



สารนิพนธ์

เรื่อง ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19
(COVID-19):กรณีศึกษาสายการบินไทยเวียดเจ็ท

โดย

นางสาวกุลวดี บุญช่วย
รหัสนักศึกษา 620510817

โครงร่างวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษารายวิชา 450 111 ระเบียบวิธีวิจัยเอเชียศึกษา
สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
ภาคการศึกษาต้น ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของอักษรศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

คำนำ

โครงร่างวิจัยเรื่อง “ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19):กรณีศึกษาสายการบินไทยเวียตเจ็ท” เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450 111 ระเบียบวิธีวิจัยเอเชียศึกษา (Asian Studies Research Methodology)และโครงร่างวิจัยชิ้นนี้จัดทำเพื่อใช้สำหรับรายวิชา 450 112 การศึกษาเอกเทศ(Independent Study)ประจำภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา 2565 ซึ่งจะใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย จากนั้นจะเขียนเป็นรายงานวิจัย

โดยโครงร่างวิจัยชิ้นนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับการกรุณาอย่างสูงจากอาจารย์ตะวัน วรณรัตน์ อาจารย์ที่ปรึกษาโครงร่างวิจัยที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษา ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆด้วยการเอาใจใส่อย่างดี

กุลวดี บุญช่วย

สารบัญ

คำนำ	ก
สารบัญ	2
บทที่ 1 บทนำ	3
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	3
1.2 วัตถุประสงค์	5
1.3 วิธีการศึกษา	5
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	7
2.1 ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	7
บทที่ 3 ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโควิด-19ที่มีต่อสายการบินเวียดนาม	12
3.1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)	12
3.2 ข้อมูลทั่วไปของสายการบินไทยเวียดนาม	14
3.3 ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19) ในการบริหารจัดการสายการบินไทยเวียดนาม	17
3.3.1 ผลกระทบด้านรายได้และกำไร	18
3.3.2 ผลกระทบด้านการดำเนินงาน	20
บทที่ 4 กลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการของสายการบินไทยเวียดนาม ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)	22
4.1 การปรับตัวด้านรายได้และต้นทุน	22
4.2 การปรับตัวด้านการบริหารจัดการและการดำเนินงาน	22
4.3 มาตรการช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย	23
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา	25
บรรณานุกรม	27

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

โรคโควิด-19 (COVID-19)หรือโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เป็นโรคติดต่อแพร่ระบาดโดยการหายใจหรือสัมผัสรับฝอยละอองจากจมูกหรือปากของผู้ที่ติดเชื้อเข้าไป ซึ่งเกิดจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ที่มีชื่อว่า Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2 หรือ SARS-CoV-2 ซึ่งเป็นไวรัสที่เป็นสาเหตุของโรคนี้ทั้งในสัตว์และคน ไวรัสโคโรนาทำให้เกิดโรกระบบทางเดินหายใจ ตั้งแต่โรคหวัดธรรมดาจนถึงโรคที่มีอาการรุนแรง เช่น โรคทางเดินหายใจและโรกระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันร้ายแรง พบครั้งแรกที่สาธารณรัฐประชาชนจีน เมืองอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ ในวันที่ 30 ธันวาคม 2562 และได้แพร่ระบาดไปอย่างรวดเร็วในหลายประเทศทั่วโลก จนกระทั่งวันที่ 30 มกราคม 2563 องค์การอนามัยโลก (WHO) ตัดสินใจประกาศใช้มาตรการภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขระหว่างประเทศ (Public health emergency of international concern, PHEIC) เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส (กองระบาดวิทยา และ กองโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค,2564)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19)ที่แพร่ระบาดไปยังหลายพื้นที่ทั่วโลก ข้อมูล ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2565 จำนวนผู้ติดเชื้อทั่วโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีจำนวน 593,948,331 คน ทำให้แต่ละประเทศ รวมถึงประเทศไทยที่เริ่มมีการระบาดตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ และมีอัตราการแพร่ระบาดสูงสุดในช่วงเดือนมีนาคม 2563 ได้ประกาศมาตรการต่างๆ เช่น มาตรการล็อกดาวน์ การปิดเมือง การปิดประเทศ การห้ามเคลื่อนย้ายผู้คนเพื่อควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาด ได้ส่งผลโดยตรงต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ ที่เรียกว่า วิธีชีวิตใหม่(New Normal) และรัฐบาลได้ประกาศให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานเป็นการทำงานที่บ้าน ทำให้ผู้คนรู้จักกับคำว่า “เวิร์คฟอร์มโฮม” (Work from home) รวมถึงสถานศึกษาก็ต้องหยุดการเรียนการสอนที่ต้องรวมตัวกันจำนวนมากในสถานศึกษา โดยใช้วิธีการเรียนการสอนผ่านระบบออนไลน์ซึ่งการแพร่ระบาดโควิด-19 ได้สร้างวิกฤตแก่สังคมโลกเป็นอย่างมาก ธนาคารโลกได้รายงานว่าการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้เศรษฐกิจโลกเสียหายอย่างมหาศาลที่สุดในรอบ 150 ปี นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1870 ซึ่งประเมินว่าเศรษฐกิจโลกปี 2563 จะติดลบประมาณร้อยละ 5.2 ขณะเดียวกันความรุนแรงของวิกฤตเศรษฐกิจครั้งนี้ อาจทำให้ประชากรโลก 70-100 ล้านคน เข้าสู่ภาวะยากจน และสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้รายงานว่าเป็นปี 2563 แนวโน้มผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP)ของประเทศไทยจะมีปรับตัวลดลง ร้อยละ 5 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงอย่างมากจากการคาดการณ์ล่วงหน้าในเดือนมกราคม ปี 2563 ที่ร้อยละ 2.7 และเป็นอัตราที่มีการหดตัวมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยในวงกว้างทั้งในภาคบริการและภาคอุตสาหกรรม ซึ่งธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากอีกธุรกิจหนึ่ง คือ ธุรกิจสายการบิน

ธุรกิจการบิน เป็นธุรกิจที่ดำเนินการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นกลุ่มธุรกิจที่สำคัญซึ่งนำไปสู่การเชื่อมโยงและครอบคลุมทุกประเทศทั่วโลกไว้ด้วยกันเพื่อเดินทางท่องเที่ยวติดต่อทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองระหว่างประเทศ เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 การเดินทางระหว่างประเทศต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากประเทศต่างๆ เกือบทุกประเทศได้ประกาศมาตรการการปิดเมืองหรือปิดประเทศ เพื่อไม่ให้เกิดการแพร่เชื้อไวรัสส่งผลให้หลายสายการบินทั่วโลกได้ยกเลิกเที่ยวบินไม่ว่าจะเป็นการให้บริการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศร้อยละ 80-90 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2562) ทำให้สายการบินต้องประสบปัญหาการขาดทุนอย่างมหาศาล รวมถึงสายการบินไทยเวียตเจ็ทด้วยโดยในปี พ.ศ. 2563 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ประเมินว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะขาดทุนถึง 2.6 ล้านล้านบาทและในปี พ.ศ. 2564 ก็ยังขาดทุนต่อเนื่องถึง 0.5 ล้านล้านบาท ทำให้ปี พ.ศ. 2563 มีสายการบินทั่วโลกจำนวนมากถึง 41 สายการบินที่ต้องปิดกิจการและเข้าแผนฟื้นฟูกิจการ

สายการบินไทยเวียตเจ็ท เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือเวียตเจ็ทแอร์ ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2553 จากประเทศเวียดนาม โดยได้รับใบอนุญาตจากกระทรวงการคลังแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการในหลายเส้นทางบินครอบคลุมจุดหมายปลายทางมากกว่า 11 แห่ง ซึ่งขนาดฝูงบินกว่า 8 ลำ และมีฐานการบินหลักอยู่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติเตินเซินญี๊ต ในนครโฮจิมินห์ ซิตี้ และท่าอากาศยานนานาชาตินอยไบที่กรุงฮานอย โดยมีจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 360 เที่ยวบิน ซึ่งมีเส้นทางในการบินที่สำคัญอย่าง โฮจิมินห์ ซิตี้ - ฮานอย, โฮจิมินห์ ซิตี้ - ไฮฟอง, โฮจิมินห์ ซิตี้ - ดานัง, โฮจิมินห์ ซิตี้ - ดาลัต, โฮจิมินห์ ซิตี้ - นาตรัง, โฮจิมินห์ ซิตี้ - กรุงเทพมหานคร, โฮจิมินห์ ซิตี้ - เชียงใหม่, โฮจิมินห์ ซิตี้ - ภูเก็ต, ฮานอย - โฮจิมินห์ ซิตี้, ฮานอย - บวนมาถวด, ฮานอย - กรุงเทพมหานคร, ฮานอย - เชียงใหม่, ฮานอย - ภูเก็ต เป็นต้น สายการบินไทยเวียตเจ็ทเป็นอีกหนึ่งสายการบินหนึ่งที่มีการปรับตัวครั้งยิ่งใหญ่จากสถานการณ์โควิด-19 เพื่อความอยู่รอด โดยก่อนที่จะเกิดวิกฤตโควิด-19 ธุรกิจการบินก็มีการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงแต่เดิมอยู่แล้ว ดังนั้น เมื่อมีสถานการณ์โควิด-19 สายการบินไทยเวียตเจ็ทจึงต้องพยายามหาวิธีปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจเพื่อกลับไปทำการบินให้ได้เร็วที่สุดและผ่านพ้นวิกฤตนี้ให้ได้ หลังจากสายการบินไทยเวียตเจ็ทได้ปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจต่างๆ เวียตเจ็ท เอวิเอชัน จอยท์สต็อก (VJC) ได้เปิดเผยผลประกอบการปี พ.ศ. 2563 สามารถมีรายได้รวม 26,830 ล้านบาท เป็นกำไรถึง 101 ล้านบาทหลังหักภาษี ซึ่งสวนทางกับอุตสาหกรรมการบินอื่นๆ ในสภาพวิกฤติโควิด-19เป็นอย่างมาก

จากข้อมูลดังกล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะนำเสนอการศึกษา และวิเคราะห์ผลกระทบของสายการบินไทยเวียตเจ็ทที่เกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ตลอดจนนำเสนอวิธีการต่างๆ ของสายการบินไทยเวียตเจ็ทเพื่อการปรับตัวขององค์กรเพื่อให้อยู่รอดในวิกฤติโควิด-19

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในการบริหารจัดการสายการบินเวียดนาม
2. เพื่อศึกษากลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการของสายการบินเวียดนาม ในสภาวะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19)

1.3 วิธีการศึกษา

งานวิจัยเรื่อง ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19):กรณีศึกษาสายการบินไทยเวียดนาม เป็นการศึกษาระเบียบวิธีแบบระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative method) โดยใช้กระบวนการมุ่งศึกษาในองค์กรนั้นๆอย่างละเอียด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ ตรงตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และตีความหมายเพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่ครอบคลุมในเรื่องของผลกระทบทางตรงและทางอ้อมที่เกิดขึ้นจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19) ตลอดจนศึกษากลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการสายการบินไทยเวียดนาม ในช่วงปี2019 ถึงปี2021 จึงได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการดำเนินวิจัย ดังนี้

1. ศึกษาหาข้อมูล แนวคิด และทฤษฎีจากสื่อรูปแบบต่างๆ เช่น เอกสาร ข่าวสาร หนังสือ วารสาร บทความวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกาศ บทสัมภาษณ์ และเว็บไซต์ เป็นต้น
2. ค้นหาข้อมูลภาคอุตสาหกรรมหรือภาคธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อเป็นกลุ่มกรณีศึกษา

ผู้วิจัยมีเกณฑ์การคัดเลือก ดังนี้

- เลือกศึกษาภาคธุรกิจการบิน

ภาคธุรกิจการบินเป็นส่วนหนึ่งของภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19อย่างหนักและสามารถปรับตัวให้อยู่รอดได้

