

บทที่ 6



บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจของโลก ในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกกลายเป็นแหล่งธุรกิจที่สำคัญของโลก ซึ่งการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจมีส่วนทำให้ธุรกิจการบินมีความคึกคักและแออัดมากขึ้น จากการศึกษาขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) พบว่าในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิกมีการขยายตัวของกิจกรรมการขนส่งทางอากาศสูงมาก และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แนวโน้มดังกล่าวเป็นดัชนีชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของเส้นทางบินย่านเอเชีย - แปซิฟิก ซึ่งจะส่งผลให้ภูมิภาคนี้กลายเป็นแหล่งที่สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลกมุ่งเข้ามาบริการด้านการบินและจะนำไปสู่การแข่งขันกันอย่างรุนแรงในที่สุด

ประเทศไทยเป็นอีกแหล่งหนึ่งของความคับคั่งจากการจราจรทางอากาศ การขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ทางอากาศที่ผ่านเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นในอัตราที่ค่อนข้างสูงเป็นลำดับ ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเพิ่มจำนวนการจราจรคือ

1. การขยายตัวอย่างรวดเร็วของธุรกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ทำให้ความต้องการการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น
2. การเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ปัจจัยเหล่านี้เป็นตัวที่ส่งผลให้ธุรกิจการบินระหว่างประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันมีสายการบินของประเทศต่าง ๆ บินเข้ามาในประเทศไทย ในรูปแบบของสายการบินประจำประมาณ 70 ประเทศ และอีกหลายประเทศมีแผนการที่จะบินมาไทย ขณะเดียวกันสายการบินของไทยเองก็ได้เพิ่มเส้นทางบินไปยังประเทศต่าง ๆ ซึ่งเป็นตลาดใหม่ ๆ มากขึ้นเช่นกัน ทั้งนี้เพื่อให้สายการบินไทยได้รับผลประโยชน์สูงสุดนั่นเอง

ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยหลักแล้วจะต้องมีข้อตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศต่อกันเสียก่อน จึงจะทำให้สายการบินของประเทศหนึ่งมีสิทธิบินเข้าไปรับส่งผู้โดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ในอีกประเทศหนึ่งได้ ทั้งนี้ก็เป็นไปตามหลักการที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 มาตรา 6 ประเทศไทยซึ่งเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวก็ใช้การทำความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบินเป็นเครื่องมือในการดำเนินธุรกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งในขณะนี้ประเทศไทยได้ทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกแล้ว ประมาณ 70 ประเทศ แนวทางการทำความตกลงโดยทั่วไปจะเป็นในลักษณะของสนธิสัญญาทวิภาคี โดยรูปแบบความตกลงที่ประเทศไทยทำกับประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ 3 รูปแบบด้วยกันคือ

1. แบบ Bermuda I เป็นแบบที่รัฐเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน จำนวนสายการบินในเส้นทางและควบคุมอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสินค้า แต่สายการบินมีอิสระในการกำหนดความถี่ของตนเอง โดยรัฐคู่สัญญามีสิทธิทบทวนได้
2. แบบ Capacity Predetermination เป็นรูปแบบที่รัฐเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน จำนวนสายการบินในเส้นทาง ความจุ ความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดและควบคุมอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสินค้าด้วย
3. แบบ Open Skies เป็นรูปแบบที่รัฐให้สายการบินมีอิสระในการเสนอบริการ โดยให้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมเส้นทางบิน จำนวนสายการบินในเส้นทาง ความจุและความถี่ของบริการ ตลอดจนอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสินค้า

รูปแบบความตกลงที่ประเทศไทยใช้ทำกับประเทศต่างๆ มากที่สุดคือแบบ Capacity Predetermination รองลงมาคือแบบ Bermuda I ซึ่งสาเหตุที่ประเทศไทยใช้รูปแบบความตกลงแบบ Capacity Predetermination เป็นหลักเพราะประเทศไทยไม่สามารถก่อตั้งสายการบินแห่งชาติขนาดใหญ่ตั้งแต่เริ่มแรก ด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องคุ้มครองสายการบินแห่งชาติให้มีโอกาสพัฒนากิจการบิน ตลอดจนฝูงบินของตน ส่วนรูปแบบ Open Skies หรือแบบเปิดเสรีนั้นประเทศไทยทำกับประเทศสหรัฐอเมริกาเพียงประเทศเดียวเท่านั้น ซึ่งประเทศไทยก็เป็นเช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ อีกหลายประเทศที่ต้องทำความตกลงด้านการบินในรูปแบบ Open Skies ในสภาพที่ถูกบังคับและเป็นฝ่ายเสียเปรียบ ทั้งนี้เพราะว่าในช่วงระยะเวลาที่มีการลงนามใน

