตามทิศทางการเพิ่มขึ้นแสดงให้เห็นถึงการค่อยๆฟื้นตัวของภาคธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ

จากการประมาณการตัวเลขจำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศข้างต้น สามารถแสดงให้เห็นได้ว่าจำนวนที่ลดลงอย่างต่อเนื่องนั้น มาจากปัจจัยการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสและมาตรการการป้องกันความปลอดภัยของแต่ละประเทศ เช่น การไม่อนุญาตให้ผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศ หรือข้อจำกัดและข้อกำหนดเรื่องการเข้าประเทศ แต่ทั้งนี้ยังไม่มีผลการประเมินจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ในปี 2564 หรือจำนวนและประสิทธิภาพของวัคซีนที่ฉีดให้กับประชาชนในแต่ละประเทศ ดังนั้นสายการบินต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจอย่างเร่งด่วน เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่อาจจะไม่เพิ่มขึ้นตามการคาดการณ์เดิม การปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับการผ่อนปรนให้สายการบินสามารถบริการเที่ยวบินเฉพาะขนส่งสินค้า (Cargo Flight) และการยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสาร (Cargo in Cabin) ของผู้ดำเนินการเดินอากาศในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในหลายๆ ประเทศนั้น อาจส่งผลให้ปริมาณการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น และทำให้องค์กรสามารถอยู่รอดได้จากรายได้ที่เพิ่มขึ้น

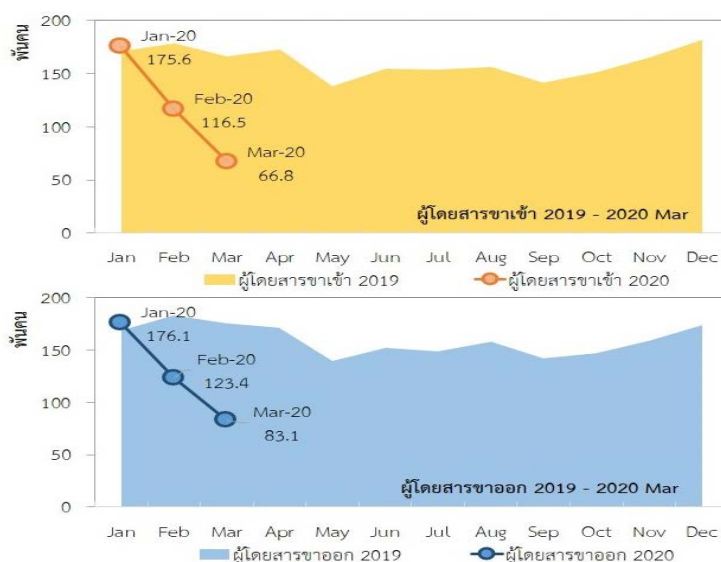
การคาดการณ์แนวโน้ม การเติบโตและความต้องการด้านขนส่งทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association - IATA) คาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกปี 2563 จะอยู่ที่ 1.8 พันล้านคน หดตัว 60.5% จากปี 2562 ซึ่งอยู่ที่ 4.58 พันล้านคน ขณะที่อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มขาดทุนครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์การบินโลก สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก มีปริมาณสูงขึ้นเล็กน้อย จากการใช้พื้นที่ระวางสินค้าใต้ท้องเครื่อง และภายในห้องโดยสารของเครื่องบินมาขนส่งสินค้าแทนในช่วงการระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 สะท้อนจากสัดส่วนรายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อรายได้รวมเพิ่มขึ้นเป็น 36% จาก 12% ในปี 2562 นอกจากนี้ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีแนวโน้มที่จำนวนปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะเพิ่มขึ้นในอนาคต ดังนั้นธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศจะขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 6.2 ต่อปี ในขณะที่ธุรกิจสายการบินขนส่งโดยสารจะเติบโตเฉลี่ยเพียงร้อยละ 5.2 ต่อปี โดยที่ภูมิภาคเอเชียจะมีอัตราเติบโตที่สูงที่สุด จากการคาดการณ์ข้างต้น แสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ เนื่องจากความต้องการการใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงมีอยู่ เนื่องจากมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร (พิชานนท์ เพานูวิท, 2019)