- ศึกษาภาคธุรกิจการบินจากข้อมูลเบื้องต้น แล้วเลือกสายการบินเพื่อเป็นกรณีศึกษาสายการบินไทยเวียดนามแอร์ ในเครือเวียดนามแอร์ เป็นสายการบินเอกชนแห่งแรกในประเทศเวียดนามที่ได้รับใบอนุญาตบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นสายการบินราคาประหยัด เพื่อแข่งขันกับสายการบินรูปแบบเดิม โดยเน้นที่คุณภาพ และตอบสนองความต้องการเรื่องความปลอดภัย สวัสดิภาพของหน่วยงานจัดการ ICAO , IATA และกรมการบินเวียดนามซึ่งได้รับความนิยมอย่างมากในตลาดประเทศเวียดนาม รวมถึงตลาดภูมิภาคเอเชียด้วย

3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่ผู้อื่นได้รวบรวมมาแล้ว ซึ่งผู้วิจัยอาศัยข้อมูลดังกล่าว เพื่อการวิจัยของตนเอง เช่น จากหนังสือ บทความทางวิชาการ บทความที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รายงานประจำปีของสายการบิน ข่าวและเอกสารทางราชการต่างๆ เพื่อนำไปใช้ในการประกอบการศึกษาวิจัย และสรุปตามวัตถุประสงค์ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสร้างความเข้าใจเบื้องต้น และกำหนดแนวคิดวิธีที่ใช้ในการศึกษา

4. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

ผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบข้อมูลที่ได้รวบรวมมาตรวจสอบว่าถูกต้องหรือไม่ โดยเน้นการตรวจสอบข้อมูลที่ได้มาจากแหล่งต่างๆ ว่ามีความเหมือนกันหรือไม่ เช่น ข้อมูลที่ได้จากเอกสาร ข่าวสาร หนังสือ บทความวิชาการ งานวิจัย วารสารที่เกี่ยวข้อง หากทุกแหล่งข้อมูลมีผลการศึกษาที่เหมือนหรือสอดคล้องกัน แสดงว่าข้อมูลที่รวบรวมมามีความถูกต้อง ก่อนนำข้อมูลไปทำการวิเคราะห์ และสรุปผลการศึกษาวิจัย

5. วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอข้อมูลในรูปแบบการบรรยาย โดยมีการวิเคราะห์และบันทึกข้อมูลอย่างละเอียดจากข้อมูลที่ตรวจสอบความถูกต้องแล้วนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย และนำเสนอแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่เป็นเอกสารมาประกอบการอภิปราย และนำเสนอผลการศึกษาในรูปแบบการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 4 ส่วนหลัก ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของสายการบินไทยเวียตเจ็ท
2. ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในการบริหารจัดการสายการบินไทยเวียตเจ็ท
3. กลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการของสายการบินไทยเวียตเจ็ท ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)
4. การช่วยเหลือจากภาครัฐแก่สายการบินไทยเวียตเจ็ท ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

2.1 ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา-19 มีดังนี้

ฐาปนระ แดงจ้อยและคณะ ศึกษาเรื่อง วิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโคโรนา-19 และการปรับตัวทางโครงสร้างรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ การวิเคราะห์อัตราร้อยละ :การเปลี่ยนแปลงของแหล่งรายได้สายการบิน(2565) งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโคโรนา-19 ที่มีต่อสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) และการปรับโครงสร้างของแหล่งรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบในช่วงเหตุการณ์โรคระบาดโคโรนา-19 โดยศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร และใช้การวิเคราะห์ข้อมูลตามแนวนอน การวิเคราะห์ข้อมูลแบบอัตราส่วนและใช้อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง ในการเปรียบเทียบโครงสร้างรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบิน 3 บิน ในช่วงก่อนและระหว่างสถานการณ์โคโรนา-19 ผลการวิจัยพบว่าทั้ง สายการบินมีอัตราการเปลี่ยนแปลง 386 รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น คือ.25% ,41.43 และ 38.82% ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ IATA ที่ระบุถึงแนวโน้มการเติบโตทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงสถานการณ์โคโรนา-19 ทำให้ระบุได้ว่าการปรับโครงสร้างทางรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบมีการมุ่งเน้นการดำเนินงานทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างมีนัยยะสำคัญ

รัชตะ จันทร์พานิชย์ ศึกษาเรื่อง ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา-19(2564) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอ การศึกษา วิเคราะห์ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินที่เกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา-19 โดยศึกษาจากบทความทางวิชาการ รายงานการวิจัย และสถิติข้อมูลธุรกิจการบินในช่วงปลายปี พ.ศ. 2561-2563 สารสำคัญของบทความนี้ประกอบด้วย การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ที่ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากประเทศต่างๆ มีการปิดประเทศ (Lockdown) ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก และประเทศไทย การหยุดให้บริการของสายการบินต่างๆ ทำให้รายได้หลักในการขนส่งทางอากาศของสายการบินลดลง สายการบินต้องหาวิธีการและมาตรการมารับมือกับสถานการณ์นี้เพื่อความอยู่รอดของสายการบิน เช่น การเปลี่ยนอากาศยานโดยสารให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ปัจจุบันมีสายการบินหลายสายการบิน ได้ดำเนินการดัดแปลงเครื่องบินโดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Cargo) เช่น Lufthansa Korean Air, Emirates Finnair, Austrian Airlines, Swiss Air และ Air Canada เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการนำเสนอบริการภายในประเทศที่คล้ายคลึงกัน เช่น การให้บริการเที่ยวบินไร้จุดหมาย การขายอาหาร และสินค้าของสายการบินในหลายรูปแบบ

โณธิตา หวานชื่นและคณะ ศึกษา เรื่อง ผลกระทบโควิด 19 และการปรับตัวของผู้ประกอบการค้าขายในตลาดเกินดั่ง บริเวณพื้นที่ชายแดน ตำบลสุโขทัย-ลก อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ดำเนินการศึกษาด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามกับผู้ประกอบการค้าขายที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

226 ร้าน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ผลการวิจัยพบว่า จากสถานการณ์ของการแพร่ระบาดของของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าขาย ทำให้ผู้ประกอบการค้าขายรายได้ลดลงต่อเดือน โดยมีรายได้ต่อเดือนก่อน และหลังจากเกิดสถานการณ์โควิด 19 พบว่ามีรายได้เฉลี่ย 10,000 – 15,000 บาท และรายได้ต่อเดือน (หลังเกิดสถานการณ์โควิด 19) พบว่ามีรายได้เฉลี่ย 5,000 – 10,000 บาท รองลงมา คือ ทำให้ลูกค้าลดลงต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 51 พิจารณารายข้อ คือ ทำให้ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ปกติ ธุรกิจมีเงินทุนหมุนเวียนของกิจการลดลง ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น ธุรกิจหยุดชะงัก เงินออมของครัวเรือนลดลง หนี้สินครัวเรือน เพิ่มขึ้น และผลการวิจัยการปรับตัวพบว่า มีการลดต้นทุน และค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ลดหรือเลิกจ้างพนักงาน ลดราคาสินค้า มีการจำหน่ายสินค้าทางออนไลน์ ใช้บริการส่งของเดลิเวอรี่เพิ่มเติม การปรับเปลี่ยนประเภทของสินค้า และมีการจัดเตรียมเจลแอลกอฮอล์ หรือที่ล้างมือ จัดทำฉากกั้นระหว่างผู้ซื้อ – ผู้ขาย จัดให้มีการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล อย่างน้อย 1 เมตร

กันชลิกา อุตมะแก้วและคณะศึกษาเรื่อง ผลกระทบและการปรับตัวของการท่องเที่ยวชุมชนจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 ในเขตพื้นที่หมู่บ้านขุนกลาง ตำบลบ้านหลวง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบที่มีต่อชุมชนและการศึกษาการปรับตัวของชุมชนจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ชาวบ้านหมู่บ้านขุนกลาง ตำบลบ้านหลวง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 316 คน เครื่องมือที่ใช้ ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามความคิดเห็นที่มีต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติการหาค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าร้อยละและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ผลวิจัยพบว่า ผลกระทบที่มีต่อการท่องเที่ยวชุมชนจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส โคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ชาวบ้านมีการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมแก่นักท่องเที่ยวในสถานการณ์ดังกล่าว และมีพฤติกรรมการใช้ทรัพยากรที่เปลี่ยนแปลงไป ผลกระทบด้านสังคม พบว่า ชาวบ้านตื่นตัวจากสถานการณ์และชุมชนมีการแจ้งประชาสัมพันธ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 อย่างชัดเจน และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ พบว่า ชาวบ้านร่วมมือกันวางแผนกระตุ้นเศรษฐกิจหลังสถานการณ์ดังกล่าว รวมถึงมีรายได้ลดลงจากการประกอบอาชีพหลัก สำหรับการปรับตัว พบว่า ชาวบ้านเรียนรู้ และติดตามสถานการณ์ข่าวสารเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 รวมถึงมีการวางแผนในการรับมือจากสถานการณ์ และเพิ่มช่องทางการค้าขายทางออนไลน์

พัฒนาภา ธาดาสิริโชค ศึกษาเรื่อง กลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการโรงแรมในสถานการณ์แพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กรณีศึกษา โรงแรมเดอะภัทรา พระราม 9(2563) โดยการศึกษานี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ผ่านการสืบค้นข้อมูลทางเอกสาร สื่อ เว็บไซต์และข้อมูลภาคสนามการสัมภาษณ์เชิงลึก มุ่งศึกษาผลกระทบและกลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการโรงแรมเดอะภัทรา พระราม 9จากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) จากวิกฤติโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อภาคธุรกิจโรงแรม ทำให้ผู้คนไม่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างปกติ เช่นเดิม ทั่วโลกจึงมีการปรับตัวไปสู่ความปกติวิถีใหม่ (New normal) ธุรกิจโรงแรมจึงต้องปรับตัวตาม โดยให้

ความสำคัญกับความปลอดภัยด้านสุขภาพมาก่อนการให้บริการด้านความสะดวกสบายอย่างที่เคยเป็น ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลเกี่ยวกับโรงแรมกับภาวะวิกฤติและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการของโรงแรม ไปใช้ในการสร้างแนวคำถามเกี่ยวกับกลยุทธ์การปรับตัวที่โรงแรมเดอะภัทรา พระราม 9 ใช้ เพื่อให้ได้ข้อมูลตรงตามวัตถุประสงค์ และกลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการของโรงแรมเดอะภัทรา พระราม 9 ในสภาวะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่เห็นอย่างชัดเจน คือ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริการ จากการให้บริการด้านห้องพักการอำนวยความสะดวก และความบันเทิงแก่นักท่องเที่ยวหรือบุคคลทั่วไป กลายเป็นพื้นที่กักกันโรคแห่งรัฐที่ให้บริการผู้ที่เดินทางกลับ จากต่างประเทศตามการจัดสรรของหน่วยงานภาครัฐเท่านั้น และกลายเป็นสถานที่ปิดที่มีความเข้มงวดสูงในการเข้าออกอาคาร

