



โครงการท่าอากาศยานกระบี่
KRABI DOMESTIC AIRPORT



นายอนุมา ยงประกิจ



A020367

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต
สาขาสถาปัตยกรรม ภาควิชาครุศาสตร์อุตสาหกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยาเขตเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2532

๗๗
เลขหมู่..... ๖๑๕๑๖.....
เลขทะเบียน..... 6070106๗.....
วัน เดือน ปี..... 8 ค.ศ. 2533.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่... ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า...
เปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิทยานิพนธ์เรื่อง
ชื่อนักศึกษา
อาจารย์ที่ปรึกษา

โครงการทำอากาศยานกระเป๋
นายบุญมา ยงประกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา สาระศาลิน
อาจารย์ที่ปรึกษา สายอุบล

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ กรรมการตรวจวิทยานิพนธ์ ได้ตรวจพิจารณาและเห็นชอบแล้วจึง
อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ครุศาสตร์อุตสาหกรรมบัณฑิต ประจำปีการศึกษา
2532



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว นับว่ามีความสำคัญมากต่อชีวิตความเป็นอยู่ในปัจจุบัน การขนส่งทางอากาศจึงได้มีบทบาทในสภาพที่ต้องการความรีบเร่งเช่นนี้ ประกอบกับปริมาณการจราจรทางอากาศของแต่ละท่าอากาศยานก็มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมากทุก ๆ ปี เพื่อเป็นการสนองความต้องการดังกล่าว โครงการท่าอากาศยานกระบี่จึงเกิดขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ในส่วนของกระทรวงคมนาคมที่มีกรมการบินพาณิชย์เป็นผู้รับผิดชอบท่าอากาศยานกระบี่เป็นท่าอากาศยานที่เปิดบริการ เส้นทางการบินภายในประเทศ (DOMESTIC AIRPORT) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการบินพาณิชย์ โครงการท่าอากาศยานกระบี่จะมุ่งเน้นที่แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดกระบี่ และพื้นที่ใกล้เคียงให้เกิดศักยภาพที่เพียงพอต่อโครงการดังกล่าว

วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

- เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6
- ศึกษาถึงบทบาทในการให้บริการด้านการบินของกรมการบินพาณิชย์
- ศึกษาในนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD)
- เพื่อศึกษาถึงการลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD)
- ศึกษาถึงอาชีพและรายได้ของประชากรในระดับภาค (ภาคใต้) และภายในจังหวัดกระบี่
- ศึกษาถึงกิจการการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในจังหวัด
- เพื่อศึกษาถึงสภาพของประชาชนในระดับภาค (ภาคใต้) และสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในจังหวัดกระบี่และบริเวณโครงการ
- เพื่อศึกษาถึงขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมของภาคใต้
- เพื่อศึกษาถึงกิจกรรมด้านการบริการแก่นักท่องเที่ยวที่มีผลต่อชุมชน
- เพื่อศึกษาสภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศของภาคใต้และบริเวณโครงการ

๑๑

ขั้นรวบรวมข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ก. ข้อมูลปฐมภูมิ

- ทำการสำรวจสถานที่ตั้งและสภาพแวดล้อม
- ทำการสำรวจการใช้ประโยชน์ของที่ดินในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต
- ทำการสำรวจข้อมูลและสภาพการใช้งานจริงของสนามบินในส่วนภูมิภาค และศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจริง

ข. ข้อมูลทุติยภูมิ

- ทำการศึกษาข้อมูลด้านเอกสารที่ได้ศึกษาไว้บ้างแล้ว
- ศึกษาจากวิทยานิพนธ์ที่คล้ายคลึงกัน
- คู่มือการออกแบบงานสถาปัตยกรรม
- ศึกษาเทศบัญญัติและกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ

ขั้นศึกษาข้อมูล

- ศึกษานโยบายการพัฒนาสถาปัตยกรรมภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ศึกษานโยบายของกรมการบินพาณิชย์ในการพัฒนาสถาปัตยกรรมส่วนภูมิภาค
- ศึกษาลักษณะประชากร รายได้ เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่
- ศึกษาลักษณะการลงทุนในอุตสาหกรรมบริเวณใกล้เคียง
- ศึกษาการพัฒนาที่ดินด้านเศรษฐกิจในปัจจุบันและอนาคต
- ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการการลงทุนในลักษณะต่าง ๆ
- ศึกษาตัวอย่างจากอาคารประเภทเดียวกัน
- ศึกษาจากพฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- ศึกษารูปแบบการดำเนินการ
- ศึกษาถึงที่ตั้งโครงการด้านบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง ๆ
- ศึกษาถึงระบบเทคนิคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาข้อกำหนดและเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

ขั้นวิเคราะห์ข้อมูล

- วิเคราะห์ข้อมูลด้านนโยบายการพัฒนาสถาปัตยกรรมภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- วิเคราะห์นโยบายของกรมการบินพาณิชย์ในการพัฒนาสถาปัตยกรรมส่วนภูมิภาค
- วิเคราะห์รายได้ ประชากร เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่

- วิเคราะห์ลักษณะการลงทุนในอุตสาหกรรมในอนาคต
- วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการลงทุน
- วิเคราะห์อาคารตัวอย่างประเภทเดียวกัน
- วิเคราะห์องค์ประกอบต่าง ๆ และขนาดโครงการ
- วิเคราะห์ที่ตั้งโครงการด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
- วิเคราะห์ถึงระบบเทคนิคต่าง ๆ

ขั้นตอนและการออกแบบ

ขอบเขตของการศึกษาวิทยานิพนธ์

- ศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ศึกษาแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABORAD)
- ศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 14 จังหวัดภาคใต้
- ศึกษาลักษณะ เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่
- ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของการลงทุนโดยคร่าว ๆ
- ศึกษาลักษณะประชากรภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- ศึกษาอาคารตัวอย่างประเภทเดียวกัน
- ศึกษาลักษณะภูมิประเทศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ศึกษาลักษณะภูมิอากาศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ศึกษาลักษณะที่ตั้งโครงการระบบสาธารณูปโภค, ระบบสาธารณูปการ
- ศึกษาข้อกำหนดและเทคนิคปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์

- เป็นการศึกษาเพื่อให้เข้าใจในนโยบายของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- เข้าใจถึงแผนพัฒนา เฉพาะที่จะส่งผลต่อพื้นที่ภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- เข้าใจถึงหลักการพิจารณาประมาณแผ่นดินในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
- ทราบสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดกระบี่
- ทราบลักษณะและคุณภาพประชากรโดยรวมของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- เข้าใจพฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- ทราบลักษณะภูมิประเทศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ทราบลักษณะภูมิอากาศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่ .
- ทราบถึงข้อกำหนดและ เทคนิคปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับอาคารประเภทสนามบิน

สรุป

การศึกษาอาคารทำอากาศยาน ผู้ออกแบบจะต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบเทคนิคและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่จะส่งผลต่อการออกแบบงานสถาปัตยกรรม

ข้อเสนอแนะ

1. อาคารทำอากาศยาน จำเป็นต้องคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยให้มากที่สุด ทั้งด้านความปลอดภัยในการเดินทางและการควบคุมความปลอดภัยภายในตัวอาคาร
2. อาคารทำอากาศยานเป็นอาคารที่มีผู้โดยสารมาใช้เป็นจำนวนมาก เพราะฉะนั้นจึงต้องคำนึงถึงการถ่ายเทผู้โดยสารที่สะดวกรวดเร็วด้วย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ เพราะได้รับความกรุณา เอื้อเนื้อข้อมูล คำแนะนำ ความร่วมมือ ตลอดจนการให้กำลังใจ กำลังทรัพย์ ที่สุดแสนจะอบอุ่น จากบุคคลหลายฝ่าย ดังต่อไปนี้

- อาจารย์ที่ทศัน สารศาณิน อาจารย์ที่ปรึกษาภาคสถาปัตยกรรม
- อาจารย์ทศพร สายอุบล อาจารย์ที่ปรึกษาภาคข้อมูลและภาคสถาปัตยกรรม
- เจ้าหน้าที่กองวิชาการ กรมการบินพาณิชย์
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายสำรวจและออกแบบสถาปัตยกรรม กรมการบินพาณิชย์
- คุณชวลิต เจ้าหน้าที่ฝ่ายอำนวยความสะดวก การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ในการนำชมภายในท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายวิเคราะห์ข้อมูล ศาลาว่าการจังหวัดกระบี่
- เจ้าหน้าที่อำเภอเมืองกระบี่ เอื้อเนื้อข้อมูลด้านราคาที่ดิน
- พนักงานต้อนรับ โรงแรมต้นไทรวิลเลจ บนหมู่เกาะพีพี ที่ให้ความสะดวกและให้ รอยยิ้มที่อบอุ่นตลอดเวลาบนหมู่เกาะพีพี
- พี่เลาะ เจ้าหน้าที่ประจำนามัย หมู่เกาะพีพี ที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านที่พัก โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใด ๆ
- อาจารย์สุวรรณ ประทีป ณ ถลาง ที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านที่พักตลอดเวลา ที่เก็บข้อมูลที่จังหวัดกระบี่
- เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ที่อำนวยความสะดวกในการ เก็บภาชนะนี้
- เจ้าหน้าที่บรรณารักษ์ห้องสมุดทุกคณะของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยา เขตเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง, ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, ห้องสมุดศูนย์ศิลปวัฒนธรรมแสงอรุณ
- พี่เอณ ๆ ปราโมท ที่ช่วยอนุเคราะห์ด้านการเขียนแบบ แก่, เอก, ตุ่น, แอน, สุนทร, เบริดร์, น้องเอ, น้องหลง, น้องแดงเดช, น้องแมว, ที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านการผลิตผลงาน
- พี่พนธ์ ที่ให้ความสนับสนุนด้านข้อมูล
- ต้อม ที่ช่วยสกรีนสติ๊กเกอร์และ HEAD
- น้องบิ่ง ที่ช่วยพิมพ์วิทยานิพนธ์เล่มนี้จนสำเร็จจุล่งไปด้วยดี
- ขอขอบใจน้องตัน ที่ช่วยทำให้เราคิดถึงตลอดเวลาของการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

- ตลอดจนบุคคลอื่น ที่ติดต่อด້วย และมีได้ลงชื่อไว้ ณ ที่นี้
ท้ายสุดนี้ ขอขอบคุณเฝ้า ๆ ทุกคนของมมที่คอยให้กำลังใจ ความมบอุ่น จนนงาน
สำเร็จลุล่วงไปด້วยดี

บุญมา ยงประกิจ



สารบัญ

| | หน้า |
|-------------------|------|
| บทคัดย่อ | ก |
| กิตติกรรมประกาศ | ข |
| สารบัญ เรื่อง | ค |
| สารบัญตารางประกอบ | ง |
| สารบัญภาพประกอบ | จ |

บทที่ 1 บทนำ

| | | |
|------|---|----|
| 1. 1 | คำนำ | 1 |
| 1. 2 | ความเป็นมาของโครงการ | 1 |
| 1. 3 | เหตุผลในการเสนอวิทยานิพนธ์ | 2 |
| 1. 4 | ที่มาของปัญหา | 3 |
| 1. 5 | แนวทางในการแก้ปัญหา | 3 |
| 1. 6 | วัตถุประสงค์ของโครงการ | 4 |
| 1. 7 | วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ | 5 |
| 1. 8 | ขอบเขตของโครงการ | 5 |
| 1. 9 | ขอบเขตของการศึกษาวิทยานิพนธ์ | 7 |
| 1.10 | วิธีการดำเนินวิทยานิพนธ์ | 8 |
| 1.11 | ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ | 10 |
| 1.12 | ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์ | 11 |
| 1.13 | ข้อตกลงเบื้องต้น | 12 |
| 1.14 | อภิธานศัพท์ | 13 |