ความตกลงเหล่านี้ เกิดขึ้นในช่วงสมัยที่สหรัฐอเมริกา มีสถานะเป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ การเมือง และการทหารสามารถวางเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองเพียงฝ่ายเดียวได้ ซึ่งรูปแบบความตกลงแบบเสรีหรือนโยบายการบินเสรีที่สหรัฐอเมริกานำมาใช้ในนั้น อาจกล่าวได้ว่า เป็นนโยบายที่สหรัฐอเมริกามุ่งใช้เป็นเครื่องมือในการแสวงหาประโยชน์จากธุรกิจการบินระหว่างประเทศและเพื่อครอบงำธุรกิจการบินของโลก โดยจะเห็นได้จากการที่สายการบินของสหรัฐอเมริกาใช้กลยุทธ์เพิ่มเที่ยวบินอย่างรวดเร็ว และลดราคาค่าโดยสารให้ต่ำกว่าสายการบินของประเทศคู่สัญญา ซึ่งการกระทำดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อประเทศคู่สัญญา โดยเฉพาะต่อประเทศเล็ก ๆ ที่มีสายการบินแห่งชาติเพียงสายเดียวเช่น ประเทศไทย ในทางตรงกันข้ามขณะที่สหรัฐอเมริกาประกาศใช้นโยบายเสรีกับประเทศอื่น แต่สหรัฐอเมริกา กลับใช้นโยบายปกป้องตลาด และสายการบินของสหรัฐอเมริกาเอง ดังจะเห็นได้จากกรณีของความตกลงบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา ฉบับ พ.ศ. 2522 ที่สหรัฐอเมริกาจำกัดเที่ยวบินและเส้นทางบินกับไทย ซึ่งการดำเนินนโยบายเสรีแบบเอาเปรียบนี้เองทำให้ประเทศต่าง ๆ พากันต่อต้านนโยบายเปิดน่านฟ้าเสรีของสหรัฐอเมริกาไม่ว่าจะเป็นประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศเจริญแล้วอย่างประเทศอังกฤษหรือเยอรมันนี่ก็ตาม สำหรับประเทศไทยนั้น ก็ได้บอกเลิกความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ใช้รูปแบบ Open Skies กับสหรัฐอเมริกา เมื่อ พ.ศ. 2532 ซึ่งทำให้ความตกลงฉบับดังกล่าวสิ้นสุดลงในอีก 1 ปีต่อมา และนับตั้งแต่ พ.ศ. 2532 เป็นต้นมา กระทั่งปัจจุบันนี้ประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการเจรจา เพื่อทำความตกลงฉบับใหม่ต่อกันตลอดมา การเจรจาในช่วงแรก ๆ ไม่ประสบผลสำเร็จ ทั้งนี้เนื่องมาจากสหรัฐอเมริกา มีท่าทียืนยันให้นำรูปแบบ Open Skies หรือเปิดเสรีมาใช้ ซึ่งฝ่ายไทยไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าว ในส่วนของผู้ทำวิทยานิพนธ์เห็นว่า ความตกลงแบบเสรีนั้นไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับประเทศไทยด้วยเหตุผลสำคัญหลายประการคือ

1. เนื่องจากสายการบินของไทยเป็นสายการบินขนาดกลางค่อนข้างเล็ก มีจำนวนเที่ยวบิน เส้นทางบินตลอดจนถึงเงินทุนน้อย ซึ่งเทียบไม่ได้กับสายการบินของสหรัฐอเมริกา เช่น ยูไนเต็ดแอร์ไลน์, นอร์ทเวสต์ เป็นต้น ซึ่งสายการบินเหล่านี้แต่ละสายมีเครื่องบินจำนวนมาก และมีความพร้อมในด้านต่าง ๆ ซึ่งหากประเทศไทยเปิดเสรีแล้ว ก็เท่ากับเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินของสหรัฐอเมริกาสามารถบินเข้ามารับขนผู้โดยสาร สินค้า และพัสดุภัณฑ์ในประเทศไทยได้ โดยไม่จำกัดความจุ ความถี่ และไม่มีขอบเขตจำกัด ซึ่งจะเป็นผลเสียต่อสายการบินไทยและประเทศไทยซึ่งมีศักยภาพไม่เพียงพอที่จะแข่งขันกับสายการบินของอเมริกาได้