อรรถพล ร่ำรวยธรรม ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของโควิด-19 ต่อผลตอบแทนของหุ้นในกลุ่มอุตสาหกรรม การขนส่งทั่วโลก(2563) งานค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาผลกระทบในระยะสั้นของโควิด-19 ต่อผลตอบแทนของหุ้นจำนวน 92 บริษัทในอุตสาหกรรมการขนส่งทั่วโลกโดยใช้วิธีศึกษาเหตุการณ์ที่สำคัญและน่าสนใจ การศึกษานี้เป็นการสนับสนุนงานวิจัยของศักกมล มณีภพและสุทธิชัย กชรินทร์(2563) โดยปรับเปลี่ยนเหตุการณ์ที่ศึกษาและรูปแบบของการขนส่งให้มีความแตกต่าง รวมถึงช่วยเติมเต็มวรรณกรรมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการขนส่ง ผลการศึกษาพบว่าในเหตุการณ์ที่หนึ่งซึ่งคือ การประกาศขององค์การอนามัยโลกเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลในเชิงลบต่ออัตราผลตอบแทนเกินปกติสะสมโดยเฉลี่ยอย่างมีนัยสำคัญ -5.23% ในช่วง 5 วันหลังการประกาศ ในเหตุการณ์ที่สองซึ่งคือ การประกาศของบริษัทไฟเซอร์ และไบโอเอ็นเทคเกี่ยวกับความคืบหน้าในวัคซีนส่งผลในเชิงบวกต่ออัตราผลตอบแทนเกินปกติสะสมโดยเฉลี่ยอย่างมีนัยสำคัญ 5.16% ในวันที่มีการประกาศ นอกจากนั้น เมื่อทำการศึกษาเพิ่มเติมโดยการแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็นกลุ่มย่อย พบว่าเมื่อแบ่งตามรูปแบบของการขนส่ง สายการบินได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยมีอัตราผลตอบแทนเกินปกติสะสมโดยเฉลี่ย -22.79% ในช่วง 5 วันหลังเกิดเหตุการณ์ที่หนึ่ง และ 14.84% ในวันที่เกิดเหตุการณ์ที่สอง รองลงมา คือ การขนส่งทางรางที่มีอัตราผลตอบแทนเกินปกติสะสมโดยเฉลี่ยเป็น 7.75% ในช่วง 5 วันหลังเกิดเหตุการณ์ที่หนึ่ง และ 5.15% ในวันที่เกิดเหตุการณ์ที่สอง เมื่อแบ่งตามภูมิภาค ทวีปอเมริกาเหนือ ทวีปเอเชียและโอเชียเนีย และทวีปยุโรป มีการตอบสนองในเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญต่อเหตุการณ์ที่สองในลักษณะคล้ายคลึงกันในวันที่เกิดเหตุการณ์ เมื่อแบ่งตามประเภทของธุรกิจ ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารตอบสนองอย่างมีนัยสำคัญต่อทั้งสองเหตุการณ์ โดยมีค่าอัตราผลตอบแทนเกินปกติสะสมโดยเฉลี่ยเป็น -12.27% ในช่วง 5 วันหลังเกิดเหตุการณ์ที่หนึ่ง และ 11.10% ในวันที่เกิดเหตุการณ์ที่สอง อีกทั้ง เมื่อเปรียบเทียบอัตราผลตอบแทนเกินปกติสะสมโดยเฉลี่ยระหว่างสองธุรกิจ พบว่าค่าทั้งสองมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันที่เกิดเหตุการณ์ของทั้งสองเหตุการณ์

ณัฐพล นวมงคลวัฒนา ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการประกาศที่เกี่ยวกับวัคซีนโควิด-19 ต่อหุ้นในอุตสาหกรรมโรงแรมและการท่องเที่ยวทั่วโลก(2563) งานค้นคว้าอิสระฉบับนี้ศึกษาผลกระทบของการประกาศที่เกี่ยวกับวัคซีนโควิด-19 ต่อหุ้นในอุตสาหกรรมโรงแรมและการท่องเที่ยวทั่วโลก ด้วยวิธีการ Event Study โดยเหตุการณ์ที่ศึกษาได้แก่ (1.) การประกาศความร่วมมือในการจัด Solidarity trial โดยองค์การอนามัยโลก (2.) บริษัท Pfizer และ BioNTech ประกาศผลการทดสอบไวรัสที่ร่วมกันคิดค้นขึ้น (3.) ประเทศ

อังกฤษได้รับรองให้ใช้วัคซีนของบริษัท Pfizer และ BioNTech เป็นการฉุกเฉิน โดยพิจารณาเพิ่มเติมตามประเภทธุรกิจ ทวีปที่ตั้ง และการพึ่งพาการท่องเที่ยว จากการศึกษพบว่า นักลงทุนมีการตอบสนองเชิงบวกต่อเหตุการณ์ที่ 2 มากที่สุดส่งผลให้เกิดผลตอบแทนที่ผิดปกติอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่เหตุการณ์ที่ 1 มีผลตอบแทนที่ผิดปกติเกิดขึ้นแต่คาดว่าเกิดจาก Confounding effect และเหตุการณ์ที่ 3 นักลงทุนไม่ได้มีการตอบสนองต่อเหตุการณ์ดังกล่าว เมื่อพิจารณาตามประเภทธุรกิจ เรือสำราญ (Cruise Lines) เป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ที่ 1 และ 2 มากที่สุด ขณะที่ธุรกิจอื่นๆได้รับผลกระทบใกล้เคียงกัน เมื่อพิจารณาตามทวีปที่ตั้ง ทวีปอเมริกาเหนือเป็นทวีปที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด รองลงมาเป็นทวีปยุโรปและทวีปเอเชียตามลำดับ และเมื่อพิจารณาตามการพึ่งพาการท่องเที่ยว กลุ่มบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศที่พึ่งพาการท่องเที่ยวน้อยได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์มากกว่าบริษัทที่จดทะเบียนในกลุ่มประเทศที่พึ่งพาการท่องเที่ยวมาก

ธนรุจ พ่วงสมบัติ ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของโควิด-19 ต่อผลตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศไทย(2563) งานวิจัยนี้ศึกษาผลกระทบของเหตุการณ์โควิด-19 ต่อผลตอบแทนเกินปกติสะสมของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศไทยผ่านอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมย่อยโดยทำการศึกษาผ่านวิธีการศึกษาเหตุการณ์และศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรทางปัจจัยการเงินและผลตอบแทนเกินปกติสะสมผ่านวิธีสมการถดถอย ผลการศึกษาพบว่าการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่แตกต่างกันไปในแต่ละอุตสาหกรรมหลัก ซึ่งในภาพรวมจะมีผลตอบแทนเกินปกติสะสมเป็นลบในเหตุการณ์ที่องค์การอนามัยโลกประกาศการแพร่ระบาด และ ผลตอบแทนเกินปกติสะสมเป็นลบน้อยกว่าในเหตุการณ์ประกาศผลทดลองวัคซีน โดยพบว่าการเปลี่ยนแปลงของดัชนีตลาดหลักทรัพย์ในทั้งสองเหตุการณ์เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมหลักบางกลุ่มได้แก่ อุตสาหกรรมเทคโนโลยี อุตสาหกรรมการเงิน และอุตสาหกรรมสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีอุตสาหกรรมย่อยที่แตกต่างกันไป และตัวแปรทางปัจจัยการเงินในด้านมูลค่าตลาด โครงสร้างเงินทุน สัดส่วนหนี้สินระยะยาว และค่าเบต้าส่งผลต่อผลตอบแทนเกินปกติสะสมของหลักทรัพย์ในช่วงเหตุการณ์อย่างมีนัยสำคัญ งานวิจัยนี้เป็นประโยชน์แก่ผู้ลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศไทยสำหรับใช้ประกอบการเก็งกำไรกลุ่มอุตสาหกรรมในเหตุการณ์ต่าง ๆ

สรัญญา เตรีรัตน์ ศึกษาเรื่อง ผลกระทบและการรับมือของภาคธุรกิจที่พึ่งพาแรงงานข้ามชาติในช่วงการระบาดของโควิด-19 ระลอกที่ 1(2564)บทความนี้นำเสนอผลกระทบและแนวทางการรับมือของภาคธุรกิจที่พึ่งพาแรงงานข้ามชาติ ในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ระลอกที่ 1 (ช่วงเดือนมกราคม-ธันวาคม 2563) โดยอาศัยการทบทวนเอกสารงานวิจัยข้อมูลทางสถิติ และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ดำเนินธุรกิจ จำนวน 5 คน จากการศึกษา พบว่า แรงงานข้ามชาติเป็นหนึ่งในกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของประเทศไทย สะท้อนให้เห็นจาก จำนวนแรงงานข้ามชาติที่ได้รับอนุญาตทำงานในประเทศไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลกระทบในเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจทุกประเภทเป็นอย่างมากทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ธุรกิจส่วนใหญ่ต้องเผชิญหน้ากับรายได้ที่ลดลง ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ รวมถึง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสดังกล่าว เช่น มาตรการล็อกดาวน์ของแต่ละจังหวัด และการปิดพรมแดน อย่างไรก็ตาม ยังมีหลายธุรกิจที่ได้รับประโยชน์จากการระบาดครั้งนี้ด้วย ผลกระทบของ

การระบาดของโควิด-19 ทำให้ผู้ประกอบการของแต่ละธุรกิจเผชิญหน้ากับปัญหาที่แตกต่างกัน ส่งผลให้นายจ้างจำเป็นต้องคิดหาแนวทางในการบริหารจัดการต้นทุนรวมถึงทรัพยากรบุคคลอย่างแรงงานข้ามชาติ เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่นภายใต้วิกฤติครั้งนี้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นงานวิจัยที่เกี่ยวกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในด้านต่างๆที่ธุรกิจต้องเผชิญ มี 2 รูปแบบ ได้แก่ วิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้วิธีการดำเนินการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามและวิเคราะห์เป็นอัตราร้อยละ ค่าเฉลี่ย และวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีดำเนินการศึกษาโดยศึกษาจากบทความทางวิชาการ รายงานการวิจัย ข้อมูลสถิติ และการสัมภาษณ์ผู้ดำเนินธุรกิจเชิงลึก โดยเฉพาะในด้านโรคระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อในด้านการปฏิบัติงาน และการเงินต่างๆของธุรกิจอย่างรุนแรง จำเป็นที่ต้องมีการปรับตัวเพื่อให้ธุรกิจผ่านสถานการณ์นี้ไปได้ ทั้งนี้ผู้วิจัยจะนำข้อมูลไปใช้ในการอภิปรายผล

บทที่ 3

สถานการณ์การแพร่ระบาดและผลกระทบที่มีต่อสายการบินเวียดนาม

3.1 สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)

เชื้อไวรัสโควิด-19 หรือเรียกอีกชื่อว่า ไวรัสโคโรนา 2019 เป็นเชื้อที่ทำให้เกิดโรคติดต่อจากคนสู่คน ผ่านทางน้ำลายหรือละอองน้ำมูก เมื่อใกล้ชิดผู้ติดเชื้อโควิด-19 เกิดขึ้นครั้งแรกที่เมืองอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 จนเกิดการแพร่ระบาดกระจายต่อไปในหลายประเทศ สำหรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19ในประเทศไทย ได้แบ่งตามช่วงเวลาเป็น 3 ระลอก

ระลอกที่ 1 ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคม – พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 พบผู้ติดเชื้อรายแรกในประเทศไทย เมื่อ 12 มกราคม พ.ศ. 2563 ในระยะต่อมาจำนวนผู้ป่วยได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งผู้ติดเชื้อที่เดินทางจากต่างประเทศและผู้ติดเชื้อภายในประเทศ กระทรวงสาธารณสุขจึงได้ประกาศราชกิจจานุเบกษา กำหนดให้โรคติดต่อเชื้อไวรัสโควิด-19 เป็นโรคร้ายแรง ลำดับที่ 14 ตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 ต่อมาได้เกิดการแพร่ระบาดระลอกใหญ่ โดยติดเชื้อเป็นกลุ่ม จากสถานบันเทิงและสนามมวยในกรุงเทพมหานคร ประกอบกับในช่วงเวลานี้มาตรการปิดเมืองกรุงเทพมหานคร ประชากรบางส่วนได้เดินทางออกไปยังต่างจังหวัด จึงเกิดการแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19ไปทั่วประเทศ ทำให้จำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลได้กำหนดมาตรการสั่งปิดสถานการศึกษา สถาบันกวดวิชา สถานบันเทิงเป็นการชั่วคราว ดงกิจกรรมทางศาสนา งดการชุมนุมคนหมู่มาก ยกเลิกวันหยุดสงกรานต์ ส่งเสริมการทำงานที่บ้าน ระหว่าง 18-31 มีนาคม 2563 และในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2563 ประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน(พรก.ฉุกเฉิน)ทั่วประเทศ โดยห้ามไม่ให้ประชาชนออกนอกเคหสถานในช่วงเวลาที่กำหนด ห้ามไม่ให้นำเสนอข่าวหรือเผยแพร่ข้อความที่มีเจตนาบิดเบือนข่าวสาร ห้ามใช้เส้นทางคมนาคมหรือกำหนดเงื่อนไขในการใช้เส้นทาง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ออกประกาศห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ยกเว้นอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนา อากาศยานขนส่งสินค้า อากาศยานที่ทำการบินเพื่อให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์หรือขนส่งสิ่งของเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2563 เวลา 00.01 น. จนถึงวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2563 เวลา 23.59 น. และได้ออกประกาศขยายเวลาห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ฉบับที่ 2,3,4,5 ห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทยชั่วคราว ตั้งแต่ วันที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2563 เวลา 00.01 น. จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 23.59 น. จนกระทั่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ออกประกาศเงื่อนไขในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 เวลา 00.01 น. จนกว่าจะมีคำสั่งการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น กำหนดมาตรการจำกัดการเดินทางผู้โดยสารที่จะใช้บริการการคมนาคมทาง