บทที่ 2 การศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

| | | |
|------|---|----|
| 2. 1 | การศึกษาข้อมูลด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม กายภาพ ในระดับประเทศ | 21 |
| 2. 2 | การศึกษาข้อมูลด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม กายภาพ ในระดับภาค | 25 |

| | หน้า | |
|---|---|-----|
| 2. 3 | การศึกษาข้อมูลด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ ในระดับจังหวัด | 35 |
| 2. 4 | การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเบื้องต้น | 40 |
| บทที่ 3 การศึกษา และรวบรวมข้อมูล | | |
| 3.1 | การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านนโยบาย | 42 |
| | 3.1.1 นโยบายระดับประเทศ | 42 |
| | 3.1.2 นโยบายระดับภาค | 46 |
| | 3.1.3 นโยบายระดับจังหวัด และท้องถิ่น | 57 |
| 3.2 | การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ | 63 |
| | 3.2.1 เศรษฐกิจระดับประเทศ | 63 |
| | 3.2.2 เศรษฐกิจระดับภาค | 66 |
| | 3.2.3 เศรษฐกิจระดับจังหวัดและท้องถิ่น | 73 |
| | 3.2.4 ศึกษาด้านแหล่งเงินทุนและโครงสร้าง งบประมาณโครงการ | 79 |
| | 3.2.5 ศึกษางบประมาณการผลตอบแทน โครงการ | 79 |
| 3.3 | การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านสังคม | 80 |
| | 3.3.1 สภาพสังคมระดับประเทศ | 80 |
| | 3.3.2 สภาพสังคมระดับภาค | 87 |
| | 3.3.3 สภาพสังคมระดับจังหวัดและท้องถิ่น | 90 |
| 3.4 | การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านกายภาพ | 97 |
| | 3.4.1 สภาพกายภาพ ระดับประเทศ | 97 |
| | 3.4.2 สภาพกายภาพ ระดับภาค | 106 |
| | 3.4.3 สภาพกายภาพ ระดับจังหวัดและท้องถิ่น | 107 |
| | 3.4.4 การศึกษาลักษณะภูมิประเทศที่ตั้งโครงการ | 109 |
| | 3.4.5 การศึกษากฎหมายและพรบ. ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ | 110 |
| | 3.4.6 กฎระเบียบการบินพาณิชย์ - | 111 |
| | 3.4.7 มาตรฐานการออกแบบอาคารท่าอากาศยาน | 112 |
| | 3.4.8 ข้อพิจารณาในการเปิดสนามบินใหม่ | 114 |
| 3.5 | การศึกษาข้อมูลทางสถาปัตยกรรม | 119 |
| | 3.5.1 ประเภทของอาคารท่าอากาศยาน | 119 |

| | หน้า | |
|---------|---|-----|
| 3.5.1.1 | การจัดระบบการออกแบบอาคาร ท่าอากาศยาน TERMINAL CONCEPT | 119 |
| 3.5.2 | อาคารตัวอย่างประเภทเดียวกัน | 148 |
| 3.5.2.1 | อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ DOMESTIC PASSENGER TERMINAL | 148 |
| 3.5.2.2 | อาคารท่าอากาศยานเชียงใหม่ CHAIMAI INTERNATIONAL AIRPORT | 150 |
| 3.5.3.3 | อาคารท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT | 154 |
| 3.5.3 | บทบาทและภาระหน้าที่ของท่าอากาศยานกระบี่ | 157 |
| 3.5.4 | ลักษณะทั่วไปของการบริการงานท่าอากาศยาน | 159 |
| 3.5.4.1 | การบริหารงานท่าอากาศยานกระบี่ | 159 |
| 3.5.4.2 | ภาระหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์ | 163 |
| 3.5.5 | การศึกษาผู้ใช้โครงการ | 170 |
| 3.5.5.1 | การพยากรณ์ผู้ใช้โครงการ | 170 |
| 3.5.5.2 | ประเภทผู้ใช้โครงการ | 171 |
| 3.5.5.3 | พฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ | 172 |
| 3.5.6 | การศึกษาองค์ประกอบพื้นฐานของท่าอากาศยาน | 172 |
| 3.5.6.1 | องค์ประกอบพื้นฐานของท่าอากาศยาน | 172 |
| 3.5.6.2 | ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของท่าอากาศยาน | 175 |
| 3.5.6.3 | รายละเอียดด้านหน้าที่ใช้สอย และจำนวนบุคลากร | 178 |
| 3.5.7 | การจัดระบบการออกแบบท่าอากาศยาน | 184 |
| 3.5.7.1 | การจัดระบบชั้นของอาคารท่าอากาศยาน PROCESSING LEVELS | 184 |
| 3.5.7.2 | การจัดระบบการ CHECK-IN (CHECK-IN CONCEPT) | 186 |
| 3.5.7.3 | การจัดระบบรักษาความปลอดภัย SECURITY SYSTEM | 192 |
| 3.5.7.4 | การจัดระบบการขนถ่ายสัมภาระ BAGGAGE PROCESSING | 197 |

| | | หน้า |
|-----------------------------------|---|------|
| 3.6 | การศึกษาข้อมูลทางด้านเทคโนโลยี | 212 |
| 3.6.1 | ระบบวิศวกรรมการบิน | 212 |
| 3.6.1.1 | ลักษณะการจอดของอากาศยาน, การขนถ่ายผู้โดยสาร | 212 |
| 3.6.2 | ระบบเทคโนโลยีอาคาร | 217 |
| 3.6.2.1 | ระบบวิศวกรรมโครงสร้าง CONSTRUCTION | 217 |
| 3.6.2.2 | ระบบวิศวกรรมไฟฟ้า POWER SYSTEM | 244 |
| 3.6.2.3 | ระบบวิศวกรรมเครื่องกล MACHANICAL SYSTEM | 248 |
| 3.6.2.4 | ระบบวิศวกรรมสุขาภิบาล SANITARY SYSTEM | 252 |
| 3.6.2.5 | ระบบสื่อสาร COMMUNICATION SYSTEM | 258 |
| 3.6.2.6 | ระบบป้องกันเสียงและไอความร้อนจาก อากาศยาน | 259 |
| บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล | | |
| 4.1 | การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านนโยบาย | 263 |
| 4.1.1 | การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) | 263 |
| 4.1.2 | นโยบายการท่องเที่ยว | 266 |
| 4.2 | การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ | 266 |
| 4.2.1 | การวิเคราะห์การศึกษาด้านแหล่งเงินทุนและโครงสร้าง งบประมาณโครงการ | 266 |
| 4.2.2 | การวิเคราะห์การประมาณผลตอบแทนโครงการ | 266 |
| 4.3 | การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสังคม | 270 |
| 4.3.1 | การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสังคมระดับประเทศ | 270 |
| 4.3.2 | การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสังคมระดับภาค | 270 |
| 4.3.3 | การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสังคมระดับจังหวัด และท้องถิ่น | 270 |

สารบัญตารางประกอบ

| | หน้า |
|---|------|
| ตารางแสดงรายได้ตัวเฉลี่ยต่อบุคคลของภาค | 64 |
| ตารางแสดงมูลค่าร้อยละและอัตราเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศและภาค | 65 |
| ตารางแสดงจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ/ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยและรายได้จากการท่องเที่ยว | 66 |
| ตารางจำนวนประชากร ผลิตภัณฑ์รวมจังหวัด | 68 |
| ตารางจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมภาคใต้ | 69 |
| ตารางสถิติการขออนุญาตจัดตั้งโรงงานในภาคใต้ | 72 |
| ตารางแสดงปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออก | 77 |
| ตารางแสดงปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้า | 77 |
| ตารางแสดงปริมาณและมูลค่าการส่งออกถ่านไม้ไปต่างประเทศ | 78 |
| ตารางแสดงจำนวนประชากรของประเทศไทย 2529-2531 | 81 |
| ตารางจำนวนผู้นับถือศาสนา จำแนกตามประเภทของศาสนา | 85 |
| ตารางจำนวนวัดและภิกษุ จำแนกตามภาค 2524-2528 | 85 |
| ตารางค่าพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ ทำอากาศยานกระบี่ พ.ศ. 2534-2550 | 298 |
| ตารางแสดงความยาวขบวนขบวนขาเข้า-ขาออก | 302 |
| ตารางแสดงจำนวน AIRLINE OFFICE | 304 |
| ตารางแสดงพื้นที่ของโรงส่งผู้โดยสาร | 305 |
| ตารางแสดงจำนวนเครื่องตรวจอาวุธและพื้นที่ตรวจ | 305 |
| ตารางแสดงพื้นที่โรงพักผู้โดยสารขาออก | 306 |
| ตารางแสดงพื้นที่ BAGGAGE CLAIM | 308 |
| ตารางแสดงพื้นที่ BAGGAGE BREAK DOWN | 309 |
| ตารางแสดงโรงผู้รับผู้โดยสารขาเข้า | 310 |
| ตารางแสดงพื้นที่ AIRSIDE CORRIDOR | 311 |
| ตารางแสดงพื้นที่ ภัตตาคาร, CIRCULATION และครัว | 312 |
| ตารางแสดงพื้นที่ SNACK BAR | 312 |
| ตารางแสดงจำนวนสุขภัณฑ์และขนาดพื้นที่ใช้สอย | 313 |
| ตารางแสดงพื้นที่ใช้สอยโทรศัพท์สาธารณะ | 313 |

- ช่วยขยายแหล่งงานออกสู่ส่วนภูมิภาค

1.5.3 ทางด้านสังคม

- เกิดการขยายตัวของแหล่งงานทำให้ไม่เข้ามาแออัดในบริเวณเมืองหลวง
- ลดปัญหาภาวะความแออัดภายในกรุงเทพมหานคร

1.5.4 ทางด้านกายภาพ

- ใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่
- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น เพื่อสุขภาพจิตของชุมชน

1.6 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.6.1 ด้านนโยบาย

- เพื่อให้นโยบายในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) บรรลุผลตามเป้าหมาย
- ส่งเสริมให้โครงการท่าเรือน้ำลึกจังหวัดกระบี่มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- สนองความต้องการการใช้บริการทางการบินของจังหวัดกระบี่

1.6.2 ด้านเศรษฐกิจ

- ส่งเสริมการลงทุนต่ออุตสาหกรรมขนาดใหญ่ภายในจังหวัดกระบี่
- อำนวยความสะดวกต่อนักธุรกิจที่เดินทางมาติดต่อธุรกิจในจังหวัดกระบี่และบริเวณใกล้เคียง
- อำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวภายในจังหวัดกระบี่และบริเวณใกล้เคียง
- เกิดการพัฒนาทางการค้าและการบริการที่ต่อเนื่องอันเป็นการกระจายรายได้แก่ประชาชนในท้องถิ่น

1.6.3 ด้านสังคม

- เกิดการกระจายแหล่งงานสู่ส่วนภูมิภาคก่อให้เกิดการพัฒนาด้านรายได้
- เกิดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการขยายการบริการเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ด้านบริการนักท่องเที่ยวมีความสมบูรณ์ขึ้น

1.6.4 ด้านกายภาพ

- พัฒนาพื้นที่โครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ส่งเสริมให้โครงการการลงทุนต่อกิจการขนาดใหญ่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