2. เนื่องจากสายการบินของสหรัฐอเมริกา มีเส้นทางบิน และจุดแวะระหว่างทาง มากกว่าสายการบินไทย ดังนั้น โอกาสที่สายการบินของสหรัฐอเมริกาจะประสบภาวะขาดทุนใน เส้นทางบินต่าง ๆ จึงเป็นไปได้ยาก แต่กรณีของสายการบินไทยนั้น มีเส้นทางบิน จุดแวะ ระหว่างทางรวมถึงจุดที่จะบินพื้นน้อย ดังนั้น โอกาสที่สายการบินไทยจะประสบภาวะขาดทุน จากการบินไปสหรัฐอเมริกาในบางเส้นทางจึงมีมากกว่า ในทางกลับกันสายการบินไทยมีศักยภาพ ที่สูงในเส้นทางบินย่านเอเชีย สามารถทำกำไรได้มากในแต่ละปี การหันมาให้ความสำคัญกับ ตลาดย่านเอเชียแทนที่จะไปแข่งขันกับสายการบินของสหรัฐอเมริกาจะเป็นประโยชน์มากกว่า หรืออาจจะกล่าวอีกอย่างหนึ่งได้ว่า สายการบินไทยไม่มีความจำเป็นที่จะต้องแข่งขันกับสายการบิน ของสหรัฐอเมริกาในลักษณะเปิดเสรี เพราะอย่างไรสายการบินไทยก็ไม่มีโอกาสที่จะเท่าเทียม สายการบินของสหรัฐอเมริกา ได้

3. รูปแบบความตกลงแบบ Open Skies นั้นเป็นแบบที่สายการบินสามารถกำหนด ราคาโดยสามารถได้ตามต้องการ ซึ่งบางครั้งกลายเป็นเครื่องมือของสายการบิน โดยการกำหนด ราคาโดยสามารถให้ต่ำกว่าสายการบินของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ คัดราคาสายการบินของผู้สัญญา ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวได้เกิดขึ้นมาแล้วในช่วงที่ประเทศไทยกับ ประเทศสหรัฐอเมริกายังใช้ความตกลงฉบับ พ.ศ.2522 ต่อกัน โดยสายการบินของสหรัฐอเมริกา บางสายใช้กลยุทธ์การตลาดในลักษณะ ทั้งแจกทั้งแถม จนสายการบินของไทยและสายการบิน ของประเทศต่าง ๆ ไม่สามารถแข่งขันในเชิงตลาดในช่วงที่บินทับสายกัน ทั้งนี้ โดยสหรัฐ อเมริกามุ่งที่จะเข้าผูกขาดเป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ในเส้นทาง เมื่อผูกขาดได้แล้วการกำหนดราคา โดยสามารถก็สามารถทำได้ตามความพอใจโดยไม่คำนึงถึงผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้เองหากประเทศ ไทยหันกลับมาใช้ความตกลงรูปแบบนี้กับสหรัฐอเมริกา สายการบินของสหรัฐอเมริกาก็จะทำ เช่นนี้กับประเทศไทยอีก

4. การเปิดเสรีจะเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกาใช้สิทธิ ตามเสรีภาพที่ 5 เข้ามารับขนผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่สาม ในเส้นทางที่ ประเทศไทยมีสิทธิ เช่น ในเส้นทางญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ทั้งไปและกลับได้อย่างเต็มที่ ซึ่งเท่ากับ เป็นการเข้ามาแย่งผู้โดยสารจากสายการบินไทย อันจะทำให้สายการบินไทยต้องเสียผลประโยชน์ อย่างมหาศาล ทั้งนี้เพราะเส้นทางบินดังกล่าวนี้เป็นเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่งและมีระยะทาง สั้น ซึ่งเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าวได้เคยเกิดขึ้นมาแล้ว ในช่วง พ.ศ. 2532 - 2533 ซึ่งเป็นช่วงที่ ไทยกับสหรัฐอเมริกายังใช้ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ฉบับ พ.ศ. 2522 กันอยู่ ความ