อากาศต้องปฏิบัติตามกฎหมายไทยและมาตรฐานสากลตามคำแนะนำของกรมควบคุมโรค โดยมีข้อกำหนดว่า ผู้โดยสารที่จะได้รับอนุญาตให้เดินทางระหว่างประเทศได้ ต้องเป็นบุคคลในองค์การระหว่างประเทศตามที่กระทรวงการต่างประเทศอนุญาต ผู้ที่ไม่มีสัญชาติไทยที่มีหนังสือรับรองจากสถานทูตไทยหรือมีใบอนุญาตทำงานในประเทศไทย ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแพทย์ยืนยันว่ามีสุขภาพที่เหมาะสมกับการเดินทางทางอากาศ ไม่นเกิน 72 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง และต้องกักตัวตามมาตรการป้องกันโรค ส่วนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการการดำเนินงานทางอากาศต้องประเมินระดับความเสี่ยงการแพร่กระจายเชื้อไวรัสโควิด-19 ของแต่ละเที่ยวบิน หากเที่ยวบินมีความเสี่ยงต่ำ ให้ใช้เครื่องวัดอุณหภูมิแบบไม่ต้องสัมผัสกับผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง หากผู้โดยสารมีอาการเสี่ยงให้งดออกบัตรขึ้นเครื่อง เที่ยวบินมีความเสี่ยงปานกลางและความเสี่ยงสูง ให้ตรวจวัดอุณหภูมิและสังเกตอาการทั้งก่อนขึ้นเครื่องและระหว่างเที่ยวบิน หากพบผู้โดยสารมีความเสี่ยงต้องจัดที่นั่งให้ผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงนั่งห่างจากผู้โดยสารคนอื่นให้มากที่สุด กันห้องน้ำไว้ใช้สำหรับผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงโดยเฉพาะ และให้ลูกเรือหลีกเลี่ยงการใกล้ชิดมากกว่า 2 เมตรกับผู้โดยสารที่มีความเสี่ยง ในกรณีจำเป็นมอบหมายให้ลูกเรือคนหนึ่งทำหน้าที่สำหรับพื้นที่กักกันโดยเฉพาะ และนักบินที่ควบคุมอากาศยานต้องแจ้งข้อมูลการตรวจพบผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงไปยังสถานีปลายทางทราบ เจ้าหน้าที่ในอากาศยานต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาการปฏิบัติงาน ทุกครั้งที่สิ้นสุดการเดินทาง เจ้าหน้าที่ต้องทำการฆ่าเชื้อโรคทุกบริเวณของเครื่องบินรวมถึงห้องน้ำทันที

ระลอกที่ 2 ตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 - มีนาคม พ.ศ. 2564 เกิดการติดเชื้อเป็นกลุ่ม จากการระบาดที่จังหวัดสมุทรสาคร ที่ตลาดกลางกุ้ง ซึ่งผู้ติดเชื้อส่วนใหญ่เป็นชาวเมียนมาร์ สายพันธุ์ที่พบเป็นสายพันธุ์บีตา ที่มีการแพร่ระบาดในประเทศเมียนมาร์และอินเดีย และได้แพร่ระบาดออกเป็นวงกว้างตามโรงงานต่างๆ เนื่องจากโรงงานส่วนใหญ่เป็นชาวเมียนมาร์ ที่อาศัยอยู่ร่วมกันในหอพัก ทั้งยังแพร่ระบาดไปที่พ่อค้าแม่ค้า ผู้ที่ซื้อของที่ตลาดในสมุทรสาคร รวมถึงมีแพร่ระบาดในจังหวัดต่างๆ ที่ใกล้ชิดกับผู้ติดเชื้อได้เดินทางไป จากสถานการณ์นี้ที่มีผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงได้มีการเปลี่ยนวิธีค้นหาผู้ติดเชื้อ จากเดิมที่เป็นการสอบสวนโรคอย่างละเอียดและใช้เวลานาน เป็นการตรวจด้วยวิธี RT-PCR เพื่อความรวดเร็วในการแยกผู้ติดเชื้อออกจากผู้อื่น ผู้ใกล้ชิดผู้ป่วยแต่ไม่พบเชื้อสามารถทำงานต่อได้แต่ต้องมีการเว้นระยะห่าง ลือคดาวนเฉพาะพื้นที่ที่มีผู้ติดเชื้อ จัดตั้งโรงพยาบาลสนามและระดมบุคลากรทางการแพทย์จากพื้นที่อื่นมาช่วยเหลือผู้ติดเชื้อ เพื่อโรงงานสามารถทำงานต่อไปได้ ลดผลกระทบทางเศรษฐกิจ และลดการกระจายเชื้อสู่ชุมชน จากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เพิ่มมากขึ้นในหลายพื้นที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศแนวทางการปฏิบัติเพิ่มเติมในการให้บริการผู้โดยสารที่บินภายในประเทศ โดยงดการให้บริการหนังสือพิมพ์ นิตยสาร เว้นเอกสารที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ห้ามรับประทานอาหารและเครื่องดื่มระหว่างปฏิบัติการบิน เว้นในกรณีฉุกเฉินและเจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการที่รัฐกำหนดเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 อย่างเคร่งครัด ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป

ระลอกที่ 3 ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายน – ธันวาคม พ.ศ. 2564 ในวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2564 มีรายงานพบการติดเชื้อเป็นกลุ่ม จากสถานบันเทิงบริเวณทองหล่อ เป็นผู้ที่มาท่องเที่ยว พนักงาน นักร้อง นักดนตรีและแพร่เชื้อไปสู่ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน คนใกล้ชิด จากการวินิจฉัยพบว่าเป็นสายพันธุ์อัลฟา เบต้า และเดลต้า ซึ่งแพร่กระจายได้อย่างรวดเร็ว แต่เนื่องจากได้มีการเริ่มฉีดวัคซีนป้องกันเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้อาการของผู้ป่วยไม่รุนแรงมาก ส่วนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ศูนย์ควบคุมและป้องกันเชื้อไวรัสโควิด-19 ได้ประกาศงดจัดกิจกรรมเสี่ยงที่มีการสัมผัสใกล้ชิด เช่น การจัดแสดงคอนเสิร์ต สาดน้ำ แต่ไม่สั่งห้ามการเดินทางข้ามจังหวัด ในช่วงกลางเดือนกรกฎาคม ได้มีการรายงานจากกระทรวงสาธารณสุขว่า ผู้ติดเชื้อส่วนใหญ่กระจายอยู่ในกรุงเทพฯและปริมณฑล มีการระบาดหลายคลัสเตอร์ ไม่ว่าจะเป็น คลัสเตอร์แพลตฟอร์ม แคมป์ก่อสร้าง ห้วยขวาง ตลาดโบ้เบ้ ชุมชนคลองเตย ฯลฯ จำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน รัฐบาลจึงประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน(พรก.ฉุกเฉิน) ให้กำหนดกรุงเทพฯและปริมณฑล รวมถึงจังหวัดชายแดนภาคใต้รวม 10 จังหวัด เป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุด ห้ามการเดินทางและเคลื่อนย้ายแรงงาน ปิดไซต์งานก่อสร้าง เป็นเวลาอย่างน้อย 30 วัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2564 เมื่อผู้ติดเชื้อมีจำนวนมากเกินกว่าโรงพยาบาลสนามจะรับรองไหว จึงได้มีการใช้มาตรการ Home Isolation สำหรับผู้ป่วยที่ไม่มีอาการรุนแรงสามารถรักษาตัวที่บ้านได้ รัฐบาลได้ขอความร่วมมือให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางที่ไม่จำเป็น และกำหนดมาตรการควบคุมการระบาดของโรคครั้งมากขึ้น และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้มีข้อปฏิบัติก่อนเข้าพื้นที่อากาศยานให้เจ้าหน้าที่สนามบินทำการคัดกรองผู้ที่เข้ามาใช้บริการในท่าอากาศยาน จะต้องสวมหน้ากากอนามัยและมีการวัดอุณหภูมิ หากไม่สวมหน้ากากอนามัยหรือมีอุณหภูมิสูงกว่า 37.3 องศาเซลเซียส ให้ปฏิเสธการเข้าพื้นที่ท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่อากาศยานต้องจัดที่นั่งบนเครื่องบินให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารแต่ละเที่ยวบิน ให้สอดคล้องกับมาตรการเว้นระยะห่าง เพื่อป้องกันควบคุมโรค และมีการเปลี่ยนแปลงมาตรการสำหรับเที่ยวบินเข้าออกประเทศ ผู้โดยสารต้องมีใบรับรองแพทย์ยืนยันว่าไม่มีเชื้อไวรัสโควิด-19 ไม่เกิน 72 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง หรือหลักฐานการได้รับวัคซีนป้องกันเชื้อไวรัสโควิด-19 ซึ่งเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานจะทำการตรวจเอกสารเหล่านี้ก่อนออกบัตรโดยสาร หากมีความจำเป็นต้องบริการอาหาร เจ้าหน้าที่ต้องจัดอาหารและเครื่องดื่มที่ใช้บรรจุภัณฑ์แบบปิด และหลีกเลี่ยงการปฏิสัมพันธ์ระหว่างการบริการให้มากที่สุด ทำความสะอาดและฆ่าเชื้อโรคพื้นที่และอุปกรณ์ต่างๆสม่ำเสมอ หลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังประเทศต้นทางที่มีความเสี่ยงสูงตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป จนกว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุด

3.2 ข้อมูลทั่วไปของสายการบินไทยเวียตเจ็ท

จากการรวบรวมข้อมูลผ่านการสืบค้นข้อมูลทางเอกสาร สื่อ และเว็บไซต์ สามารถแยกข้อมูลทั่วไปของสายการบินไทยเวียตเจ็ท เป็น 5 ประเด็น ดังนี้

1. ความเป็นมาและโครงสร้างองค์กร

สายการบินไทยเว็ทเจ็ทแอร์ หรือ บริษัท ไทย เว็ทเจ็ท แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือของเว็ทเจ็ทแอร์ ร่วมกับสายการบินกานต์แอร์ ลงนามข้อตกลงทางธุรกิจความร่วมมือกัน โดยสายการบินกานต์แอร์ถือหุ้น 51% และสายการบินเว็ทเจ็ทถือหุ้น 49% (สำนักข่าวอินโฟเควสท์,2556) ซึ่งสายการบินเว็ทเจ็ท เป็นสายการบินเอกชนแห่งแรกของเวียดนาม จัดตั้งขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2550 เริ่มให้บริการในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2554 เว็ทเจ็ทแอร์ เป็นสายการบินเอกชนรายที่สอง ที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศเวียดนาม และเป็นสายการบินลำดับที่ 5 ที่ให้บริการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ในประเทศเวียดนาม และเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศ(“ไทยเว็ทเจ็ทแอร์,” 2565) ส่วนสายการบินกานต์แอร์หรือบริษัทกานต์นิธิ เอวิเอชัน จำกัดเป็นสายการบินสัญชาติไทยที่เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศ จัดตั้งขึ้นในวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2553 มีฐานการบินหลักอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยทั้งหมดที่ปฏิบัติงานด้านการบินแบบเช่าเหมาลำ(พ.ต.สมพงษ์ สุขสงวน,2560)