การขนส่งทางอากาศภายใต้ความวิถีชีวิตถัดไป (Next Normal) กับธุรกิจทิศทางใหม่ (New Business Trend)

พรสวรรค์ ยุววรรณ และเสาวณี (2563) นำเสนอผลการประเมินจำนวนผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลกในระยะสั้นในปี 2563 ของธนาคารโลก พบว่าจะมีปริมาณลดลงมากกว่า 40 % ขณะที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ก็ได้ประเมินว่าธุรกิจสายการบินทั่วโลกจะมีรายได้หายไปถึง 113 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของสายการบินโดยตรง สำหรับประเทศไทย การควบคุมและลดการเดินทางในหลายประเทศ ส่งผลให้ผู้บริโภคมีพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนไปอย่างชัดเจน เห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการลดจำนวนเที่ยวบินของสายการบินระหว่างประเทศตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 และการหยุดให้บริการการบินของสายการบินภายในประเทศตามมาตรการของรัฐในภายหลัง เป็นเหตุให้ธุรกิจขนส่งทางอากาศหรือสายการบินในไทยได้รับผลกระทบด้านรายได้การขนส่งผู้โดยสารเป็นอย่างมาก

สถิติจำนวนคนผ่านเขตแดนประเทศไทยปี 2562 ถึงมีนาคม 2563 พบว่าจำนวนคนเดินทางเข้าออกประเทศไทยมีอัตราเริ่มลดลงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 (ขาเข้า 1.16 แสนคน) และลดอย่างมากในเดือนมีนาคม 2563 (ขาเข้า 0.67 แสนคน) ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 สถิติจำนวนคนผ่านเขตแดนประเทศไทยปี 2562 ถึงมีนาคม 2563

ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

ข้อมูลข้างต้นสะท้อนถึงมูลเหตุในการทำให้ปริมาณการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ลดลง อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาภาพรวมของการดำเนินงานธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่ายังไม่ประสบปัญหาและอยู่ในระดับที่สามารถจัดการได้ ถึงแม้จะอยู่ในช่วงที่มีการควบคุมการเดินทางอย่างเคร่งครัด แต่รัฐบาลก็ยกเว้นให้การขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถให้ดำเนินการได้ตามปกติ จากมาตรการการปิดประเทศและปิดเมือง (Lock Down) ของรัฐบาลที่มีมาตรการการควบคุมและจำกัดช่วงเวลาการเดินทาง และการปิดการให้บริการในบางธุรกิจรวมอยู่ด้วยนั้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าได้มีการปรับตัวจากระบบการตลาดแบบเก่า (Offline Marketing) สู่ระบบการตลาดออนไลน์ (Online Marketing) จนกลายเป็นการดำเนินธุรกิจแบบวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ของผู้ให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในประเทศได้รวดเร็วขึ้น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วบนรูปแบบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce Platform) ทำผู้ให้บริการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ได้เล็งเห็นโอกาสหันมาปรับโมเดลธุรกิจสู่ B2C (Business to Customer) โดยการเน้นการพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) มาทดแทนการทำงานแบบเดิม พร้อมทั้งมีการพัฒนารูปแบบการบริการใหม่ที่เน้นมาตรฐานดูแลลูกค้าและพนักงานให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีในช่วงสภาวะฉุกเฉิน เพื่อรักษารายได้หรือขยายฐานลูกค้าใหม่ๆ แม้ว่าจะมีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าภาคธุรกิจต่างๆ มุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการลูกค้าที่มีรูปแบบวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปช่วงระหว่างการระบาดของเชื้อไวรัส แต่พฤติกรรมและทัศนคติในการใช้ชีวิตของผู้บริโภคจะแตกต่างไปจากเดิมหลังวิกฤต การเปิดรับบริการดิจิทัลและเทคโนโลยีใหม่ๆ มากขึ้น ซึ่งรวมไปถึงแพลตฟอร์มออนไลน์ ซึ่งนำไปสู่ทิศทางการใช้ชีวิตแบบความปกติถัดไป (Next Normal) ที่ผู้บริโภคให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายและรวดเร็วบนพื้นฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัยมากขึ้น (ปิยะนุช สถา