ตกลงฉบับดังกล่าวเปิดโอกาสให้สายการบินของประเทศสหรัฐอเมริกาเพิ่มเที่ยวบินได้อย่างไม่จำกัดและไม่มีหลักเกณฑ์ควบคุมการรับขนการจราจรในเสรีภาพที่ 5

ฝ่ายไทยเองก็เช่นเดียวกันในช่วงแรก ๆ ของการเจรจาที่ยืนยันที่จะนำเอารูปแบบความตกลงแบบ Capacity Predetermination มาใช้ ทั้งนี้โดยเห็นว่ารูปแบบดังกล่าวเหมาะสมกับประเทศไทยและสายการบินไทย เนื่องจาก

1. ในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติเพียงสายเดียวคือ สายการบินไทย อันเป็นสายการบินขนาดกลางที่ค่อนข้างเล็ก ไม่อาจเทียบได้กับประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีสายการบินหลายสาย และแต่ละสายมีขนาดใหญ่ การใช้ความตกลงแบบ Capacity Predetermination สามารถป้องกันไม่ให้สายการบินของสหรัฐอเมริกาทุ่มปริมาณความจุ ความถี่ จนมากเกินไปได้
2. ทำให้สิทธิการบินระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกาเกิดความเท่าเทียมกันอย่างแท้จริง ทั้งนี้เพราะก่อนที่จะทำความตกลงในรูปแบบนี้ จะต้องมีการเจรจาและตกลงกันในเรื่องเส้นทางบิน จำนวนสายการบินในเส้นทาง ความจุ ความถี่ และราคาค่าโดยสารก่อน ซึ่งหากฝ่ายไทยเห็นว่าข้อเสนอของฝ่ายสหรัฐอเมริกาไม่เป็นธรรมกับฝ่ายไทยก็สามารถปฏิเสธข้อเสนอนั้นได้ และเมื่อทำความตกลงกันแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลง ก็ต้องตกลงกันใหม่
3. เป็นรูปแบบความตกลงที่มุ่งควบคุมให้ปริมาณความจุ ความถี่ สัมพันธ์กับปริมาณการจราจร ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของสายการบิน อันเป็นรูปแบบความตกลงที่เหมาะสมกับสายการบินไทย ซึ่งมีทุนน้อยไม่สามารถทนสภาพที่ต้องขาดทุนนาน ๆ ได้
4. เป็นการป้องกันมิให้ต่างชาติ ซึ่งในที่นี้คือสหรัฐอเมริกาเข้ามาครอบงำผลประโยชน์ จากการใช้สิทธิในเสรีภาพที่ 5

ในส่วนของผู้เขียนวิทยานิพนธ์เห็นว่ารูปแบบความตกลงแบบ Capacity Predetermination นั้นเป็นรูปแบบความตกลงที่เหมาะสมกับประเทศไทย แต่การที่ประเทศไทยจะยืนยันใช้รูปแบบนี้โดยเคร่งครัดนั้นจะเป็นผลเสียต่อประเทศไทย และสายการบินไทยมากกว่าผลดี กล่าวคือการใช้รูปแบบนี้โดยเข้มงวดเกินไป ก็ย่อมได้รับการสนองตอบจากประเทศคู่สัญญาในทำนองเดียวกัน นอกจากนั้นการคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติเป็น

หลักยอมทำให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ไม่ได้รับการคำนึงตามควรและได้รับผลกระทบกระเทือน เช่น ด้านการท่องเที่ยวและการส่งสินค้าออก เป็นต้น ดังนั้น ในการนำความตกลงรูปแบบนี้มาใช้จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทการบินไทยและผลประโยชน์ของประเทศ