ไทยเว็ทเจ็ทแอร์เป็นสายการบินสัญชาติไทยโดยนิตินัย ก่อตั้งมากกว่า 10 ปี โดยเริ่มให้บริการทำการบินเที่ยวบินแรกในประเทศไทย เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556 ในเส้นทาง กรุงเทพ-สุวรรณภูมิ สู่ เชียงใหม่ โดยไทยเว็ทเจ็ทแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำลำดับที่ 4 ของประเทศไทยที่ให้บริการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ ครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศทั่วภูมิภาค(“ไทยเว็ทเจ็ทแอร์,”2565)

2. สถานที่ตั้ง

สายการบินไทยเว็ทเจ็ท มีที่ตั้งสำนักงานประจำประเทศไทย ที่บริษัท ไทย เว็ทเจ็ท แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด ยูนิต A1-602B ชั้น1 คอนคอร์ส A อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เลขที่ 999 หมู่ 7 ราชาเทวะ แขวงบางพลี เขตสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ และที่ตั้งสำนักงานประจำเวียดนาม ชั้น 8 อาคาร ซี.ที พลาซ่า 60A เตรีง์องเสิน แขวง 2 เขต ตึงบิน เมืองโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม (ไทยเว็ทเจ็ทแอร์,2562)

3. การบริการ

สายการบินไทยเว็ทเจ็ท มีการบริการต่างๆ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้าทางอากาศ อาหารและบริการบนเครื่องบิน เครื่องบินและที่นั่งบนเครื่องบิน

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ มีตัวบริการผู้โดยสาร 3 ประเภท

- ตัวEco โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการถือสัมภาระขึ้นเครื่อง 7 กิโลกรัม
- ตัวDeluxe โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการถือสัมภาระขึ้นเครื่อง 7 กิโลกรัม โหลดสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เช็คอินในช่องทางพิเศษ เลือกที่นั่งฟรี สามารถเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน วันเดินทาง และเส้นทางได้โดยมีส่วนต่างค่าโดยสาร
- ตัวSky Boss โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการถือสัมภาระขึ้นเครื่อง 10 กิโลกรัม โหลดสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 30 กิโลกรัมและกระเป๋าถือพ1ชุด น้ำหนักไม่เกิน 15 กก. เช็คอินในช่องทางพิเศษ เลือกที่นั่งฟรี ชุดอุปกรณ์ Comfort kit 3 in 1 สำหรับเที่ยวบินที่มีระยะเวลาเดินทางตั้งแต่ 4

ชั่วโมงขึ้นไป สิทธิพิเศษในการรับสัมภาระโหลด สิทธิในการผ่านการตรวจสอบความปลอดภัย ในช่องทางพิเศษ ห้องรับรองพิเศษ

การขนส่งสินค้าทางอากาศ

จะใช้อากาศยานขนส่งที่มีเครื่องมือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีในการขนถ่ายสินค้า ส่วนใหญ่ให้บริการแบบเหมาลำหรือรับขนส่งผู้โดยสารกับสินค้าควบคู่กัน โดยใช้พื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าใต้ท้องอากาศยานขนส่งผู้โดยสาร ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องการดูแลเป็นพิเศษ สินค้าของบริษัทสายการบินและพนักงาน รวมถึงสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางการทูต

อาหารและบริการบนเครื่องบินเวียตเจ็ทแอร์

เนื่องจากสายการบินไทยเวียตเจ็ทอยู่ในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ การบริการส่วนใหญ่บนเครื่องบินจึงต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมหากต้องการ ไม่ว่าจะเป็นอาหาร เครื่องดื่ม หรือการเลือกที่นั่ง โดยบริการต่างๆ บนเครื่องบินเวียตเจ็ทแอร์มีดังนี้

- จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม สามารถสั่งจองล่วงหน้าได้ในราคาประหยัดกว่าซื้อบนเครื่อง
- จำหน่ายสินค้าปลอดภาษี เฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ
- จำหน่ายของที่ระลึก
- จำหน่ายอุปกรณ์การพักผ่อน เช่น หมอน และผ้าปิดตา

ทั้งนี้การเลือกอาหาร เครื่องดื่ม ที่นั่ง และกระเป๋าสัมภาระโหลดใต้ท้องเครื่องตอนซื้อตั๋วเครื่องบินบนหน้าเว็บไซต์จะมีราคาสูงกว่าการซื้อที่หน้าเคาน์เตอร์หรือบนเครื่องบิน สำหรับอาหารบนเครื่องบิน นั้นมีจำนวนจำกัด

เครื่องบินและที่นั่งบนเครื่องบิน

สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์เลือกใช้เครื่องบิน 2 รุ่น ได้แก่

- เครื่องบินแอร์บัสรุ่น A320-200 จำนวน 10 ลำ เป็นอากาศยานประเภทลำตัวแคบที่มีพิสัยบินระยะใกล้ถึงปานกลาง ผลิตโดยแอร์บัส เอส.เอ.เอส. สามารถจุผู้โดยสารได้ถึง 220 คน และมีพิสัยการบินตั้งแต่ 3,100 ถึง 12,000 กิโลเมตร โดยขึ้นอยู่กับรุ่นผลิต ใช้ระบบบังคับการบินแบบ fly-by-wire และยังเริ่มใช้การควบคุมโดยสติ๊กด้านข้าง
- เครื่องบินแอร์บัสรุ่น A321-200 จำนวน 6 ลำ เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดกลางและเครื่องยนต์คู่ ผลิตโดยแอร์บัส เอส.เอ.เอส. ซึ่งเป็นรุ่นที่พัฒนามาจากต้นแบบเครื่องบินแอร์บัสรุ่น A320-200 โดยมีขนาดกว้างขวางขึ้น สามารถจุผู้โดยสารเพิ่มขึ้นได้ถึง 24% มีประตูผู้โดยสาร 6 ประตูและทางออกฉุกเฉิน 8 ทาง ซึ่งอยู่ทั้งสองด้านของเครื่องบิน และยังมีความแข็งแรงมากขึ้น (“แอร์บัส a321,” 2562)

เครื่องบินทุกลำของสายการบินที่นำมาให้บริการ จะต้องได้รับการตรวจสอบมาตรฐานจากช่างผู้ชำนาญการอย่างละเอียดเรียบร้อยแล้วก่อนนำมาให้บริการแก่ผู้โดยสาร โดยมีประเภทที่นั่งดังนี้

- ที่นั่งชั้นประหยัดพรีเมียม เป็นที่นั่งเฉพาะด้านหน้าเครื่องบินที่ให้บริการในระดับชั้นธุรกิจ
- ที่นั่งชั้นประหยัด เป็นที่นั่งบริเวณประตูทางออกฉุกเฉินที่มีพื้นที่ว่างเท้ากว้างเป็นพิเศษ

- ที่นั่งธรรมดา เป็นที่นั่งมาตรฐานของสายการบิน
ที่นั่งที่นั่งชั้นประหยัดของสายการบินไทยเวียตเจ็ทนั้นจะทำการสุ่มตำแหน่งให้ผู้โดยสารเมื่อทำการเช็คอิน แต่ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งได้เองทันทีเมื่อจองตั๋วเครื่องบินโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เริ่มต้นที่นั่งเที่ยวบินละ 50 บาท

4. กลุ่มเป้าหมาย

จากการศึกษาวิจัยได้วิเคราะห์และแบ่งกลุ่มลูกค้าได้ ดังนี้

- กลุ่มลูกค้าที่มีรายได้ระดับปานกลาง อย่างลูกค้าที่เป็นวัยรุ่นและกลุ่มลูกค้าที่ชอบการเดินทางเดินทางบ่อย เนื่องจากสายการบินไทยเวียตเจ็ทมีระดับราคาค่าโดยสารต่ำกว่าสายการบินที่ให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ ทำให้ลูกค้าตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้นและเดินทางได้บ่อยครั้งขึ้น จึงไม่ต้องการบริการในส่วนที่ไม่จำเป็นและเกินกว่าความต้องการ แตกต่างจากลูกค้ากลุ่มลูกค้าของสายการบินที่ให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ ที่ยินดีจ่ายค่าบริการในระดับราคาที่สูงและให้ความสำคัญกับบริการต่างๆเพิ่มเติม เช่น บริการเสิร์ฟอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ห้องรับรองพิเศษ เป็นต้น

- กลุ่มลูกค้าที่เดินทางระยะสั้น และวางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้าเดินทางภายในประเทศและเดินทางระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่จะมีเส้นทางการเดินทางในระยะใกล้ และใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 4 ชั่วโมง โดยประกอบไปด้วยผู้เดินทางทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติในภูมิภาคเดียวกัน เช่น อาเซียน จีน เป็นต้น โดยกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่จะเป็นผู้เดินทางที่มีการวางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้าเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน เนื่องจากการซื้อบัตรโดยสารผ่านสายการบินต้นทุนต่ำล่วงหน้าเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน จะมีค่าบริการในระดับที่ต่ำกว่าการซื้อบัตรโดยสารแล้วเดินทางในทันที

5. รูปแบบการส่งเสริมการตลาด

เนื่องจากสายการบินไทยเวียตเจ็ทมีกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้ระดับปานกลางเป็นหลัก จึงมีราคาค่าโดยสารที่ถูกลงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่น และการลดราคาค่าโดยสารหรือราคาโปรโมชั่นเป็นประจำ จุดเด่นของสายการบินไทยเวียตเจ็ทที่สำคัญอีกอย่าง คือ ความปลอดภัย และการตรงต่อเวลาในการเดินทางและถึงที่หมาย และเพื่อเป็นการดึงดูดลูกค้าอย่างทั่วถึง จึงมีการสื่อสารภาพลักษณ์ของสายการบินให้ผู้บริโภคพบเห็น ในโฆษณาหรือรายการโทรทัศน์ได้บ่อย ตามสื่อต่างๆ มีการโฆษณาผ่านทางสื่อออนไลน์ต่างๆ มีการใช้บุคคลที่มีชื่อเสียงที่เหมาะสมหรือรายการโชว์ที่ส่งเสริมภาพลักษณ์ของสินค้า มีการทำรายการส่งเสริมคู่กับสินค้าอื่น และการมีชื่อเสียง และได้รับรางวัลในการให้บริการต่างๆ

3.3 ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)

3.3.1 ผลกระทบด้านรายได้และกำไร

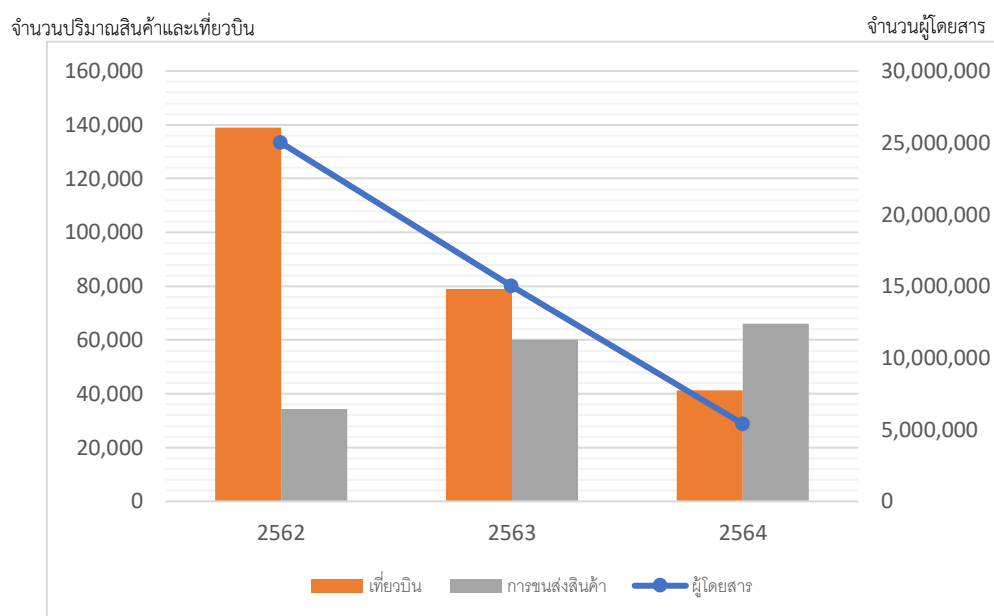
- จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินไทยเวียตเจ็ทมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