1.7 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

1.7.1 ด้านนโยบาย

- เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6
- ศึกษาถึงนโยบายในการให้บริการด้านการบินของกรมการบินพาณิชย์
- ศึกษาถึงนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

1.7.2 ด้านเศรษฐกิจ

- เพื่อศึกษาถึงการลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD)
- ศึกษาถึงอาชีพและรายได้ของประชากรในระดับภาค(ภาคใต้) และภายในจังหวัดกระบี่
- ศึกษาถึงกิจการการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในจังหวัด

1.7.3 ด้านสังคม

- เพื่อศึกษาถึงสภาพของประชาชนในระดับภาค(ภาคใต้) และสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในจังหวัดกระบี่และบริเวณโครงการ
- เพื่อศึกษาถึงขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมของภาคใต้
- เพื่อศึกษาถึงกิจกรรมด้านการบริการแก่นักท่องเที่ยวที่มีผลต่อชุมชน

1.7.4 ด้านกายภาพ

- เพื่อศึกษาสภาพภูมิประเทศ, ภูมิอากาศของภาคใต้และบริเวณโครงการ
- เพื่อศึกษาลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของภาคใต้
- เพื่อศึกษาลักษณะเฉพาะด้านภูมิประเทศของพื้นที่ดินที่มีผลต่อการออกแบบอาคาร

1.8 ขอบเขตของโครงการ

โครงการพัฒนาสนามบินจังหวัดกระบี่ เพื่อให้เพียงพอต่อการให้บริการของนักธุรกิจที่เข้ามาทำการลงทุนต่ออุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) และรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวในจังหวัดกระบี่ ดังนั้น เพื่อให้โครงการมีความสมบูรณ์ในการให้บริการทางการบินดังกล่าว จึงประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ ที่จะแยกได้ดังต่อไปนี้

1. ส่วนอาคารผู้โดยสาร (TERMINAL BUILDING)

1.1 ส่วนผู้โดยสารขาออก

- ที่เคาน์เตอร์โดยสาร, สัมภาระ (AIRLINE COUNTER)
- ที่ตรวจอาวุธ (SECURITY CHECK)
- ห้องพักผู้โดยสารขาออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูฝึกงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไปว่ากรณีใดบ้างจึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลไปบ้าง และต้องวางใจถึงข้อมูลของเอกสารทุกครั้งที่มีวางไว้ได้

บริเวณจัดแยกสัมภาระไปขึ้นเครื่อง

1.2 ส่วนผู้โดยสารขาเข้า

- โถง
- บริเวณแยกและรับกระเป๋า (BAGGAGE AREA)
- ห้องรับรอง (VIP ROOM)

2. ส่วนบริหารท่าอากาศยาน

- ห้องทำงานนายท่าอากาศยาน (AIRPORT MANAGER ROOM)
- ห้องทำงานฝ่ายบริหาร
- ห้องควบคุมการบิน (CONTROL ROOM)
- ห้องทำแผนการบิน (BRIEFING ROOM)
- ห้องอุตุนิยมวิทยา (METEOROLOGICAL ROOM)
- ห้องฝึกพนักงานเข้าเวรควบคุม
- ห้องเครื่องวิทยุ
- ห้องโทรคมนาคม วิทยุสื่อสาร (THE COMMUNICATION OR RADIO ROOM)
- ห้องตรวจเช็คไปรษณีย์ภัณฑ์
- ห้องเก็บไปรษณีย์ภัณฑ์
- ห้องทำงานฝ่ายบำรุงรักษาอาคาร
- ห้องฝึกพนักงาน
- ห้องน้ำ-ส้วม (TOILET)

3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน (AIRLINE ADMINISTRATION)

- ห้องทำแผนการบิน (BRIEFING ROOM)
- ห้องพักผ่อนและพนักงานต้อนรับ (CREW LOUNGE)

4. ส่วนบริการ

- ภัตตาคารและร้านอาหาร (RESTAURANT, SNACK, BAR)
- ห้องรับฝากกระเป๋าและสัมภาระ
- โทรศัพท์สาธารณะ (PUBLIC TELEPHONE)
- ห้องปฐมพยาบาล (FIRST AID)
- ห้องรับรองพิเศษ (VIP ROOM)
- เคาน์เตอร์จองโรงแรม (HOTEL RESERVATION)
- เคาน์เตอร์บริการนักท่องเที่ยว (TOURIST INFORMATION)
- ห้องน้ำ-ส้วม (TOILET)

5. ส่วนบริการท่าอากาศยาน

- บริเวณจอดรถทั่วไป
- บริเวณจอดรถเจ้าหน้าที่
- บริเวณจอดรถบัส
- ห้องเครื่อง
- ห้องเก็บเครื่องมือ
- หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง
- บริเวณจอดรถบรรทุก
- บริเวณขนถ่ายสินค้า
- ลานจอดเครื่องบิน

6. ส่วนบริการอากาศยาน

- ทางวิ่งอากาศยาน
- ทางขึ้นอากาศยาน

1.9 ขอบเขตของการศึกษาวิธานินทร์

1.9.1 ด้านนโยบาย

- ศึกษาแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ศึกษาแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD)
- ศึกษาแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม 14 จังหวัดภาคใต้
- ศึกษาแผนพัฒนาจังหวัดกระบี่

1.9.2 ด้านเศรษฐกิจ

- ศึกษาขั้นตอนการจัดงบประมาณและแผนการพัฒนาด้านขั้นตอนการจัดงบประมาณแผ่นดิน
- ศึกษาลักษณะ เศรษฐกิจโดยรวมของภาคใต้
- ศึกษาลักษณะ เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่
- ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของการลงทุนโดยคร่าว ๆ

1.9.3 ด้านสังคม

- ศึกษาลักษณะประชากรภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ศึกษาลักษณะชนบทธรรมนิยม ประเพณีของภาคใต้
- ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- ศึกษาอาคารตัวอย่างประเภทเดียวกัน

1.9.4 ด้านกายภาพ

- ศึกษาลักษณะภูมิประเทศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ศึกษาลักษณะภูมิอากาศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ศึกษาสภาพการเดินทาง การจราจรระบบขนส่งมวลชน
- ศึกษาลักษณะที่ตั้งโครงการระบบสาธารณูปโภค, ระบบสาธารณูปการ
- ศึกษาข้อกำหนดและเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

1.10 วิธีดำเนินงานวิเทศสัมพันธ์

1.10.1 รวบรวมข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ก. ข้อมูลปฐมภูมิ

- สืบค้น ศึกษาสภาพโดยทั่วไปของสนามบินจังหวัดกระบี่โดยละเอียด
- ทำการสำรวจสถานที่ตั้งและสภาพแวดล้อม
- ทำการสำรวจการใช้ประโยชน์ของที่ดินในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต
- ทำการสำรวจและสอบถามขั้นตอนการดำเนินงานปฏิบัติงาน
- ทำการสำรวจข้อมูลและสภาพการใช้งานจริงของสนามบินในส่วนภูมิภาค และศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจริง

ข. ข้อมูลทุติยภูมิ

- ทำการศึกษาข้อมูลด้านเอกสารที่ได้การศึกษาไว้บ้างแล้ว
- ศึกษาจากวิทยานิพนธ์ที่คล้ายคลึงกัน
- คู่มือการออกแบบงานสถาปัตยกรรม
- ศึกษาเทศบัญญัติและกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ

1.10.2 ศึกษาข้อมูล

ก. ด้านนโยบาย

- ศึกษา นโยบายด้านการพัฒนาสนามบินภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ศึกษา นโยบายของกรมการบินพาณิชย์ในการพัฒนาสนามบินส่วนภูมิภาค

ข. ด้านเศรษฐกิจ

- ศึกษา ลักษณะประชากร รายได้ เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่
- ศึกษา ลักษณะการลงทุนในอุตสาหกรรมบริเวณใกล้เคียง
- ศึกษา การพัฒนาที่ดินด้านเศรษฐกิจในปัจจุบันและอนาคต
- ศึกษา ถึงความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในลักษณะต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค. ด้านสังคม

- ศึกษาตัวอย่างจากอาคารประเภทเดียวกัน
- ศึกษาจากพฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- ศึกษารูปแบบการดำเนินการ

ง. ด้านกายภาพ

- ศึกษาถึงที่ตั้งโครงการด้านบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง
- ศึกษาถึงระบบเทคนิคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาข้อกำหนดและเทคนิคปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

10.1.3 ขั้นวิเคราะห์ข้อมูล

ก. ด้านนโยบาย

- วิเคราะห์ข้อมูลด้านนโยบายการพัฒนาสนามบินภูมิภาคตามแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- วิเคราะห์นโยบายของกรมการบินพาณิชย์ในการพัฒนาสนามบินส่วนภูมิภาค

ข. ด้านเศรษฐกิจ

- วิเคราะห์รายได้ ประชากร เศรษฐกิจของจังหวัดกระบี่
- วิเคราะห์ลักษณะการลงทุนในอุตสาหกรรมในอนาคต
- วิเคราะห์แนวทางในการพัฒนาที่ดิน
- วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการลงทุน

ค. ด้านสังคม

- วิเคราะห์อาคารตัวอย่างประเภทเดียวกัน
- วิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- วิเคราะห์องค์ประกอบต่าง ๆ และขนาดโครงการ

ง. ด้านกายภาพ

- วิเคราะห์ที่ตั้งโครงการด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
- วิเคราะห์ถึงระบบเทคนิคต่าง ๆ
- วิเคราะห์ถึงขนาดโครงการ
- วิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านหน้าที่ใช้สอยและการสัญจร

1.10.4 ขั้นประเมินผล

- กำหนดองค์ประกอบและรูปแบบทางกายภาพของอาคาร
- สร้างรูปแบบให้เหมาะกับการแก้ปัญหาารูปแบบอาคาร
- สร้างทางเลือกให้เหมาะกับการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ประกอบการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.10.5: **ชี้เสนอแนะและการออกแบบ**

- แนวความคิดทั่วไป
- แนวความคิดในการจัดผังบริเวณ
- แนวความคิดในการจัดองค์ประกอบ
- ลำดับขั้นตอนการออกแบบ

1.10.6 **ชี้นำเสนอ**

- ภาคเอกสารข้อมูล
- ภาคกระบวนการออกแบบ
- ภาคสถาปัตยกรรม
- ภาคหุ่นจำลอง

1.11 **ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ**

1.11.1 **ด้านนโยบาย**

- บรรลุตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6
- บรรลุตามแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
- บรรลุตามแผนพัฒนาจังหวัดกระบี่
- แผนพัฒนาการท่องเที่ยวประสบความสำเร็จ

1.11.2 **ด้านเศรษฐกิจ**

- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางสู่จังหวัดกระบี่
- นักท่องเที่ยวเดินทางมาเพิ่มมากขึ้น เพราะเดินทางสะดวกรวดเร็ว
- ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนต่อกิจการอุตสาหกรรมและการลงทุนขนาดใหญ่ภายในจังหวัดกระบี่
- พัฒนาพื้นที่ดินที่ด้อยคุณค่าให้เกิดการใช้ให้ได้ประโยชน์สูงสุด
- สภาพเศรษฐกิจภายในจังหวัดดีขึ้น