สิ่งที่ผู้เขียนวิทยานิพนธ์กล่าวมาข้างต้นนี้กำลังจะเป็นรูปธรรมขึ้นมา เมื่อได้มีการเปิดเจรจากันขึ้นระหว่างผู้แทนรัฐบาลไทยกับผู้แทนของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ระหว่างวันที่ 17 - 19 มกราคม พ.ศ. 2539 ที่ผ่านมามีทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงกันได้ และได้มีการลงนามในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ อย่างไรก็ตาม การลงนามก็เป็นเพียงในระดับผู้แทนการเจรจาเท่านั้น จึงยังไม่มีผลบังคับใช้ ผู้เขียนทราบเบื้องต้นว่า ทิศทางของความตกลงดังกล่าว เป็นการประนีประนอมระหว่างข้อเสนอของฝ่ายไทย ที่ต้องการให้ควบคุมความจุ ความถี่ กับข้อเสนอของฝ่ายสหรัฐอเมริกาที่ต้องการให้เปิดเสรี

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะประเทศไทยจะยึดถือรูปแบบความตกลงใดเป็นหลักในการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับสหรัฐอเมริกา แต่ก็ต้องตระหนักว่า ในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยได้เข้าไปเป็นภาคี หรือมีส่วนร่วมในความตกลง และองค์กรที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดเสรีทางการค้าหลายองค์กรด้วยกัน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นภาคีของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ประเทศไทยควรที่จะเปิดเสรีในธุรกิจการขนส่งทางอากาศเป็นลำดับ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับการยอมรับพันธกรณีตามความตกลงที่จะมีขึ้นในอนาคต

2. ประเทศไทยและสายการบินไทยควรนำหลักการของที่ประชุมระดับรัฐมนตรีเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (APEC) ในเรื่องการเพิ่มจำนวนสายการบิน การจัดเที่ยวบินสินค้า และการร่วมมือกันระหว่างสายการบินมาใช้ ทั้งนี้ เพื่อยกระดับสายการบินไทยให้ทัดเทียมกับสายการบินต่างชาติ และมีความพร้อมที่จะแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ ได้ภายใต้ระบบการเปิดเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ในระหว่างที่ประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา ยังไม่ได้ประกาศใช้ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ต่อกัน ผู้ทำวิทยานิพนธ์เห็นว่ารัฐบาลไทยและสายการบินไทยควรต้องดำเนินการดังต่อไปนี้คือ

1. ในการอนุญาตให้สายการบินของสหรัฐอเมริกาบินเข้ามารับขนจากรใน ประเทศไทยนั้น รัฐบาลจะต้องตระหนักว่า การอนุญาตนั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตที่ไม่ก่อให้เกิด ความเสียหายต่อสายการบินของไทย
2. ประเทศไทยต้องแสวงหาตลาดด้านการบินใหม่ ๆ ทดแทนตลาดสหรัฐอเมริกา กรณีที่ความสัมพันธ์ด้านการบินยังไม่แน่นอน
3. ต้องดำเนินการให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการขนส่งทาง อากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองของประเทศไทย ให้มากขึ้น
4. สายการบินไทย ต้องพยายามแสวงหาพันธมิตรทางการบินกับสายการ บินต่าง ๆ โดยเฉพาะสายการบินของประเทศไทยในแถบเอเชียด้วยกัน เพื่อจะได้เกิดอำนาจต่อ รองกับสหรัฐอเมริกา และที่สำคัญสายการบินไทยต้องพยายามสร้างความสัมพันธ์อันดีกับสาย การบินของสหรัฐอเมริกา โดยอาจจะออกมาในรูปของการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการบินร่วมกัน หรืออื่น ๆ ตามที่เห็นสมควร
5. สายการบินไทยต้องพัฒนาและยกระดับตัวเองให้สูงขึ้น ทัดเทียมกับสายการ บินของประเทศที่เจริญแล้ว ทั้งนี้เพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการสายการบินไทยให้มากขึ้น

ปัญหาสิทธิการบินระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นปัญหา ระดับชาติ เกี่ยวพันกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาลของทั้งสองประเทศ การแก้ปัญหา ดังกล่าวนี้ต้องอาศัยความรู้ความสามารถอย่างสูงและต้องละเอียดรอบคอบเป็นอย่างยิ่ง ผู้เขียนคิด ว่าวิทยานิพนธ์เล่มนี้มีสาระสำคัญเพียงพอ ที่จะป็นแนวทางให้กับผู้ที่มีหน้าที่ในการเจรจาสิทธิ การบินของไทยได้