ตารางที่ 1 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินไทยเวียตเจ็ท พ.ศ.2562-2564

สายการบินไทยเวียตเจ็ท	พ.ศ.2561	พ.ศ.2562		พ.ศ.2563		พ.ศ.2564	
	จำนวน	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)	จำนวน	เปลี่ยนแปลง (%)
ผู้โดยสาร(คน)	23,100,000	25,000,000	8.22%	15,000,000	-40%	5,400,000	-64%
เที่ยวบิน(เที่ยว)	118,923	139,000	16.88%	79,000	-43.16%	41,300	-47.72%
การขนส่งสินค้า (ตัน)	57,500	34,285	-40.37%	60,000	75%	66,000	10%

ข้อมูลจากรายงานผลการดำเนินงานปี 2019 - 2021 ของสายการบินไทยเวียตเจ็ท

กราฟที่ 1 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินไทยเวียตเจ็ท พ.ศ.2562-2564



จากตารางที่ 1 และกราฟที่ 1 แสดงจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบินและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินไทยเวียตเจ็ท พ.ศ. 2562 – 2564 พบว่าในปี พ.ศ. 2562 ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี พ.ศ. 2562 ลดลงร้อยละ 40.37 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561 แต่เมื่อการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 จำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มลดลงค่อนข้างมาก กล่าวคือจำนวนผู้โดยสารลดจ้อยละ 40 และจำนวนเที่ยวบินลดจ้อยละ 43.16 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 75 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2562 และในปี พ.ศ. 2564 จำนวนผู้โดยสารจำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มลดลงอย่างมาก กล่าวคือ จำนวนผู้โดยสารลดลงมากถึงร้อยละ 64 จำนวนเที่ยวบินลดจ้อยละ 47.72 แต่จำนวนการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2563

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินไทยเวียดเจ็ท พ.ศ.2562-2564 พบว่าหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 จำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มลดลงทุกปี เนื่องจากรัฐบาลได้ออกประกาศเรื่องแนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศ กำหนดว่า “ห้ามสายการบินทำการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป จนกว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุดไป” ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบินได้จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2564 จึงส่งผลกระทบต่อจำนวนเส้นทางภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในช่วงดังกล่าวลดลงเป็นอย่างมาก สายการบินไทยเวียดเจ็ทจึงไม่สามารถให้บริการแบบประจำได้ ต้องหยุดการบินชั่วคราว ซึ่งสายการบินไทยเวียดเจ็ทได้หยุดทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทุกเส้นทาง ได้แก่ ประเทศจีน เดือนมกราคม-สิงหาคม 2563, ประเทศไต้หวันและเวียดนาม ระหว่างเดือนมีนาคม-สิงหาคม 2563 สำหรับเส้นทางในประเทศให้เปลี่ยนเที่ยวบิน สำหรับผู้สำรองที่นั่งช่วงสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 13-15 เมษายน 2563 และลดความถี่การทำการบินแต่ละเส้นทาง วันที่ 24 มีนาคม-3 เมษายน 2563(ไทยโพสท์,2563) ไม่สามารถบริการผู้โดยสารแบบเต็มจำนวนได้ที่นั่งได้ เพื่อรักษาระยะห่างตามมาตรการจำกัดการเดินทางและความปลอดภัยด้านสุขอนามัย และในส่วนของจำนวนการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีข้อจำกัดการเดินทางน้อยกว่าประกอบกับยังคงมีความต้องการในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะในปีพ.ศ.2563ที่จำนวนการขนส่งสินค้าทางอากาศมีการเปลี่ยนแปลงมากถึง 75% เนื่องจากตลาดอุตสาหกรรมของประเทศเวียดนามเติบโตมากขึ้น นักลงทุนต่างประเทศหันมาลงทุนในประเทศมากขึ้น ทำให้เกิดการขนส่งสินค้ามากขึ้นไปทั้งการนำเข้า-ส่งออก

- ผลประกอบการของสายการบินไทยเวียดเจ็ทกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 มีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

อุตสาหกรรมการบินต่างได้รับผลกระทบจากการการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 และประสบปัญหาด้านผลประกอบการ เพื่อให้เห็นความชัดเจนถึงผลกระทบที่ได้รับ จึงขอเสนอข้อมูลผลประกอบการของสายการบินไทยเวียดเจ็ท พ.ศ.2462 – 2564 กับผลประกอบการของสายการบินเจ็ทสตาร์ พ.ศ. 2562 – พ.ศ. 2564 เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่นครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม ให้บริการเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ พ.ศ. 2562 – พ.ศ. 2564 ซึ่งมีลักษณะองค์กรที่คล้ายกัน

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบผลประกอบการสายการบินไทยเวียดเจ็ทกับสายการบินเจ็ทสตาร์ พ.ศ. 2562 – 2564

สายการบิน	ผลประกอบการ	2562	2563	2564
สายการบินไทยเวียดเจ็ท	รายได้	74,515 ล้านบาท	26,830 ล้านบาท	18,959 ล้านบาท
	กำไร	5,606 ล้านบาท	101 ล้านบาท	110 ล้านบาท
สายการบินเจ็ทสตาร์แปซิฟิก	รายได้	140,074 ล้านบาท	57,808 ล้านบาท	39,801 ล้านบาท
	กำไร	3,345 ล้านบาท	-15,582 ล้านบาท	-18,405 ล้านบาท

ข้อมูลจาก(งบกำไรขาดทุน VJC,2565),(งบกำไรขาดทุนJetstar airlines,2565)

จากตารางที่ 2 พบว่า ผลประกอบการสายการบินไทยเวียตเจ็ท ในปี พ.ศ. 2562 มีรายได้ 74,515 ล้านบาท กำไร 5,606 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2563 มีรายได้ 26,830 ล้านบาท กำไร 101 ล้านบาท ผลกำไรลดลงจากปี พ.ศ. 2562 มากถึง5,505 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2564 มีรายได้ 18,959 ล้านบาท กำไร 110 ล้านบาท กำไรเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2563 9 ล้านบาท และผลประกอบการของสายการบินเจ็ทสตาร์ ในปี พ.ศ. 2562 มีรายได้140,074 ล้านบาท กำไร 3,345 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ. 2563 มีรายได้ 57,808 ล้านบาท ขาดทุน 15,582 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2564 รายได้ 39,801 ล้านบาท ขาดทุน 18,405 ล้านบาท

เมื่อพิจารณาพบว่า สายการบินไทยเวียตเจ็ท ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563-2564 ที่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 รายได้ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2562 ก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 และผลกำไรก็ลดลงเป็นอย่างมาก เป็นผลจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ทำให้รายได้ลดลง ในขณะที่ต้นทุนการดำเนินงานยังคงมีอย่างต่อเนื่องและสูงขึ้น และสายการบินเจ็ทสตาร์ก็มีรายได้ที่ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีเช่นกัน แต่ผลประกอบการนั้นขาดทุนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 ที่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19

- การเปลี่ยนแปลงของความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร

ความเชื่อมั่นในการเดินทางโดยเครื่องบินที่เปลี่ยนไปของผู้โดยสาร เนื่องจากเชื้อไวรัสโควิด-19 สามารถแพร่ระบาดผ่านอากาศจากมนุษย์สู่มนุษย์ได้ ส่งผลต่อความกังวลของผู้โดยสารต่อการเดินทางโดยอากาศยาน เช่น ระบบหมุนเวียนอากาศในห้องโดยสาร ขั้นตอนการเช็คอิน การปฏิบัติตัว และความปลอดภัยระหว่างการเดินทาง เป็นต้น ทำให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารลดลง อีกทั้งจำนวนที่นั่งของเครื่องบินก็ต้องลดลงเพื่อรักษาระยะห่างทางสังคม ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ของสายการบิน และมาตรการของรัฐที่ห้ามประชาชนออกจากเคหสถาน หรือการล็อกดาวน์ ส่งผลให้เศรษฐกิจหลายส่วนต้องหยุดชะงัก ผู้โดยสารต้องปรับตัวเพื่อหลีกเลี่ยงการมีปฏิสัมพันธ์ใกล้ชิดกับผู้อื่น คนจำนวนไม่น้อยต้องกักตัวทำงานที่บ้าน ธุรกิจขาดรายได้และต้องลดรายจ่ายด้วยการลดจำนวนคนงานหรือชั่วโมงทำงาน ลูกจ้างจำนวนมากสูญเสียรายได้และบางส่วนต้องออกจากงานส่งผลให้ฐานะทางการเงินของทั้งธุรกิจและประชาชนย่ำแย่ บ้างต้องดิ้นรนหาวิธีสร้างรายได้ช่องทางอื่น บางคนต้องเปลี่ยนอาชีพหันมาเรียนรู้และพึ่งพาช่องทางออนไลน์ในการใช้ชีวิต ทำให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่สูงขึ้น

3.3.2 ผลกระทบด้านการดำเนินงาน

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้หลายประเทศมีการปิดประเทศที่ไม่แน่นอน ซึ่งส่งผลให้ความต้องการเดินทางในประเทศจากผู้โดยสารต่างชาติลดลงตามไปด้วย รวมทั้งหลายจังหวัดในประเทศไทย มีการใช้มาตรการจำกัดการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงกับสนามบินปลายทางไม่สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการสายการบินลดลงอย่างมาก สายการบินจำเป็นต้องตัดสินใจลดจำนวนเที่ยวบินหรือหยุด

ให้บริการ ทำให้การดำเนินงานของสายการบินไม่เป็นไปตามปกติ โดยต้องปรับเปลี่ยนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับมาตรการรัฐ ในช่วงที่สายการบินต้องหยุดทำการบิน ต้องแบกรับต้นทุนจากการที่ไม่สามารถทำการบินตามปกติได้อย่างมากมาย ทั้งการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร การคืนเงินค่าบัตรโดยสาร หรือสิทธิพิเศษอื่นๆให้แก่ผู้โดยสาร และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน ค่าบริหารจัดการเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการเดินทางอากาศ ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายในการใช้สถานที่จอดเครื่องบินที่สนามบินสุวรรณภูมิและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน ลูกเรือ และบุคลากรที่ทำงานภาคพื้นดิน ซึ่งไม่ได้เปลี่ยนแปลงตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่รายได้ของสายการบินมาจากจำนวนเที่ยวบินจะสัมพันธ์โดยตรงกับจำนวนผู้โดยสารหรือสินค้าที่รับขนและโครงสร้างค่าโดยสาร อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจทางการเงิน การดำเนินงาน

บทที่ 4

กลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการของสายการบินไทยเวียตเจ็ทในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ ของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19)