1.11.3 **ด้านสังคม**

- ประชากรเกิดแหล่งงาน ส่อผลให้เกิดการมีงานทำโดยถ้วนทั่ว

1.11.4 **ด้านสภาพ**

- เกิดการพัฒนาพื้นที่ดิเบริเวณโครงการและพื้นที่โดยรอบโครงการ

1.12 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์

1.12.1 ด้านนโยบาย

- เป็นการศึกษาเพื่อให้เข้าใจในนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- เข้าใจถึงการพิจารณาด้านการขนส่งที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในด้านต่าง ๆ
- เข้าใจถึงแผนพัฒนาเฉพาะที่จะส่งผลต่อพื้นที่ภาคใต้และจังหวัดกระบี่

1.12.2 ด้านเศรษฐกิจ

- เข้าใจถึงหลักการพิจารณางบประมาณแผ่นดินในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้
- ทราบสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภาคใต้
- ทราบสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดกระบี่
- เรียนรู้ถึงการศึกษาถึงความเป็นไปได้ขั้นต้นของการลงทุนต่อโครงการประเภทเดียวกัน

1.12.3 ด้านสังคม

- ทราบลักษณะและคุณภาพประชากรโดยรวมของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- เข้าใจขนบธรรมเนียมประเพณีของภาคใต้โดยสังเขป
- เข้าใจพฤติกรรมของผู้ใช้โครงการ
- เรียนรู้อาคารสนามบินแห่งอื่น

1.12.4 ด้านกายภาพ

- ทราบลักษณะภูมิประเทศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- ทราบลักษณะภูมิอากาศของภาคใต้และจังหวัดกระบี่
- เรียนรู้ด้านการจราจร การเดินทาง และระบบขนส่งมวลชน
- เรียนรู้ถึงลักษณะทางสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นของภาคใต้
- ทราบถึงข้อกำหนดและเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับอาคารประเภทสนามบิน

1.13 ข้อตกลงเบื้องต้น

โครงการท่าอากาศยานจังหวัดกระบี่นี้เป็นโครงการที่จะเกิดขึ้นจริงตามนโยบายของกรมการบินพาณิชย์ ในการที่จะเป็นสนามบินในส่วนภูมิภาคเพื่อสนองตอบต่อนโยบายหลักของรัฐบาลในการที่จะพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) ให้เป็นศูนย์กลางทางการเดินเรือโลกที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต โดยที่รายละเอียดด้านข้อมูลยังอยู่ในระหว่างการศึกษาค้นคว้าให้ลึกซึ้ง เพราะฉะนั้นการนำเอาโครงการท่าอากาศยานกระบี่มาศึกษาเป็นวิทยานิพนธ์นี้ อาจมีข้อบกพร่องด้านตัวเลข และสถิติอยู่บ้าง เพราะเอกสารบางอย่างยังไม่เป็นที่เปิดเผยได้ และมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อโครงการดังกล่าว ซึ่งส่งผลให้เกิดความคลาดเคลื่อนทางด้านตัวเลขที่อาจไม่ตรงกัน ประกอบกับช่วงระยะเวลาในการเก็บข้อมูลมีเวลาน้อย ผู้เสนอวิทยานิพนธ์จำเป็นต้องสรุปผลออกมาเพื่อพัฒนาเป็นแบบสถาปัตยกรรม ผู้เสนอวิทยานิพนธ์จึงเลือกและเสนอแนะวิธีการในการทำข้อมูลดังนี้

1. การเสนอโครงการมุ่งเน้นที่แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการจัดเก็บข้อมูล เพื่อศึกษารายละเอียดโครงการ ดังนั้นข้อมูลทางด้านประชากรและด้านเศรษฐกิจจึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้อัตราการเจริญเติบโต ซึ่งเป็นปี พ.ศ. ที่สามารถเก็บได้

2. โครงการท่าอากาศยานกระบี่เป็นโครงการจริง ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษา ประกอบกับปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการปิดปรับปรุง จึงทำให้ไม่สามารถนำผลสถิติของจำนวนผู้ใช้โครงการเดิมทำการพยากรณ์ได้ จึงจำเป็นต้องคาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารในอนาคต ซึ่งได้รับคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์ โดยจะใช้อัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารอยู่ในอัตรา 50% นับตั้งแต่เริ่มโครงการ จนถึงปี 2541 ต่อจากนั้นก็จะใช้อัตราการเจริญเติบโต 25% จนถึงปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่ทำการเสนอวิทยานิพนธ์นี้ ภาคสถาปัตยกรรม โดยอัตราการเจริญเติบโตนี้คิดเมื่อโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) สำเร็จลงตามวัตถุประสงค์

3. การออกแบบสถาปัตยกรรม เพื่อประโยชน์ต่อการศึกษาถึงอัตราท่าอากาศยาน ซึ่งทำการออกแบบให้สิ่งอำนวยความสะดวกสูงสุดตามที่ท่าอากาศยานควรมี

4. การออกแบบจะทำการออกแบบตัวอาคาร (TERMINAL) เท่านั้น ส่วนแนว (RUNWAY) และอาคารคลังสินค้าและสถานีดับเพลิงจะทำการวาง LAY OUT เอาไว้อย่างเดียวเท่านั้น

DEFINITIONS - GLOSSARY OF TERMS

| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำอธิบายศัพท์ |
|-------------------------------------|---|
| AIRCRAFT CATERING | สถานประกอบอาหาร เพื่อผู้โดยสารเครื่องบินโดยเฉพาะ ซึ่งรวมทั้งการขนส่งอาหารไปยังเครื่องบิน และหรือเป็นสถานที่เก็บเครื่องบินเครื่องใช้ พร้อมทั้งบริการชำระล้างภาชนะรองรับอาหาร ที่บริการให้กับผู้โดยสารเครื่องบิน |
| AIRCRAFT GATE POSITION | ตำแหน่งที่เครื่องบินรับ-ส่งผู้โดยสาร ซึ่งอยู่ติดกับอาคารท่าอากาศยาน ตรงทางขึ้น-ลงเครื่องบินของผู้โดยสาร |
| AIRCRAFT OPERATION STAND | ตำแหน่งเครื่องบินจอดบนลานจอด (APRON) เพื่อรับบริการต่าง ๆ ตลอดจนการขน-ถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระ |
| AIRCRAFT SERVICEING POINT | ตำแหน่งข้อต่อของระบบต่าง ๆ ของเครื่องบิน ซึ่งอยู่ที่ลำตัวเครื่องบิน ณ จุดต่าง ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้บริการในระบบที่เกี่ยวข้องจากภายนอก ติดต่อกับระบบภายในของเครื่องบินได้ ทั้งนี้รวมทั้งการบรรจุเข้าและถ่ายออกด้วย |
| AIRFIELD | บริเวณผืนดิน หรือผืนน้ำ อันประกอบด้วยอาคารต่าง ๆ พร้อมทั้งเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่ติดตั้งอยู่ภายในพื้นที่นั้น ๆ เพื่อใช้งาน (ทั้งหมด หรือ บางส่วน) ในการขึ้น-ลง และการขับเคลื่อนเครื่องบิน |
| CABIN FACTOR | อัตราร้อยละการบรรทุกผู้โดยสาร |
| AIRLINE OPERATIONS AREA | สถานที่ทำงานสำหรับเจ้าหน้าที่ พร้อมทั้งเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ของฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น ซึ่งอยู่ติดกับทางเข้า-ออกเพื่อขึ้น-ลงเครื่องบินของผู้โดยสาร |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำอธิบายศัพท์ |
|--|--|
| AIRPORT ROADS | ถนนภายในเขตท่าอากาศยาน ซึ่งใช้เป็นทางเข้า-ออก อาคารและสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งแบ่งออกเป็นถนนสาธารณะ และถนนสงวนสิทธิ์ |
| AIRSIDE | ขอบเขตของพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ทางด้านติดกับ ทางออกสู่ลานจอดเครื่องบิน ซึ่งเป็นเขตหวงห้าม ให้ผ่าน ได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และผู้โดยสารเครื่องบิน เท่านั้น |
| APRON | พื้นที่ทางด้าน AIRSIDE ซึ่งใช้เป็นที่จอดและขับเคลื่อน เครื่องบิน รวมทั้งเป็นส่วนใช้งานทางด้านบริการต่าง ๆ ให้กับเครื่องบิน |
| ARRIVING (PASSENGER, BAGGAGE, CARGO OR MAIL) | ผู้โดยสาร, สัมภาระ, สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่มาถึงท่าอากาศยานโดยทางเครื่องบิน ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการมาถึงเป็นการผ่าน เปลี่ยนเครื่อง หรือสิ้นสุดการเดินทางในเที่ยวบินนั้น |
| AVERAGE PEAK HOUR | คือ ชั่วโมงที่มีปริมาณการคับคั่งสูงสุดของค่าเฉลี่ยปริมาณการคับคั่งสูงสุดที่สุตนั้น คือ ในช่วงเวลาชั่วโมงที่มีอัตราปริมาณการคับคั่งสูงสุดของวันใดวันหนึ่ง ซึ่งได้บันทึกไว้ ซึ่งค่าเฉลี่ยของอัตราปริมาณการคับคั่งที่สูงที่สุดของวันนั้น หาได้โดยคิดจากค่าเฉลี่ยของจำนวนที่คับคั่งสูงสุดที่สุตใน 37 วันต่อปี หรือเท่ากับ 10 เปอร์เซ็นต์ ใน i ปี |
| BAGGAGE | สิ่งของเครื่องใช้ หรือทรัพย์สินส่วนตัวของผู้โดยสารที่นำติดตัวมาด้วยพร้อมกับการเดินทาง ซึ่งรวมทั้งหีบห่อสัมภาระ ที่ศุลกากรได้ตรวจสอบแล้ว และมีได้ตรวจสอบ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับที่ได้ทำการระบุไว้แล้วอย่างแน่ชัด |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำอธิบายศัพท์ |
|--|--|
| BAGGAGE BREAKDOWN AREA | พื้นที่ที่หีบห่อสัมภาระที่ศุลกากรได้ทำการตรวจสอบแล้ว ซึ่งนำมากับเครื่องบิน และได้ขนถ่ายออกจากเครื่องบินมายัง ณ ที่นั้น แล้วนำออกจากถังบรรจุ หรือรถบรรทุก |
| BAGGAGE, CHECKED | หีบห่อสัมภาระของผู้โดยสารที่สายการบินยอมรับบรรจุให้ พร้อมกับได้จ่ายบัตรรับบรรจุให้แล้ว |
| BAGGAGE CLAIM AREA | พื้นที่ที่จัดไว้ ณ ท่าอากาศยาน เพื่อให้ผู้โดยสารได้มารับหีบห่อสัมภาระของตน ซึ่งมาพร้อมกับเที่ยวบินนั้น |
| BAGGAGE MAKE-UP AREA | พื้นที่ที่จัดไว้เพื่อบรรจุหีบห่อสัมภาระ ซึ่งศุลกากรได้ตรวจสอบแล้ว พร้อมทั้งจะบรรจุในถังบรรจุ หรือรถบรรทุกลงบนรถบรรทุก เพื่อนำไปบรรจุในเครื่องบิน |
| BAGGAGE, UNCHECKED (CABIN, BAGGAGE) | หีบห่อสัมภาระ ซึ่งผู้โดยสารถือติดตัวไปเอง ตลอดการเดินทางบนเครื่องบิน |
| BOARDING CONTROL POINT | จุดตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ เพื่อการเดินทางของผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อให้แน่ใจว่า ผู้โดยสารนั้น ๆ มีเอกสารสมบูรณ์พร้อมที่จะเดินทางไปเที่ยวบินนั้น ๆ ซึ่งตามปกติ จุดตรวจนี้จะอยู่ตรงบริเวณช่องทางที่จะเดินขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสาร |
| BOARDING PASSENGER | ผู้โดยสารซึ่งไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารขึ้นต้นทาง หรือผู้โดยสารต่อมาจากเที่ยวบินอื่น ซึ่งได้รับการยินยอมให้ผู้โดยสารจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้ขึ้นเครื่องบินในเที่ยวบินนั้นได้ |

| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำอธิบายศัพท์ |
|-------------------------------------|---|
| BONDED STORAGE | สถานที่ ๆ เก็บทรัพย์สินของสายการบิน สัมภาระและสินค้า ซึ่งยังมีได้ผ่านการตรวจสอบ เสียภาษีให้กับศุลกากร ซึ่งสถานที่นี้อยู่ในความดูแลร่วมกัน ระหว่างสายการบินต่าง ๆ กับศุลกากร |
| CARGO | สินค้าทั้งหลายที่นำมากับเครื่องบิน พร้อมกับมีบัญชีรายการ สิ่งของและราคา |
| CARROUSEL | ส่วนของ BAGGAGE CLAIM ซึ่งมีรูปร่างเป็นวงรี หรือ วงกลม เพื่อรอรับหีบห่อสัมภาระของผู้โดยสาร ที่จัดส่งมาจากเครื่องบิน ส่วนนี้หมุนได้โดยเครื่องจักรกล ซึ่งผู้โดยสาร จะรับของ ๆ ตนได้จากส่วนนี้ |
| CART, BAGGAGE/CARGO | ล้อเลื่อนซึ่งไม่มีเครื่องยนต์ ใช้สำหรับบรรทุกหีบห่อสัมภาระ และสินค้า |
| COMBINATION (COMBI) AIRCRAFT | เครื่องบินโดยสาร ซึ่งแบ่งห้องผู้โดยสารออกเป็น ส่วนผู้โดยสาร และส่วนบรรทุกสินค้าหรือพัสดุภัณฑ์ ซึ่งบรรจุอยู่ในถังบรรจุซึ่งเรียกว่า UNIT LOAD DEVICE (ULD) |
| CONCESSING | บริษัทห้างร้าน หรือองค์การ ซึ่งได้รับอนุญาตจาก การท่าอากาศยานให้ดำเนินกิจการค้า เพื่อผู้โดยสาร ณ สถานที่ ที่ทำการอากาศยานจัดแบ่งให้ |
| CONCOURSE | พื้นที่ส่วนหนึ่งทางด้าน LANDSIDE ซึ่งใช้เป็นโรงรับรอง ผู้โดยสารทั้งด้านขาออกและขาเข้า |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำอธิบายศัพท์ |
|-------------------------------------|---|
| DEPLANING | ผู้โดยสาร สินค้า หีบห่อสัมภาระ และอื่น ๆ ซึ่งได้ออกจากเที่ยวบินที่มาถึง |
| DOMESTIC FLIGHT | สายการบินภายในประเทศ ของแต่ละประเทศ ซึ่งผู้โดยสารไม่อยู่ในขอบเขตการดูแลตรวจสอบของรัฐ เพื่อผ่าน |
| ENPLANING | ผู้โดยสาร สินค้า หีบห่อสัมภาระ และอื่น ๆ ซึ่งได้บรรทุกในเที่ยวบินที่จะออกเดินทางไป |
| FLIGHT INFORMATION BOARD | แผ่นป้ายตารางบอกเที่ยวบิน เวลาเข้าและออกของเครื่องบินของสายการบินต่าง ๆ ตลอดจนข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน |
| GATE | ทางเข้า-ออกของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยาน เพื่อขึ้น-ลงเครื่องบิน |
| GATE LOUNGE | สถานที่รวมผู้โดยสารขาออก เพื่อพร้อมที่จะขึ้นเครื่องบิน ซึ่งอยู่ติดกับ GATE |
| GROUND COMMUNICATIONS | ระบบสื่อสารต่าง ๆ ซึ่งอาจจะเป็นโทรศัพท์ หรือการสื่อสารระหว่างเครื่องรับ-ส่ง ซึ่งอยู่กับที่ กับเครื่องรับ-ส่งเคลื่อนที่ของแต่ละบุคคล หรือที่ติดอยู่กับรถ |
| GROUND SERVICE EQUIPMENT | อุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ซึ่งใช้สำหรับบริการให้กับเครื่องบิน ซึ่งจอดอยู่ที่ลานจอด |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำศัพท์ |
|-------------------------------------|--|
| GUIDE LINES | แนวสปีนผิวพื้นลานจอดรถ เพื่อเป็นแนวทางให้นักบิน และ เจ้าหน้าที่ภาคพื้น ชับเคลื่อนเครื่องบินไปตามแนวทางนั้น ๆ และเพื่อจอดเครื่องบิน |
| IMMIGRATION | ตรวจคนเข้าเมือง |
| INTERLINE TRANSFER (CONNECTING) | ผู้โดยสาร หีบห่อสัมภาระ สินค้าหรือพัสดุภัณฑ์ ซึ่งต้องเปลี่ยน เที่ยวบินจากสายการบินหนึ่งมาอีกสายการบินหนึ่ง เพื่อ ไปยังปลายทาง |
| INTERNATIONAL FLIGHT | สายการบินระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในความดูแลของรัฐ |
| INTRALINE CONNECTING | ผู้โดยสาร หีบห่อสัมภาระ สินค้าหรือพัสดุภัณฑ์ ซึ่งต้องเปลี่ยน เที่ยวบิน โดยสายการบินเดียวกัน เพื่อไปยังปลายทาง |
| JET BLAST | กระแสลมแรงพ่นออกทางด้านท้ายของเครื่องยนต์ไอพ่น ขณะที่เครื่องยนต์กำลังเดินเครื่อง |
| KERB (CURB) | ถนนและชานชาลาทางด้าน LANDSIDE ซึ่งเป็นทางเข้า หรือ ออก ของท่าอากาศยาน |
| LANDSIDE | พื้นที่ของท่าอากาศยานด้านซึ่งสาธารณชนผ่านเข้า-ออกได้ |
| LEFT LUGGAGE | หีบห่อสัมภาระ ซึ่งฝากไว้ที่สนามบิน เพื่อมารับไปทีหลัง |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| WORD OR TERM USED IN THIS THESIS | คำศัพท์ |
|-------------------------------------|--|
| LOADING BRIDGE | สะพานระหว่างอาคารท่าอากาศยาน หรือระหว่างสะพานที่ยื่นออกจากอาคารท่าอากาศยานกับประตูเครื่องบิน ซึ่งสามารถปรับยืด-หด ขึ้น-ลง ได้ เพื่อเป็นทางเดินของผู้โดยสารขึ้น-ลง เครื่องบิน |
| LOBBY | เหมือน "CONCOURSE" |
| MEETING POINT | จุดนัดพบ ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งโดยปกติจะอยู่ทางด้าน CONCOURSE ของผู้โดยสารขาเข้า |
| PASSENGER BOARDING | ผู้โดยสาร เครื่องบินซึ่งผ่านการตรวจสอบ และขึ้นเครื่องบินแล้ว ก่อนที่เครื่องบินจะออกเดินทาง |
| PASSENGER DISEMBARKATION | ผู้โดยสารซึ่งออกจากเครื่องบิน หลังจากที่เครื่องบินมาถึง |
| PIER | สะพานที่ยื่นออกจากอาคารท่าอากาศยานไปบนลานจอดเพื่อการต่อเชื่อมกับประตูเครื่องบิน ขณะที่เครื่องบินจอด โดยมี LOADING BRIDGE ต่อเชื่อม |
| RACETRACK | แผ่นสายพานสำหรับวางหีบห่อสัมภาระ ซึ่งเคลื่อนไปตามทางที่จัดไว้ตลอดเวลาของการใช้งาน |
| SATELLITE | อาคารซึ่งล้อมรอบไปด้วย GATE โดยที่แยกออกจากอาคารท่าอากาศยาน แต่มีทางเดินเชื่อมติดต่อกัน ซึ่งอาจจะเป็นทางใต้ดินหรือเหนือพื้นดินก็ได้ |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

การศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

2.1 การศึกษาข้อมูลด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม ภายนอก ในระดับประเทศ

2.1.1 ด้านนโยบาย

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 รัฐบาลได้วางนโยบายในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศและการดำรงชีวิตของประชาชน โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 6 นี้ จะครอบคลุมช่วงเวลา 2530-2534 โดยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายคือ

- ยกระดับการขยายตัวให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 เพื่อรองรับแรงงานใหม่
- ยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตของประชาชนทั้งในเมืองและชนบท
- วางแนวทางในการกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค โดยมีแผนงานหลักในการพัฒนาดังนี้

1.1 แผนการปรับปรุงประสิทธิภาพการพัฒนาประกอบด้วย

- 1.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจส่วนรวม
- 1.1.2 แผนพัฒนาคน สังคม และวัฒนธรรม
- 1.1.3 แผนพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- 1.1.4 แผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 1.1.5 แผนปรับปรุงการบริการและทบทวนบทบาทของรัฐ
- 1.1.6 แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ

1.2 แผนการปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและการบริการ

- 2.1 แผนพัฒนาระบบการผลิต การตลาดและการสร้างงาน
- 2.2 แผนพัฒนาระบบบริการพื้นฐาน

1.3 แผนการกระจายความเจริญและสร้างความเป็นธรรม

- 3.1 แผนพัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะ
- 3.2 แผนพัฒนาชนบท

2. แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

โดยได้มีการเตรียมการไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 โดยมีวัตถุประสงค์แนวความคิดดังนี้

- 2.1 เพื่อพัฒนาเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศ
- 2.2 เพื่อพัฒนาแหล่งที่ตั้งของอุตสาหกรรม
- 2.3 เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

3. แผนพัฒนาการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้กำหนดแนวทางในการที่จะพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อให้สอดคล้องต่อนโยบายของรัฐบาล เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและก่อให้เกิดการจ้างงาน และกระจายรายได้ไปสู่ส่วนภูมิภาค เพิ่มพูนเงินตราจากต่างประเทศ จากวัตถุประสงค์ดังกล่าว สามารถสรุปโครงสร้างของแผนได้ดังนี้

1. สร้างความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาการท่องเที่ยวและส่งเสริมทางการตลาด
2. เป็นการปรับปรุงคุณภาพสินค้าด้านการท่องเที่ยว
3. ให้ความสำคัญแก่ชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว
4. ประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
5. สนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศของชาวไทย
6. สร้างภาพพจน์ที่ดีแก่การท่องเที่ยว
7. ส่งเสริมการลงทุนด้านการท่องเที่ยว
8. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและภาคเอกชนในด้านกิจการการท่องเที่ยว

2.1.2 ด้านเศรษฐกิจ

จากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 6 การขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมและการบริการ จนถึงในปี 2531 การขยายตัวได้เติบโตสูงขึ้นร้อยละ 11 โดยมีการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรม การบริการ และการเกษตร ซึ่งนับได้ว่า เป็นการขยายตัวที่สูงกว่าเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ถึง 2 เท่า สาเหตุที่ทำให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตแบบการกระโดดนี้สืบเนื่องมาจากการขยายตัวของการส่งออก การท่องเที่ยว และการลงทุน

ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (GROSS DOMESTIC PRODUCT) G.D.P. จากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในปี 2530¹ มูลค่า G.D.P. มีค่าเท่ากับ 1,234,030 ล้านบาท และทางด้านอุตสาหกรรมหลักของประเทศโดยแยกออกเป็นผลิตภัณฑ์ทางด้านต่าง ๆ คือ การเกษตร 17.29% อุตสาหกรรม 22.72% การค้าส่งและค้าปลีก 16.74% การบริการ 14.21% และอื่น ๆ 29.04% ทางด้านการกลีกรวมหลักแยกตามสาขาได้ดังนี้ คือ ข้าวเปลือก 32.71% ผลไม้ 11.29% พืชผัก 9.96% ยางพารา 9.26% และอื่น ๆ 7.02% และมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ประเทศเฉลี่ยต่อบุคคลเท่ากับ 23,021 บาท

¹ กองบัญชีประชาชาติ, ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด

ผลิตภัณฑ์ที่ประเทศเฉลี่ยต่อบุคคล (PER CAPITAL GDP. P. CAP. GDP.) คือรายได้เฉลี่ยต่อบุคคล โดยรายได้เฉลี่ยของประเทศมีค่าเท่ากับ 23,021 บาท ภาคที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูงกว่าค่าเฉลี่ยคือ กรุงเทพฯ และปริมณฑล มีค่าเท่ากับ 71,566 บาท ภาคตะวันออกเท่ากับ 31,094 บาท ภาคตะวันตกเท่ากับ 19,795 บาท ภาคกลาง 18,742 บาท ภาคใต้เท่ากับ 17,506 บาท ภาคเหนือเท่ากับ 10,185 บาท และภาคที่มีค่าเฉลี่ยต่ำมากที่สุดคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่ากับ 8,343 บาท โดยค่าเฉลี่ยดังกล่าวดูจากข้อมูลค่าผลิตภัณฑ์ทางด้านอุตสาหกรรม การค้าส่งและค้าปลีก การบริการ

2.1.3 ด้านสังคม

1. ประชากร

ประเทศไทยปัจจุบันมีประชากรประมาณ 54.5 ล้านคน มีอัตราการเพิ่มของประชากรเท่ากับร้อยละ 1.5 โดยคาดว่าอัตราการเพิ่มของจำนวนประชากรดังกล่าว เมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 จะคงเหลือร้อยละ 1.3 ในปี 2534 จะมีจำนวนประชากรประมาณ 57 ล้านคน โดยแบ่งเป็นอัตราการเกิด 19.1:1,000 คน อัตราการตาย 5.7:1,000 คน และอัตราดังกล่าวจะส่งผลให้สัดส่วนของประชากรในวัยเด็กลดลง และประชากรในวัยทำงานและผู้สูงอายุจะเพิ่มขึ้น จำนวนประชากรทั่วราชอาณาจักรในปี 2531 คือ 54,960,917 คน กรุงเทพฯ และปริมณฑล 8,509,386 คน ภาคตะวันออก 3,505,222 คน ภาคตะวันตก 3,217,428 คน ภาคกลาง 2,791,937 คน ภาคเหนือ 10,731,609 คน ภาคใต้ 6,851,091 คน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 19,254,245 คน

2. การศึกษา

สภาพทั่วไปทางการศึกษา จำนวนโรงเรียนและสถานการศึกษา ตั้งแต่ระดับก่อนประถมศึกษาจนถึงอุดมศึกษา ในปี 2527 มีค่าเท่ากับ 39,891 โรงเรียน และเพิ่มเป็น 41,059 โรงเรียน ปี 2528 เป็นโรงเรียนที่สังกัดกระทรวงศึกษาธิการในปี 2527 เท่ากับ 35,654 ปี 2528 เท่ากับ 36,408 โรงเรียนที่สังกัดสำนักงานการประถมศึกษาแห่งชาติ เท่ากับ 30,587 ในปี 2527 และ 31,250 ในปี 2528 โรงเรียนเอกชนในปี 2527 มี 2,853 โรงเรียน ประเภทสามัญศึกษา 2,472 โรงเรียน อาชีวศึกษา 381 โรงเรียน และในปี 2528 เพิ่มเป็น 2,896 โรงเรียน เป็นประเภทสามัญศึกษา 2,502 โรงเรียน อาชีวศึกษา 394 โรงเรียน สถานศึกษาสังกัดทบวงมหาวิทยาลัยเท่ากับ 39 แห่ง ในปี 2527 และเป็น 41 แห่งในปี 2528

3. ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรม

คนไทยมีความยึดมั่นในชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ ประเพณีต่าง ๆ ได้รับอิทธิพลมาจากศาสนา มีเทศกาลต่าง ๆ ตามวันสำคัญทางศาสนา โดยมีศาสนาที่ชาวไทยนับถือคือ ศาสนาพุทธ อิสลาม คริสต์ และอื่น ๆ

4. การปกครอง

การปกครองในประเทศไทยแบ่งเป็น 6 ภาค คือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ โดยแต่ละภาคถืออำนาจการบริหารการปกครองจากส่วนกลาง คือ กรุงเทพมหานคร และมีรัฐบาลเพียงรัฐบาลเดียว นายกรัฐมนตรี เป็นบุคคลผู้ที่ได้รับมาจากการเลือกตั้งโดยเสรี

2.1.4 ด้านกายภาพ

1. สภาพทางภูมิศาสตร์

ประเทศไทยตั้งอยู่บนเส้นรุ้งที่ 5-21 องศาเหนือ กับ 90-106 องศาตะวันออก มีพื้นที่ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร แบ่งออกเป็น 73 จังหวัด มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศข้างเคียงคือ

| | |
|-------------|---------------------------|
| ทิศเหนือ | ติดต่อกับประเทศพม่าและลาว |
| ทิศใต้ | ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย |
| ทิศตะวันออก | ติดต่อกับประเทศกัมพูชา |
| ทิศตะวันตก | ติดต่อกับประเทศพม่า |

2. ลักษณะทางภูมิประเทศ แบ่งออกได้เป็น 5 เขต

2.1 ที่ราบลุ่มภาคกลาง เป็นพื้นที่ได้รับอิทธิพลของแม่น้ำเจ้าพระยาในการพัฒนาซากดินตะกอนมาทับถมจนเป็นบริเวณกว้าง

2.2 บริเวณที่ราบชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของอ่าวไทย พื้นที่บริเวณนี้มีลักษณะเป็นลูกคลื่น ลูกฟูก เป็นเขาเตี้ย ชายฝั่งทะเลมีลักษณะเว้าแหว่ง

2.3 ที่สูงภาคพื้นทวีป ได้แก่ บริเวณที่ราบสูงภาคตะวันตก และที่ราบสูงภาคเหนือ

2.4 คาบสมุทรภาคใต้ มีลักษณะยาวและแคบ ยื่นลงไปในมหาสมุทรอินเดีย แบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง คือ ชายฝั่งทะเลตะวันออก และชายฝั่งทะเลตะวันตก

2.5 ที่ราบสูงโคราช ได้แก่ บริเวณที่ราบสูงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ

3. ลักษณะภูมิอากาศ

ประเทศไทยแบ่งลักษณะอากาศออกได้เป็น 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน ฤดูฝนและฤดูหนาว โดยฤดูร้อนอยู่ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ถึงเมษายน ฤดูฝนอยู่ในช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงตุลาคม ฤดูหนาวอยู่ในช่วงเดือนตุลาคม ถึงเดือนมกราคม ทิศทางลมที่พัดผ่านประเทศไทย ทิศทางลมด้านใต้ ได้ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เป็นลมฝน ส่วนลมทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ จะพัดผ่านในฤดูหนาวจากทางตอนเหนือของประเทศจีนลงมา

2.2 การศึกษาข้อมูลทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม กายภาพ ในระดับภาค

2.2.1 ด้านนโยบาย

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ได้กำหนดแนวนโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ไว้ดังนี้

1. แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์สู่ยุคใหม่ของการพัฒนาในทศวรรษหน้า

1. แนวความคิด

1.1.1 ภูมิหลัง

(1) ที่ตั้งทางกายภาพภาคใต้ของประเทศไทย

ภาคใต้ของประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ของคาบสมุทรอินโดจีน มีทางออกสู่ทะเลทั้งสองด้าน คือ ทะเลอันดามัน ทางฝั่งตะวันตก และอ่าวไทยทางฝั่งตะวันออก

(2) เส้นทางขนส่งทางทะเล

เส้นทางขนส่งทางทะเลระหว่างยุโรป/ตะวันออกกลาง และ ตะวันออกไกล มีอยู่ 3 เส้นทางหลักคือ

- 1) เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา-ประเทศสิงคโปร์ ระยะทางประมาณ 11,205 กิโลเมตร
- 2) เส้นทางผ่านช่องแคบซุนดา-ประเทศอินโดนีเซีย ระยะทางประมาณ 12,000 กิโลเมตร
- 3) เส้นทางผ่านช่องแคบลอมบอก-ประเทศอินโดนีเซีย ระยะทางประมาณ 13,150 กิโลเมตร

(3) สะพานเศรษฐกิจ

ผลจากปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่สูงขึ้น ประกอบกับความคับคั่งของการสัญจรในเส้นทางการเดินเรือที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ก่อให้เกิดโอกาสที่ประเทศไทยจะพัฒนาเส้นทางสายใหม่ "สะพานเศรษฐกิจไทย" ซึ่งตัดข้ามภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระขนส่งสินค้าบางส่วน โดยเฉพาะน้ำมันดิบและสินค้ากึ่งกลางระหว่างยุโรป/ตะวันออกกลาง และ ตะวันออกไกล ทั้งนี้โดยเส้นทางสายใหม่จะช่วยย่นระยะทางให้สั้นเข้าจากเส้นทางการเดินเรือที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้ถึงประมาณ 800-2,800 กิโลเมตร

1.1.2 แนวคิดการพิจารณา

(1) วัตถุประสงค์

(1.1) เพื่อพัฒนาเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สั้นกว่าและมีประสิทธิภาพสูงกว่า โดยใช้ระบบการขนส่งร่วมระหว่างทางทะเล-ถนน/รถไฟ/ทางท่า-ทางทะเล ข้ามภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งจะสามารถแข่งขันกับเส้นทางการขนส่งทางทะเลรวดเร็วที่ใช้อยู่ได้ โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันดิบและสินค้ากล่อง

(1.2) เพื่อพัฒนาแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมที่แข่งขันกับนานาชาติได้ ตลอดจนการพัฒนาด้านการค้า ธุรกิจ และชุมชนเมืองใหม่ที่จะสร้างโอกาสการจ้างงาน ณ บริเวณพื้นที่สองฝั่งของสะพานเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของขบวนการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร รวมทั้งจะช่วยส่งผลต่อเนื้อให้เกิดการกระจายรายได้ด้วย

(1.3) เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีความสมดุลกับสภาวะสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับระบบนิเวศวิทยา และไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งกับเป้าหมายการพัฒนาด้านอื่น เช่น การท่องเที่ยว การประมง

(2) สะพานเศรษฐกิจ

สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันที่กระบี่และอ่าวไทยที่ขนอมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดเขตเศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่บริเวณสองฝั่งทะเลปลายสะพานเศรษฐกิจ องค์ประกอบหลักของแผนงานนี้ได้แก่

- พื้นที่บริเวณกระบี่ สถานิชนถ่ายน้ำมันดิบในทะเล/ท่าเรือน้ำลึก/นิคมอุตสาหกรรม/ชุมชนเมืองใหม่
- พื้นที่บริเวณขนอม สถานิชนถ่ายน้ำมันดิบในทะเล/ท่าเรือน้ำลึก/นิคมอุตสาหกรรม/ชุมชนเมืองใหม่
- สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกระบี่-ขนอม ถนน/รถไฟ/ท่อส่งของเหลว (น้ำมันดิบ/ก๊าซธรรมชาติ/ปิโตรเคมี/น้ำ)