พงศ์ภักดี, 2564) ด้วยลักษณะพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป ธุรกิจการขนส่งทางอากาศไม่สามารถพึ่งพาเพียงการขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว แต่ต้องมีการปรับตัวให้สอดคล้องกับสถานการณ์อย่างเหมาะสม การให้ความสำคัญกับการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ มุ่งเน้นตอบสนองวิถีชีวิตถัดไป หรือความปกติถัดไปของผู้บริโภค ถือเป็นหนทางหนึ่งที่สำคัญที่จะสามารถเพิ่มรายได้ของสายการบินได้ ตัวอย่างเช่น สายการบินไทยที่จัดทำแผนการสร้างเครือข่ายการขนส่งสินค้าในเส้นทางภายในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น การปรับปรุงช่องทางและระบบการจำหน่ายอิเล็กทรอนิกส์ให้ทันสมัย การทำการตลาดด้วยเกณฑ์ราคาที่น่าสนใจ และเน้นการให้ความช่วยเหลือเกษตรกรในการขนส่งสินค้าทางการเกษตร อีกทั้งให้สนับสนุนนโยบายของภาครัฐ ในดำเนินกิจกรรมการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการส่งออกและนำเข้าสินค้าของภาคเอกชน นอกจากนี้ รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพยายามผลักดันเร่งออกมาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบช่วยเหลือและฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน อันได้แก่ มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน มาตรการอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความสามารถในการสร้างรายได้ของสายการบิน มาตรการสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศ มาตรการอำนวยความสะดวก มาตรการทางการเงิน มาตรการการเพิ่มระดับความเข้มข้นของมาตรการป้องกัน ดังนั้นภายใต้สถานการณ์เช่นนี้ ธุรกิจการบินต้องวางแผนในการคิดค้นวิธีการแก้ไขปัญหาของผู้โดยสารและพัฒนาแบบบริการใหม่ เพื่อสามารถตอบสนองพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนไปได้ รวมทั้งการปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ เพื่อความคงอยู่ของบริษัท ทั้งที่มีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจก็ตาม

การคาดการณ์การเติบโตและความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการบิน ที่มีความเชื่อมโยงกับภาคธุรกิจอื่นทั้งทางตรงและทางอ้อมนั้น ถือว่ามีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างยิ่ง โดยที่แนวโน้มการฟื้นธุรกิจการขนส่งทางอากาศปี 2564-2566 จะเป็นไปอย่างช้าๆ อันเป็นผลมาจากสภาพภาวะเศรษฐกิจของโลกที่เริ่มทยอยดีขึ้น จากความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนเพื่อป้องกันโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่มากขึ้น ส่งผลต่อการผ่อนคลายมาตรการเดินทางระหว่างประเทศและความต้องการในการเดินทางมากขึ้นตามมา สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2564 มีการคาดการณ์ว่าปริมาณขนส่งสินค้าโดยภาพรวมจะมีแนวโน้มการขยายตัวอยู่ที่ประมาณ 2.0-3.0 % ต่อปี โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศจะมีปริมาณใกล้เคียงกับปี 2562 ผลจากการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศรูปแบบใหม่ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกในการขนส่งมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าส่วนการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มการฟื้นตัวเร็วกว่าขนส่งสินค้าในประเทศ อันเป็นผลจากการเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าโลก จากปัจจัยการขนส่งวัคซีนป้องกันโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จากต่างประเทศ อีกทั้งการเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจกลุ่มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) ซึ่งผู้ให้บริการบนแอปพลิเคชันเพื่อบริการขนส่งผู้โดยสาร (Ride-Hailing Delivery) มีแนวโน้มเร่งขนส่งพัสดุด่วนถึงมือผู้บริโภคในวันเดียวมากขึ้น (ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี, 2564)