4.1 การปรับตัวด้านรายได้และต้นทุน

4.1.1 รักษาสภาพคล่องทางการเงิน

สายการบินไทยเวียตเจ็ทได้ดำเนินโครงการรักษาสภาพคล่องทางการเงินโดย เจริญขยายข้อตกลงการชำระเงินกับธนาคารในประเทศและธนาคารนอกประเทศ อีกทั้งยังเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินโดยสาร เพื่อขอลดค่าเช่า สละค่าเช่าและขยายระยะเวลาการชำระ 3-6 เดือน และควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด จำกัดการซื้อที่ไม่เร่งด่วน และพัฒนาแผนกระแสเงินสดและแผนการจัดการเงินทุน โดยตัดสินใจโอนพอร์ตการลงทุนและทรัพย์สินบางส่วนที่สะสมไว้ก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19มาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงิน สร้างความมั่นใจในเงินทุน

4.1.2 ขยายการลงทุน

สายการบินไทยเวียตเจ็ทได้ขยายการลงทุนทางการเงินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการดำเนินงานของธุรกิจเพื่อชดเชยการขนส่งทางอากาศ และเพิ่มการลงทุนในเครื่องบิน โดยใช้ประโยชน์ราคาเครื่องบินที่ลดลงในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ระดมเงินทุนจากตลาดต่างประเทศ ผ่านการระดมตราสารทุน ไม่ว่าจะเป็นพันธบัตรระหว่างประเทศ หุ้นกู้ คณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติมติการขายหุ้นที่ซื้อคืนโดยการจับคู่คำสั่งซื้อและข้อตกลงผ่านตลาดหลักทรัพย์โฮจิมินห์ซิตี (HOSE) ในช่วงวันที่ 30 มีนาคม 2564 ถึงสิ้นสุดวันที่ 28 เมษายน 2564 โดยคาดว่าเมื่อทำธุรกรรมสำเร็จ สายการบินไทยเวียตเจ็ทจะมีรายได้มากกว่า 3,200 ล้านบาท เพื่อเพิ่มทุนของบริษัท(Vietjet's Annual report ,2020)

4.1.3 ปรับโครงสร้างเงินเดือน

ในปีพ.ศ. 2563 ตลาดอุตสาหกรรมของประเทศเวียดนามได้เติบโตอย่างก้าวกระโดด ทำให้สายการบินไทยเวียตเจ็ทประสบความสำเร็จในการสร้างรายได้ เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยไม่ต้องเลิกจ้างพนักงาน และใช้วิธีแก้ไขชั่วคราว คือ การจ่ายเงินเดือนตามภาระงานและชั่วโมงปฏิบัติงานจริง เป็นผลให้ค่าใช้จ่ายเงินเดือนเฉลี่ยในปี 2020 ลดลง 50% เมื่อเทียบกับระดับปี 2019(Vietjet's Annual Report,2019)

4.2 การปรับตัวด้านการบริหารจัดการและการดำเนินงาน

4.2.1 จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันโควิด-19

สายการบินไทยเวียตเจ็ทได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการป้องกันโควิด-19 โดยมีสมาชิกเป็นแพทย์และผู้เชี่ยวชาญ นอกจากการจัดเตรียมหน้ากาก อุปกรณ์ป้องกัน อุปกรณ์ป้องกันการแพร่ระบาดให้กับพนักงาน แนวหน้า เช่น นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานภาคพื้นดิน ช่างเทคนิคท่าอากาศยานแล้ว สายการบินไทยเวียตเจ็ทยังดำเนินการติดตั้งShield จัดเตรียมน้ำยาฆ่าเชื้อที่เคาน์เตอร์ทั้งหมด สายการบิน ฌ ท่าอากาศยาน และดำเนินการฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในอากาศทุกวัน และยังติดตั้งระบบกรองHEPAที่มี

ประสิทธิภาพสูงที่เครื่องบิน ซึ่งสามารถรองรับคน แคนทีเรียและไวรัสได้มากถึง 99.7% และดำเนินมาตรการอย่างเข้มงวด สร้างความตระหนักรู้แก่พนักงานทุกคน

4.2.2 มุ่งเน้นขนส่งสินค้าทางอากาศ

เมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเปลี่ยนรูปแบบการบริการเป็นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก เพื่อให้ปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว หลังจากได้รับการอนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนของเวียดนามในด้านความสามารถในการบรรทุกสินค้าในห้องโดยสารแล้ว สายการบินไทยเวียดเจ็ทได้ทำขนส่งสินค้าในห้องโดยสารด้วยน้ำหนักบรรทุกสูงสุด 23 ตัน/เที่ยวบิน ซึ่งสูงกว่าการขนส่งสินค้าแบบเดิมถึง 4 เท่าในส่วนท้องของเครื่องบิน ซึ่งสินค้าที่ขนส่งเป็นหลักเป็นอุปกรณ์ทางการแพทย์ และยาไปยังพื้นที่แนวหน้าในการต่อต้านการแพร่ระบาดเพื่อสนับสนุนแพทย์ที่ปฏิบัติหน้าที่ และเพิ่มการลงทุนในเครื่องบินลำตัวกว้างที่รวมการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปยังตลาดทั่วโลก เช่น สหรัฐอเมริกา รัสเซีย ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี

4.2.3 ปรับรูปแบบการบริการให้เหมาะสม

สายการบินไทยเวียดเจ็ทได้ปรับรูปแบบการบริการใหม่ โดยการนำเสนอ Power Pass ซึ่งเป็นบัตรผ่านไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบิน และปรับปรุงตัวชั้น Deluxe และ Sky Boss เพื่อเพิ่มบริการเสริมให้กับผู้โดยสาร และเพิ่มรายได้แก่สายการบิน มอบสิทธิพิเศษโดยอนุญาตให้ลูกค้าสามารถเปลี่ยนกำหนดเวลาเที่ยวบินได้ โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในกรณีที่มีการยกเลิกเที่ยวบินตามมาตรการของรัฐ และสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารตลอดการเดินทางโดยการขายประกันโควิด-19 SKY COVID CARE เพื่อคุ้มครองผู้โดยสาร ถ้าหากผู้โดยสารท่านใดได้รับเชื้อไวรัสโควิด-19 จากเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่งของสายการบิน จะได้รับเงินประกันสูงสุดถึง 276,466 บาท (สำนักข่าวซีเอ็นเอ็น, 2564) และได้เริ่มให้บริการภาคพื้นดินแบบบริการตนเองที่ท่าอากาศยานนานาชาติ นอยไบในกรุงฮานอย เพื่อลดต้นทุน เพิ่มรายได้เสริม และความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นพิเศษ ในการลดความแออัดของผู้โดยสาร

4.3 มาตรการช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย

การระบาดของโรคระบาดที่เกิดจากไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกรวมถึงอุตสาหกรรมการบินถดถอย ซึ่งสายการบินไทยเวียดเจ็ทได้รับการสนับสนุนจากสถาบันการเงิน ผู้ให้บริการเช่าเหมาลำเครื่องบิน และหน่วยงานภาครัฐกำกับดูแล เพื่อบรรเทาผลกระทบให้กับผู้ประกอบการสายการบิน ให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ เนื่องจากอุตสาหกรรมบินถือเป็นอุตสาหกรรมที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศ มีมาตรการดังนี้

4.3.1 มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน เพื่อเป็นการช่วยเหลือทางด้านค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการสายการบิน ภาครัฐได้ออกมาตรการปรับลด ค่าบริการสนามบิน เช่น ปรับลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน 50% ปรับลดค่าบริการที่เก็บอากาศยาน 50% ปรับลดค่า

เข้าพื้นที่สำนักงาน ปรับลดค่าบริการการเดินทางอากาศ และปรับลดค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ ปรับลดภาษีคาร์บอน 30%

4.3.2 มาตรการส่งเสริมการสร้างรายได้ของสายการบิน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐได้ออกมาตรการทั้งการ จัดสรรเวลาการบิน ที่ถูกยกเลิกการบินไปเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 และประสาน หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศที่สายการบินได้ทำการยกเลิกเที่ยวบิน เช่น จีน ญี่ปุ่น และ สาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น เพื่อขอคงสิทธิในเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไว้แต่เดิม อีกทั้งได้มีการปรับปรุง กระบวนการพิจารณาจัดสรรเส้นทางการบินให้มีความรวดเร็วขึ้น และมีการเจรจาสิทธิการบินในเส้นทาง ระหว่างประเทศเพิ่มเติมเช่น สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และสาธารณรัฐเกาหลีสำหรับ สายการบินที่มีศักยภาพในอนาคต

4.3.3 มาตรการสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการ กระทรวงสาธารณสุข การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ได้พยายามสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารเพื่อเพิ่มความต้องการ การเดินทางทางอากาศ โดยมีการประชาสัมพันธ์มาตรการด้านการสาธารณสุขที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทาง อากาศ เช่น กระบวนการคัดกรองผู้ป่วย วิธีการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อห้องโดยสาร เป็นต้น รวมทั้งการ ออกประกาศรองรับสิทธิของสายการบินในการปฏิเสธผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงในการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อให้อำนาจแก่สายการบินในการปฏิเสธผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส โควิด-19

4.3.4 มาตรการสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของสายการบิน สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทยได้มีการขยายระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ของใบอนุญาตและเอกสารแสดงการรับรองอื่นๆที่ เกี่ยวข้องกับใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ต่างๆ ซึ่งมีวันสิ้นอายุไม่เกินวันที่กำหนดให้มีผลใช้บังคับออกไปได้ และมีการ ยกเว้นการยื่นเอกสารหลักฐานแสดงประสบการณ์การปฏิบัติหน้าที่ที่ใช้ในการต่ออายุผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งลดขั้นตอนการขอยุติทำการบินชั่วคราวและอนุญาตให้สายการบินสามารถกลับมาทำการบินได้ทันที เมื่อมีความพร้อม

4.3.5 มาตรการทางการเงิน เพื่อลดความตึงเครียดของการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการใน อุตสาหกรรมการบิน หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการออกมาตรการขยายระยะเวลาการชำระ ค่าบริการค่าภาระ หรือเงินตอบแทนที่ผู้ประกอบการสายการบินถูกเรียกเก็บรวมทั้งกรมสรรพสามิตได้มีการ ออกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดสรรพสามิต (ฉบับที่ 11) ลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับ เครื่องบิน จากอัตราลิตรละ 4.726 บาท เป็นอัตราลิตรละ 0.20บาท