(3) ศักยภาพด้านน้ำมันดิบ/น้ำมัน/ปิโตรเลียม

ตัวแปรสำคัญสำหรับแผนงานพัฒนานี้ก็คือ ศักยภาพที่จะนำปริมาณการขนส่งน้ำมันดิบระหว่างตะวันออกกลางและตะวันออกไกล บางส่วนให้มาผ่านเส้นทาง "สะพานเศรษฐกิจไทย"

การมีน้ำมันดิบผ่านภาคใต้ของประเทศไทยจะนำไปสู่การพัฒนาโครงการต่อเนื่องอื่น ๆ ได้อีกมาก ซึ่งรวมถึง

- โรงกลั่นน้ำมัน
- ศูนย์จำหน่ายน้ำมัน/ผลิตภัณฑ์น้ำมัน
- คลังเก็บน้ำมัน

สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จากตะวันออกกลางมายังพื้นที่บริเวณ
กระบี่นั้น ในเที่ยวกลับอาจใช้บรรทุกน้ำจืดกลับไปจำหน่ายในตะวันออกกลางได้ด้วย เทคโนโลยี
การขนถ่ายน้ำมันและน้ำทดแทนกันในเวลาเดียวกัน โดยใช้เรือแยกน้ำมันและน้ำ

ส่วนท่อส่งก๊าซธรรมชาติในทะเลจากอ่าวไทยสู่ฝั่งที่ชนอมจะสร้าง
โอกาสการพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ

(4) ศักยภาพในการขนถ่ายสินค้าก่ล่ง/การแยกและการบรรจุหีบห่อสินค้า

การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ของระบบการขนถ่ายและขนส่งสินค้า
ก่ล่งในโลกปัจจุบันด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ควบคู่ไปกับระบบการขนส่งร่วม (เรือ-ถนน/รถไฟ-
เรือ) รวมทั้งการใช้เครื่องมื่อการขนถ่ายสินค้าสมัยใหม่จะสร้างโอกาสให้เกิดเส้นทางเดินเรือ
สายใหม่ ผ่านสะพานเศรษฐกิจในภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งสามารถแข่งขันกับเส้นทางเดินเรือ
ขนส่งสินค้าก่ล่งนานาชาติที่มีอยู่แล้วได้ และจะเปิดพื้นที่บริเวณกระบี่และชนอมให้เป็นศูนย์กลาง
การแยกและการบรรจุสินค้าก่ล่งที่ขนส่งระหว่างตะวันออกไกล และยุโรป/ตะวันออกกลางได้ดีด้วย

(5) ศักยภาพในการพักถ่ายสินค้าก่ล่ง

โดยที่ท่าเรือของภูมิภาคนี้ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสำหรับการขนถ่าย
สินค้าก่ล่ง ดังนั้น พื้นที่บริเวณกระบี่และชนอมจึงมีศักยภาพที่จะใช้เป็นศูนย์พักถ่ายสินค้าของภูมิภาค
เพื่อขนส่งต่อไปให้แก่ประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ ได้อีกด้วย

(6) ศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรม

การที่มีสายเดินเรือนานาชาติเทียบท่าควบคู่ไปกับการพัฒนาเขต
เศรษฐกิจใหม่ขึ้นที่บริเวณกระบี่และชนอมจะเปิดโอกาสให้ภาคใต้ของประเทศไทยสามารถนำเข้า
วัตถุดิบใหม่และชิ้นส่วนต่าง ๆ มาใช้ในการแปรรูปและการผลิตด้านอุตสาหกรรม นอกเหนือจาก
การแปรรูปพืชผลเกษตรของท้องถิ่น เช่น ยางพารา น้ำมันปาล์ม ผลไม้ และสัตว์น้ำสำหรับ
อุตสาหกรรมการเกษตรด้วย

(7) ศักยภาพด้านการค้าระหว่างประเทศ

การค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้า/การพักถ่ายสินค้า/
การแยกและบรรจุสินค้าให้เรือบรรทุกสินค้าก่ล่ง การสูบน้ำมันดิบ และการพัฒนาอุตสาหกรรม
จะเปิดพื้นที่บริเวณกระบี่และชนอมในภาคใต้ของประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางทางพาณิชย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญตเห็นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเงิน และธุรกิจนานาชาติแห่งใหม่ พร้อมด้วยมาตรการสนับสนุนที่เหมาะสม และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(8) **การพัฒนาชุมชนเมือง**

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรม การค้า และธุรกิจ จะก่อให้เกิดชุมชนเมืองในบริเวณพื้นที่ปลายสะพานเศรษฐกิจ อันจะนำไปสู่ขบวนการกระจายความเจริญออกจากกรุงเทพมหานคร สร้างโอกาสการจ้างงาน และช่วยส่งผลต่อเนื่องให้เกิดการกระจายรายได้ด้วย ดังนั้นการวางแผนการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของเมืองใหม่ และการพัฒนาอย่างเป็นระเบียบจึงเป็นสิ่งจำเป็น ทั้งนี้โดยต้องคำนึงถึงความสมดุลด้านสภาพสิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศวิทยาในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว

2. **นโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 14 จังหวัดภาคใต้**

โดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.1 **ด้านการพัฒนาชนบท**

พัฒนาพื้นที่เกษตรชนบทเสื่อมโทรมและล้าหลัง เพื่อลดความยากจน ปรับปรุงคุณภาพชีวิต ป้องกันการบุกรุกพื้นที่อนุรักษ์สาธารณะสมบัติของแผ่นดิน

2.2 **ด้านการเกษตร**

พัฒนาการเกษตรอุตสาหกรรม เพื่อสนองความต้องการของตลาดในประเทศและเพื่อส่งออก

2.3 **ด้านอุตสาหกรรม**

สร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบที่มีอยู่หรือจัดหามาได้จากนอกภูมิภาค เพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้

2.4 **ด้านการท่องเที่ยว**

เปิด 14 จังหวัดภาคใต้ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อสนองความต้องการทั้งในและต่างประเทศ

2.5 **ด้านการพัฒนาเมือง**

พัฒนาเมืองชายฝั่งและเมืองชายแดนภาคใต้ เพื่อเปิดประตูสู่นานาชาติ และเชื่อมโยงกับเมืองอื่น เพื่อสนับสนุนซึ่งกันและกันควบคู่ไปกับการให้เมืองสามารถปรับตัวและมีอิสระในการพัฒนาตัวเอง

2.6 **พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดน**

เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจ เปิดเสรีในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา, สตูล, ปัตตานี, ยะลา, นราธิวาส)

2.7 ด้านการอนุรักษ์

อนุรักษ์พื้นที่ธรรมชาติที่ยังเหลืออยู่ เพื่อความสมดุลของระบบนิเวศน์ วิทยา และเพื่อใช้ประโยชน์อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการอนุรักษ์รักษาและฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

2.8 ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งด้านการป้องกัน การเตือนภัยและการปราบปราม

2.9 ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

พัฒนากำลังคนในสาขาต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ เพื่อให้สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ ที่จะนำไปสู่การแข่งขันกับตลาดโลกมากขึ้น

2.2.2 ด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2528 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคใต้มีมูลค่า 35,899.4 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 9.48 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาคใต้พึ่งพาอยู่กับการผลิตสาขาเกษตรกรรม การค้าส่ง การค้าปลีก การบริการเป็นสำคัญ มีสัดส่วนร้อยละ 40.56, 18.14, 9.10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาคตามลำดับ จะเห็นได้ว่า สาขาเกษตรกรรมมีมูลค่าสูงถึงร้อยละ 40.56 ในขณะที่การผลิตสาขาอุตสาหกรรมในภาคใต้ยังอยู่ในระดับต่ำ

จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงมากเป็นอันดับ 1 คือจังหวัดสงขลา มีมูลค่า 6,626.5 ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 18.46 ของภาค และจังหวัดสตูลมีมูลค่าต่ำสุด 1,045.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.91 ของภาค จังหวัดสงขลาซึ่งเป็นเมืองหลักของภาคมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงกว่าจังหวัดสตูล ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าน้อยที่สุดของภาคถึง 6.3 เท่า

รายได้เฉลี่ยต่อบุคคลของประชากรในภาคใต้ยังต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของประชากรทั้งประเทศ แต่สูงกว่ารายได้เฉลี่ยของประชากรในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยประชากรส่วนใหญ่มีอัตรารายได้ต่ำกว่า อัตราเฉลี่ยของประชากรภาคยกเว้นจังหวัดกระบี่ ภูเก็ต นิงงา ชุมพร และยะลา ซึ่งประชากรมีรายได้เฉลี่ยมากกว่าค่าอัตราเฉลี่ยของภาคในปี 2528

สาขาบริการมีสัดส่วนร้อยละ 46.56 ของภาคในปี 2518 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 52.03 ในปี 2528 แสดงถึงสาขาบริการมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น เนื่องจากความเจริญในสาขาก็ตาม จะมีผลกระทบโดยตรงหรือทางอ้อมทำให้สาขาบริการมีความเจริญมากขึ้น เพราะเงินรายได้จากทุกสาขาอาชีพจะต้องนำมาใช้จ่ายในชุมชน ซึ่งเป็นแหล่งบริการทุกชนิด เช่น การศึกษา สาธารณสุข สินค้าอุปโภคบริโภค แหล่งเรีงรมย์และสินค้าฟุ่มเฟือยต่าง ๆ นอกจากนี้ภาคใต้มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวและรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนโครงการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยว สิ่งเหล่านี้ทำให้สาขาบริการในภาคมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น

สาขาเหมืองแร่ มีสัดส่วนเป็นร้อยละ 3.21 ขยายผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคได้ในปี 2528 แต่คิดเป็นร้อยละ 64.67 ของมูลค่าสาขาเหมืองแร่ของประเทศ สาขาเหมืองแร่เคยมีบทบาทและความสำคัญสูงในอดีต แต่ในปัจจุบันลดความสำคัญลง เพราะพื้นที่สัมปทานเหมืองแร่บางส่วนขัดแย้งกับการใช้ประโยชน์ในสาขาอื่น ๆ ประกอบกับราคาแร่ในตลาดโลกตกต่ำ จำนวนแร่ลดลงเนื่องจากเป็นทรัพยากรที่ใช้แล้วหมดไป การขุดแร่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ต่อการท่องเที่ยวและสภาพแวดล้อม

สาขาอุตสาหกรรม มีมูลค่าสูงเป็นอันดับสามรองจากสาขาบริการ และสาขาเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 4.21 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาค ในปี 2528 ภาคได้มีโรงงานอุตสาหกรรม 6,280 โรง มีการจ้างงาน 145,412 คน โรงงานอุตสาหกรรมในภาคได้ส่วนมากเป็นโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตร (AGRO INDUSTRY) มีโรงงานขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ที่มีการจ้างงานมากกว่า 100 คนเพียง 154 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 2.45 ของโรงงานอุตสาหกรรมภาค

จะเห็นได้ว่า โครงสร้างทางเศรษฐกิจของภาคมีแนวโน้มพียงพากับสาขาบริการมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพราะอัตราการขยายตัวในสาขาบริการขยายตัวได้เร็วกว่าสาขาเกษตรกรรมซึ่งมีปัญหาทางด้านราคา และการเพิ่มผลผลิตต่อหน่วยพื้นที่ ส่วนการพียงพากับสาขาเหมืองแร่จะเป็นไปได้ยากในอนาคต เนื่องจากภาวะตลาดโลกและผลผลิตแร่ซึ่งลดลงเป็นลำดับ สำหรับสาขาอุตสาหกรรมนั้นภาคได้ยังไม่มียกบทบาทสำคัญมากนัก เนื่องจากยังคงมีปัญหาในหลาย ๆ ด้าน (รายละเอียดในเรื่องอุตสาหกรรม) แต่อย่างไรก็ตาม อัตราการขยายตัวในสาขานี้ก็ใกล้เคียงกับอัตราการขยายตัวของภาค