การปรับตัวของสายการบิน ดันเที่ยวบินขนส่งสินค้าพุ่ง

ในช่วงต้นปี 2563 หลังจากมีการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 รัฐบาลได้มีมาตรการต่างๆออกประกาศ รวมถึงการห้ามเครื่องบินขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้าสู่ประเทศเป็นการชั่วคราวส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการสนามบินของบริษัททำอากาศยานไทย ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2563 โดยจำนวนเที่ยวบินลดลงกว่า 55.28 % และผู้โดยสารลดลงกว่า 66.32% อย่างไรก็ตามปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในภาพรวม 8 เดือนของปี 2563 ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คือมีสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จำนวน 825,665 ตันลดลง 17.65% สาเหตุที่ปริมาณการขนส่งสินค้ามีอัตราลดลงไม่มาก เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินขนส่งสินค้าเป็นหลัก ทำให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นถึง 127.22% เพิ่มจาก 160 เที่ยวบินต่อสัปดาห์เป็น 360 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสายการบินมีการปรับตัวมาทำการบินแบบเที่ยวบินขนส่งสินค้าแทนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร การเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถชดเชยรายได้ของสายการบินได้เพียงบางส่วนเท่านั้น เนื่องจากสายการบินทั่วโลกมากกว่า 80% จะดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านเที่ยวบินโดยสารเป็นหลัก (นพวรรณ เตชะธานี, 2563) ด้วยเหตุนี้สายการบินจึงต้องปรับตัวให้พร้อมกับวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) และวิถีชีวิตถัดไป (Next Normal) บนพื้นฐานต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ด้วยการสร้างโอกาสในการหารายได้จากช่องทางอื่น รวมทั้งการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่เป็นบริการหลักที่สำคัญในการผลักดันธุรกิจให้ดำเนินต่อไปในอนาคต

บทสรุป

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID – 19) ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินอย่างมาก โดยเฉพาะธุรกิจการบินหรือสายการบิน จากมาตรการข้อจำกัดเรื่องการเดินทางในประเทศและต่างประเทศ หรือความต้องการการเดินทางของผู้บริโภคที่น้อยลง ส่งผลให้สายการบินมีรายได้ที่ลดลงมากจนเผชิญภาวะขาดสภาพคล่องทางการเงินในช่วงการระบาดของเชื้อไวรัส การคาดการณ์การฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมการบินที่จะเป็นไปอย่างช้าๆ ขององค์กรต่างๆ ประกอบกับพฤติกรรมผู้บริโภคและสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม มีรูปแบบการใช้ชีวิตแบบวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) เพื่ออยู่ร่วมกับการระบาดของเชื้อไวรัส ส่งผลให้สายการบินเริ่มปรับเปลี่ยนแผนดำเนินงานทางธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

บทความนี้พบว่า แนวโน้มการอยู่รอดของธุรกิจการบินในปัจจุบัน ต้องพึ่งพาการปรับตัวในการดำเนินของธุรกิจอย่างรวดเร็วเหมาะสมกับสถานการณ์ และการเพิ่มช่องทางอื่นในการหารายได้ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศโอกาสในการฟื้นตัวเร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 50% ในช่วง 3-4 ปีข้างหน้า ผู้เขียนจึงมุ่งเน้นให้สายการบินเพิ่มศักยภาพการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ โดยการวางแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับรูปแบบวิถีชีวิตของผู้บริโภคแบบความปกติใหม่ (New Normal) และความปกติถัดไป (Next Normal) หลังวิกฤต ที่เน้นการให้บริการบนแพลตฟอร์มออนไลน์ ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีและการบริการดิจิทัลที่เหมาะสม จะเป็นหนทางหนึ่งที่สามารถเพิ่มรายได้และโอกาสในการอยู่รอดของสายการบินได้