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

การวิจัยเรื่อง “ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19(COVID-19):กรณีศึกษาสายการบินไทยเวียตเจ็ท” ผู้วิจัยมุ่งศึกษาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 จากผลการศึกษารูปได้ว่า สายการบินไทยเวียตเจ็ทได้รับผลกระทบมาตั้งแต่ปลายเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 จากมาตรการปิดประเทศ ในช่วงนั้นจีนเป็นประเทศที่พบการระบาดที่แรกและเริ่มระบาดอย่างหนักไปในหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยด้วย อีกทั้งทางองค์การอนามัยโลกได้ออกมาประกาศว่า โควิด-19 ได้เป็นการระบาดใหญ่ครอบคลุมทั่วโลก ทำให้สายการบินต่างๆต้องมีประกาศยกเลิกและหยุดการบินทั้งการบินระหว่างประเทศและในประเทศ นักท่องเที่ยวจึงไม่สามารถเดินทางระหว่างประเทศและเดินทางไปในจังหวัดอื่นได้ การจองเที่ยวบินก็ถูกยกเลิกทั้งหมด เหลือเพียงเที่ยวบินที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรการเท่านั้น สายการบินสูญเสียรายได้อย่างมาก เพราะโดยปกติช่วงต้นปีจะเป็นเทศกาลวันสำคัญ เช่น ปีใหม่ ตรุษจีน ที่ทางสายการบินจะมีรายได้จำนวนมาก ส่งผลให้เมื่อเข้าสู่เดือนมกราคม พ.ศ. 2563 รายได้ลดลงอย่างฉับพลัน ทำให้ภาพรวมของธุรกิจหดตัวรุนแรงอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ โดยจำนวนผู้โดยสารได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในปีพ.ศ. 2563ลดลงถึง 40%และในปีพ.ศ. 2564 ลดลงมากถึง 64% จากปีก่อนหน้าและจำนวนเที่ยวบินในปีพ.ศ. 2563ลดลงถึง 43.16% และในปีพ.ศ. 2564 ลดลงมากถึง 47.72% จากปีก่อนหน้า ซึ่งผู้ประกอบการบางรายที่ไม่สามารถแบกรับภาระค่าใช้จ่ายและหนี้สินไม่ไหวจำเป็นต้องยุติการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้สายการบินไทยเวียตเจ็ท ยังต้องคอยเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์การระบาดที่รุนแรงมากขึ้นในประเทศไทย ทำให้การดำเนินงานต่างๆของสายการบินยากลำบากมากขึ้น สายการบินต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายอย่างหนัก รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในช่วงหยุดทำการบิน ไม่จะเป็นค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายในการใช้สถานที่จอดเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสายการบินที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ขณะที่สายการบินไม่สามารถดำเนินการได้ จึงจำเป็นต้องรวบตำแหน่งงาน และจ่ายเงินเดือนตามภาระงานและชั่วโมงปฏิบัติงานจริง เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของสายการบิน อย่างไรก็ตามแม้ว่าสายการบินไม่สามารถทำการขนส่งผู้โดยสารได้ แต่ยังสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ โดยเฉพาะอุปกรณ์ทางการแพทย์ ยาปฏิชีวนะ หน้ากากอนามัย อาหารหรือสินค้าจำเป็นอื่นๆ สายการบินจึงได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริการเป็นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก มีการดัดแปลงห้องโดยสารเป็นพื้นที่ขนส่งสินค้า ทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น4เท่าจากการขนส่งสินค้าแบบเดิม โดยจำนวนการขนส่งสินค้าได้มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีพ.ศ. 2563เพิ่มมากขึ้นถึง 75%และในปีพ.ศ. 2564 เพิ่มขึ้น 10% จากปีก่อนหน้า แม้ในเวลาต่อมาจะมีการผ่อนปรนมาตรการหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19ดีขึ้นสายการบินก็ยังไม่สามารถดำเนินการบินในลักษณะเดิมได้ สายการบินต้องดำเนินการตามมาตรการที่รัฐกำหนด โดยจะต้องมีการคัดกรองผู้ที่เข้ามาใช้บริการในท่าอากาศยาน มีการวัดอุณหภูมิและต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลา งดเว้นการบริการอาหารบนเครื่อง เจ้าหน้าที่อากาศยานต้องจัดที่นั่งบนเครื่องบินให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารแต่ละเที่ยวบิน ให้สอดคล้องกับมาตรการเว้นระยะห่าง เพื่อป้องกันควบคุมโรคและมีการเปลี่ยนแปลงมาตรการสำหรับเที่ยวบินเข้าออกประเทศ ผู้โดยสารต้องมีใบรับรองแพทย์ยืนยันว่าไม่มี

เชื้อไวรัสโควิด-19 ไม่เกิน 72 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง หรือหลักฐานการได้รับวัคซีนป้องกันเชื้อไวรัสโควิด-19 ซึ่งเจ้าหน้าที่ทางอากาศยานจะทำการตรวจเอกสารเหล่านี้ก่อนออกบัตรโดยสาร ทำความสะอาดและฆ่าเชื้อโรคพื้นผิวและอุปกรณ์ต่างๆสม่ำเสมอ อีกทั้งสายการบินไทยเว็ทเจ็ทยังได้จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันโควิด-19 ซึ่งมีสมาชิกเป็นแพทย์และผู้เชี่ยวชาญคอยดูแลพนักงานและผู้โดยสารและดำเนินมาตรการอย่างเข้มงวด นอกจากนี้สายการบินไทยเว็ทเจ็ทได้ปรับปรุงแบบการบริการเสริมเพื่อหารายได้สู่สายการบิน โดยนำเสนอตัว Power Pass ให้ผู้โดยสารบินได้ไม่จำกัดเที่ยวบิน Sky Covid Care ประกันโควิด-19 เพื่อคุ้มครองและสร้างความมั่นใจให้ผู้โดยสารตลอดการเดินทาง และสายการบินได้มีกลยุทธ์การปรับตัวด้านเงินทุน โดยการรักษาสภาพคล่องทางการเงิน โดยสายการบินได้เจรจาขยายข้อตกลงการชำระเงินกับธนาคารและเจรจาขยายเวลาการชำระค่าเช่าเครื่องบินกับผู้ให้เช่า และควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด นอกจากนี้สายการบินจะมีการปรับกลยุทธ์ต่างๆในการดำเนินการแล้ว ยังได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐอีกด้วย เช่น มาตรการปรับลดค่าบริการสนามบิน ลดภาษีคาร์บอน ออกประกาศรองรับสิทธิของสายการบินในการปฏิเสธผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงในการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อให้อำนาจแก่สายการบินในการปฏิเสธผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เป็นต้น อย่างไรก็ตามการปรับตัวนี้เป็นการปรับตัวระยะสั้น ซึ่งการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ยังคงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่องไปอีกระยะหนึ่ง ดังนั้นสายการบินไทยเว็ทเจ็ทต้องมีการเรียนรู้ ปรับตัวและมองหากลยุทธ์ใหม่เพื่อให้สายการบินสามารถดำเนินการอยู่รอดต่อไป

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพบว่า เชื้อไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเป็นวงกว้าง ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรมีการจัดทำและเปรียบเทียบสายการบินอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อวิเคราะห์ถึงกลยุทธ์ในการบริหารจัดการสายการบินแต่ละแห่ง
2. จำเป็นต้องมีการวิจัยและศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจอื่นๆในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการทำธุรกิจในอนาคต

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมท่าอากาศยาน. (2563). ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน **ยานปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563**. สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2565, จาก www.airports.go.th.
- กองเศรษฐกิจการบิน. (2563). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ 3 ประจำปี 2563. สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2565, จาก www.caat.or.th.
- กองระบาดวิทยาและกองโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. (2564). **สถานการณ์โรคโควิด-19 และมาตรการควบคุมป้องกันในระดับโลกและในประเทศไทย**. สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2565, จาก <https://shorturl.asia/7Jypt>
- กันชลิกา อุดมะแก้ว ภัคจิรา บัวแดง รัศมี สงวนดีสกุลยา พันธุ์ยางรณกร บุโรหิตาพันธุ์วิษณุ วงศ์ตรี สุรสิงห์ แสงโสด และนิชธิมา บุญเฉลียว. (2564). “ผลกระทบและการปรับตัวของการท่องเที่ยวชุมชนจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 ในเขตพื้นที่หมู่บ้านขุนกลาง ตำบลบ้านหลวง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่”. **วารสารช่วงฉายา**, 15(1). <https://shorturl.asia/ISl9M>
- ฐาปนระ แต่งจ้อย ปาลิตา สำเภาทอง และนียกานต์ ลิมอรุณ. (2564). “วิเคราะห์ผลกระทบของวิกฤตไวรัสโควิด-19 และการปรับตัวทางโครงสร้างรายได้ของสายการบินแบบให้บริการเต็มรูปแบบ: การวิเคราะห์อัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงของแหล่งรายได้สายการบิน”. **วารสารบัณฑิตวิทยาลัยสวนดุสิต**, 18(1). <https://shorturl.asia/tKEUz>
- ณัฐพล นวมงคลวัฒนา(563).”ผลกระทบของการประกาศที่เกี่ยวกับวัคซีนโควิด-19 ต่อหุ้นใน อุตสาหกรรม โรงแรมและการท่องเที่ยวทั่วโลก”วิทยานิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบัญชี และการบริหารการเงิน คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ธนรุจ พ่วงสมบัติ(2563).”ผลกระทบของโควิด-19 ต่อผลตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ประเทศไทย”วิทยานิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(การบัญชีและการบริหารการเงิน) สาขาวิชาการบัญชีและการบริหารการเงิน คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี. (2564). แนวโน้มธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ. สืบค้นเมื่อ 7 พฤศจิกายน 2565, จาก <https://shorturl.asia/MzYGI>
- พ.ต.สมพงษ์ สุขสงวน. (2560). กานต์แอร์ . สืบค้นเมื่อ 6 มกราคม 2566, จาก <https://shorturl.asia/O1Zih>
- พัฒนาภา ธาดาสิริโชค(2563).”กลยุทธ์การปรับตัวด้านการบริหารจัดการโรงแรมในสภาวะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กรณีศึกษา โรงแรมเดอะภัทรา พระราม 9”วิทยานิพนธ์หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน มหาวิทยาลัยศิลปากร
- รัชตะ จันทร์พาณิชย์. (2564). “ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19”. **วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์**, 13(1), 8-10. <https://shorturl.asia/2de0O>

- ราชกิจจานุเบกษา. (2563) . **โรคโควิด 19 คืออะไร**. สืบค้นเมื่อ 28 กรกฎาคม 2565, จาก : www.who.int
- ศักดิ์ดา ศิริภัทรโสภณ. (2563). “โรคระบาดไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ผลกระทบต่อวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมของไทยและกลยุทธ์ในการฟื้นฟูกิจการ,” *วารสารสมาคมนักวิจัย*. 25(2), 10-30
- ศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน กรมควบคุมโรค. (2563). **รายงานสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019**. สืบค้น 12 กรกฎาคม 2565 จาก, <https://shorturl.asia/7A0H4>
- สำนักข่าวซีเอ็นเอ็น. (2564) . ใครปิด...ฉันไม่ปิด! ‘Vietjet’ เปิดตัวประกัน Covid-19 FREE สร้างความเชื่อมั่นผู้โดยสาร. สืบค้นเมื่อ 6 มกราคม 2566, จาก <https://shorturl.asia/Sa1pi>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2562- 2564). รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2562 – 2564. สืบค้นเมื่อ 19 กันยายน 2565, จาก <https://shorturl.asia/4Ff7P>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2565). กบร.มีมติขยายมาตรการบรรเทาผลกระทบสายการบินจากCovid-19 ไตรมาสที่1/2565. สืบค้นเมื่อ 3 มีนาคม 2566, จาก <https://shorturl.asia/VWct9>
- สร้อยญา เตรรัตน์ และตรีณัฐ ไพทยานต์วิจิตร(2564).”ผลกระทบและการรับมือของภาคธุรกิจที่พึ่งพาแรงงานข้ามชาติในช่วงการระบาด ของโควิด-19 ระลอกที่ 1”.*วารสารธรรมศาสตร์*,40(3),(74-92)
- อรรถพล ร่ำรวยธรรม (2563)”ผลกระทบของโควิด-19 ต่อผลตอบแทนของหุ้นในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งทั่วโลก”วิทยานิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบัญชีและการบริหารการเงิน คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- โนธิตา หวานชื่น วรุฒม์ นาที และศุภรัตน์ พิณสุวรรณ. (2564). ศึกษาผลกระทบโควิด 19 และการปรับตัวของผู้ประกอบการค้าขายในตลาดเกินดั่งบริเวณพื้นที่ชายแดนตำบลสุโขทัย-ลก อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส”. วิทยานิพนธ์หลักสูตรมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ สาขาวิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ

ภาษาอังกฤษ

- Airbus S.A.S.(2562). Airbus A321 S7 Airlines. สืบค้นเมื่อ 23 มกราคม 2566, จาก <https://shorturl.asia/DAFfa>
- Investing.com. (2565) . งบกำไรขาดทุน VJC, งบกำไรขาดทุนJetstar Airlines. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2565, จาก <https://th.investing.com>
- THAI VIETJET AIR JOINT STOCK. (2565). ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสายการบิน. สืบค้นเมื่อ 6 มกราคม 2566, จาก <https://shorturl.asia/Jb6BM>
- Vietjet Aviation Joint Stock Company. (2562- 2564).Annual Report 2018-2021.สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2565, จาก <https://shorturl.asia/zusbO>