ข้อเสนอแนะ

จากการสังเคราะห์แนวทางอยู่รอดของธุรกิจการบินในปัจจุบัน จะพบว่าสายการบินควรให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ของโลก ยังอยู่ในระดับที่สูง ด้วยปัจจัยการกลายพันธุ์ของเชื้อไวรัส จำนวนและประสิทธิภาพของวัคซีนในการสร้างภูมิคุ้มกัน จึงทำให้ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน รวมถึงการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศยังมีความรุนแรงต่อเนื่อง ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะในการปรับตัวของธุรกิจการบิน กล่าวคือ สายการบินต้องมีการปรับตัวอย่างรวดเร็ว และมีการแสวงหาโอกาสใหม่ๆในการเพิ่มรายได้ สายการบินต้องคำนึงถึง การเตรียมแผนรองรับผลกระทบและความเสี่ยงจากเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อื่นๆที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยการนำประสบการณ์ของการแพร่ระบาดครั้งนี้ มาประเมิน วิเคราะห์และวางแผนต่อไป ทั้งนี้การดำเนินงานของธุรกิจการบินควรจะต้องมีความยืดหยุ่นที่สามารถปรับให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- ชวนินทร์ บัณฑิตกฤษดา. (2563). ธุรกิจ Logistics & Supply Chain ปรับตัวอย่างไรเมื่อ COVID-19 มาพร้อมวิกฤตและโอกาส, สืบค้น 8 กรกฎาคม 2564, จาก <http://www.techsauce.co/exec-insight/jwd-logistic-new-normal-bcp-fight->
- ทักษิณา แสนเย็น, วรุฒิ เว้นบาป, วีระ พันธุ์ช่วยประสิทธิ์, กุลธวัช ศรายุทธ, อาภาภรณ์ หาโสีะ. (2020). บทวิเคราะห์ การรับมือโรคโควิด-19: ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน. *วารสารสหวิทยาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 3 (2), 209-220.
- ธนกร ณรงค์วานิช. (2564). อุตสาหกรรมการบินจะผ่านไปด้วยไรกับโควิด- 19. สืบค้น 7 กรกฎาคม 2564, จาก <http://www.spu.ac.th/Activities /27300>
- นพวรรณ เตชะธานี. (2563). สายการบินปรับตัวขนส่งสินค้า ดันเที่ยวบินคาร์โก 6 สนามบินหลักเพิ่มเท่าตัว. สืบค้น 7 กรกฎาคม 2564, จาก <http://www.Thebangkokinsight.com/news/business/386997>
- บดินทร์ สุรินทร์ศักดิ์. (2563). Korean Air และ Asiana Airlines บินสูงอย่างมีสไตล์ ปรับตัวจนกำไรช่วงโควิด-19. สืบค้น 10 กรกฎาคม 2564, จาก <https://workpointtoday.com/korean-airlines-profit-during-pandemic/>
- ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี. (2564). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2564-2566: บริการขนส่งทางอากาศ. สืบค้น 10 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/logistics/air-transport/IO/io-Air-Transport-21>
- พรสวรรค์ รักเป็นธรรม, ยุววรรณ รัฐกุล และเสาวณี จันทพงษ์. (2563). ผลวิกฤต COVID - 19 กับธุรกิจเทรนด์ใหม่การขนส่งภายใต้ Next Normal. สืบค้น 8 กรกฎาคม 2564, จาก <http://www.bot.or.th/thai/Research and Publication/articles/pages/Article.aspx>

- พิชานนท์ เพานุวิท. (2562). บทบาทสำคัญของเครื่องบินขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศ. สืบค้น 6 กรกฎาคม 2564, จาก <http://www.airfreight-logistics.com/th/the-vital-role-freighters-play-in-theairfreight-industry>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2564. สืบค้น 8 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/57956>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ 1-2 ประจำปี 2563. สืบค้น 8 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/52894>