2.2.3 ด้านสังคม

ลักษณะทางด้านประชากร ในปี 2528 ภาคได้มีจำนวนประชากร 6,441,186 คน คิดเป็นร้อยละ 12.44 ของประชากรทั้งประเทศกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ 14 จังหวัด จังหวัดที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดคือ จังหวัดนครศรีธรรมราช รองลงมาได้แก่ จังหวัดสงขลา สุราษฎร์ธานี นราธิวาส ปัตตานี ตรังและพัทลุง ตามลำดับ และจังหวัดที่มีประชากรน้อยที่สุดได้แก่ จังหวัดระนอง มีบทบาทในการรองรับการเพิ่มประชากรร้อยละ 13.07 ของการเพิ่มทั้งประเทศในช่วงปี 2523-2528 มีอัตราการเพิ่มประชากรร้อยละ 2.04 ต่อปี สูงกว่าอัตราการเพิ่มของประเทศซึ่งเท่ากับร้อยละ 1.98 ต่อปี จังหวัดที่มีอัตราการเพิ่มประชากรสูงสุดคือ จังหวัดกระบี่ รองลงมาได้แก่ จังหวัดระนอง โยะจังหวัดสุดตามลำดับ ส่วนจังหวัดที่มีบทบาทในการรองรับการเพิ่มของประชากรมากที่สุดคือ จังหวัดสงขลา รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นเมืองหลักและเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาค มีความหนาแน่นของประชากรภาค

โดยเฉลี่ยประมาณ 90 คนต่อตารางกิโลเมตร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศซึ่งเท่ากับ 101 คนต่อตารางกิโลเมตร

การเปลี่ยนแปลงประชากรของภาคใต้ในช่วงปี 2523-2528 เป็นผลมาจากการเพิ่มตามธรรมชาติมากกว่าการเพิ่มจากการย้ายถิ่นและเป็นการเปลี่ยนแปลงประชากรในเขตเมืองมากกว่าในเขตชนบท คือมีสัดส่วนประชากรในเขตเมืองร้อยละ 20.37 ในปี 2523 เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 20.97 ในปี 2523 เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 21.05 ในปี 2528 โดยมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 2.27 ต่อปี ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค การพัฒนาเมืองหลักและเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคเป็นการเปิดตลาดแรงงานโดยเฉพาะทางด้านอุตสาหกรรม การบริการและพาณิชยกรรม ซึ่งส่งผลให้ประชากรในเขตเมืองมีการขยายตัวมากกว่าเขตชนบท

1. การศึกษา การบริการสังคมในด้านการศึกษาที่รัฐจัดให้แก่ประชากรในภาคใต้นั้น กล่าวได้ว่ามีบทบาทและมีความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพประชากรทางการศึกษาเป็นอย่างมาก โดยมิถุนสถานศึกษาที่สามารถให้การบริการแก่ประชากรในภาคตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา การศึกษาระดับอุดมศึกษานั้น มีมหาวิทยาลัย 3 แห่ง คือ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์วิทยาเขตหาดใหญ่ ตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เปิดสอนถึงระดับปริญญาโท เป็นศูนย์กลางการศึกษาด้านสังคมศาสตร์ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะด้านวิทยาศาสตร์การแพทย์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา เป็นแหล่งความรู้ทางการศึกษา การวิจัยและเป็นศูนย์กลางความรู้ การศึกษาด้านศิลปวัฒนธรรมของภาคใต้และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์วิทยาเขตปัตตานี ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี เป็นศูนย์กลางการศึกษาด้านสังคมศาสตร์และวิทยาศาสตร์ และเป็นศูนย์กลางการศึกษาด้านศิลปวัฒนธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัฒนธรรมท้องถิ่นของชาวไทยมุสลิม นอกจากนี้ภาคใต้ยังมีวิทยาลัยครูรวม 5 แห่ง เปิดสอนถึงระดับปริญญาตรี ตั้งอยู่ที่ ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และยะลา การศึกษาระดับอาชีวศึกษาซึ่งเปิดสอนในสาขาวิชาขึ้นตั้งแต่ระดับ ปวช. ปวส. นั้นจะมีวิทยาลัยเทคนิคและวิทยาลัยอาชีวศึกษา ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองของทุกจังหวัด ส่วนวิทยาลัยเกษตรกรรมส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในเขตอำเภอรอบนอกของ 11 จังหวัด ยกเว้นจังหวัดปัตตานี ยะลา และภูเก็ต นอกจากนี้ยังมีวิทยาลัยชุมชนที่จังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นสาขาของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เปิดสอนในสาขาวิชาเฉพาะที่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน คือสาขาวิชาธุรกิจโรงแรม การท่องเที่ยวและสาขาอุตสาหกรรมเหมืองแร่ ส่วนการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษา รัฐสามารถจัดการบริการได้อย่างทั่วถึง มีโรงเรียนกระจายอยู่ในอำเภอและกิ่งอำเภอ ครอบคลุมทุกพื้นที่ของภาค สามารถรองรับประชากรวัยเรียนได้อย่างพอเพียง บทบาทในด้านการเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาของภาคใต้นั้น จังหวัดบริเวณภาคใต้ตอนบน (ชุมพร ระนอง ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช) ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยจังหวัดภูเก็ต เป็นศูนย์กลางการบริหารการศึกษา เป็นที่ตั้งของสำนักงานการศึกษาเขต 4 มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา และอาชีวศึกษา คือ วิทยาลัยครู วิทยาลัยชุมชน และวิทยาลัยอาชีวศึกษา จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นศูนย์กลางการศึกษาระดับอุดมศึกษา คือ วิทยาลัยครู และระดับอาชีวศึกษาส่วนจังหวัดนครศรีธรรมราช มี วิทยาลัยครู วิทยาลัยนาฏศิลป์ ส่วนศูนย์กลางการศึกษาของจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง (ตรัง พัทลุง สงขลา ยะลา ปัตตานี นราธิวาส สตูล) ได้แก่ จังหวัดสงขลาและยะลา โดยจังหวัดสงขลามีความสำคัญเป็นศูนย์กลางหลักของภาค มีสถาบันการศึกษาทุกระดับ และที่สำคัญคือ เป็นศูนย์กลางการศึกษาระดับอุดมศึกษาของภาค มีมหาวิทยาลัย 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองและอำเภอหาดใหญ่ วิทยาลัยครู 1 แห่ง ระดับอาชีวศึกษามีวิทยาลัยเทคนิค วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเกษตรกรรม และวิทยาลัยประมง ตินสุลานนท์ เปิดสอนในสาขาการประมงเป็นแห่งแรกของภาคใต้ ส่วนจังหวัดยะลา เป็นศูนย์กลางการบริการการศึกษาของจังหวัดชายแดนภาคใต้ (สตูล ยะลา ปัตตานี นราธิวาส) มีวิทยากรและวิทยาลัยพลศึกษา ระดับอาชีวศึกษามีวิทยาลัยเทคนิค สามารถให้บริการแก่จังหวัดใกล้เคียงได้

การบริการสังคมในด้านการบริการการศึกษาซึ่งรัฐจัดให้แก่ประชานั้น กล่าวได้ว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้เป็นอย่างยิ่ง สถาบันในการศึกษา ปัจจุบันโดยเฉพาะสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษามีบทบาทสำคัญในด้าน การเป็นแหล่งความรู้ทางวิชาการ การเป็นศูนย์กลางข้อมูล การวิจัยและความชำนาญที่สอดคล้องกับความต้องการของภูมิภาค การเป็นศูนย์กลางระหว่างหน่วยงานและโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเป็นศูนย์กลางด้านศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งบทบาทดังกล่าวจะส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาภาคใต้ ทั้งในด้านการบริการการศึกษาเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากร และการให้ความร่วมมือต่อชุมชนในการพัฒนาท้องถิ่น ซึ่งทำให้ภาวะของเศรษฐกิจสังคมของภาคใต้โดยรวมดีขึ้นในอนาคต โครงการพัฒนาภาคใต้ที่เป็นโครงการขนาดใหญ่จะเกิดขึ้นตามแผนพัฒนาภาคใต้ระยะยาว ซึ่งการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ย่อมต้องการกำลังคน แรงงาน ความรู้ทางวิชาการและเทคโนโลยี การพัฒนาการศึกษาจึงมีบทบาทสำคัญในด้านการเป็นฐานรองรับการพัฒนาในด้านกำลังคน ความรู้ทางวิชาการ และเทคโนโลยี เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาภาคใต้ในอนาคต

2. **สาธารณสุข** การบริการสาธารณสุขจัดเป็นบริการสังคมที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากรในด้านการมีสุขภาพอนามัยที่สมบูรณ์แข็งแรง ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อการพัฒนาตนเอง ครอบครัวและสังคมให้เจริญก้าวหน้า การบริการสาธารณสุขที่รัฐจัดบริการให้แก่ประชากรของภาคใต้ จัดอยู่ในอันดับที่สี่ของประเทศ อันดับหนึ่งได้แก่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (กรุงเทพฯ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม) การบริการทางด้านสาธารณสุขของภาคใต้อยู่ในระดับที่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง โดยมีโรงพยาบาลศูนย์ของภาค ขนาด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เตียงตั้งแต่ 6๐๐-1,๐๐๐ เตียง ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และยะลา สามารถให้บริการแก่ประชากรให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ของภาค นอกจากนี้โรงพยาบาลทั่วไปจะกระจายอยู่ในทุกจังหวัด มีขอบข่ายการบริการให้แก่ประชากรในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงได้ ส่วนโรงพยาบาลชุมชนมีขนาดเตียงตั้งแต่ 10-60 เตียง กระจายอยู่ในอำเภอและกิ่งอำเภอต่าง ๆ ของภาคนั้น สามารถให้บริการแก่ประชากรในชุมชนระดับอำเภอ ตำบลและหมู่บ้านได้ การบริการสาธารณสุขขั้นพื้นฐาน มีสถานีอนามัย ศูนย์บริการสาธารณสุข สำนักงานผดุงครรภ์กระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะชุมชนระดับท้องถิ่นของภาคสามารถให้การรักษายาบาลเบื้องต้นได้ ส่วนการรักษายาบาลเฉพาะโรคในประชากรส่วนใหญ่ จะไปใช้บริการของโรงพยาบาลศูนย์ของภาคและโรงพยาบาลทั่วไป ซึ่งมีแพทย์ที่เชี่ยวชาญ และมีความพร้อมด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ นอกจากนี้ยังมีการบริการสาธารณสุขเคลื่อนที่ออกตรวจเยี่ยมประชาชน โดยเป็นโครงการบริการสาธารณสุขที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และหน่วยงานอื่นที่ร่วมโครงการออกตรวจเยี่ยมประชาชน เพื่อให้ความรู้ด้านสาธารณสุข ผู้สื่อข่าวสาธารณสุข โดยอาศัยความร่วมมือจากประชากรในท้องถิ่นในอันที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากรในส่วนของภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาด้านสาธารณสุขในรูปแบบของการจัดตั้งโรงพยาบาล เอกชน คลินิกและร้านขายยา เป็นต้น บทบาททางด้านสาธารณสุขของภาคใต้ดังกล่าวจึงมีความสำคัญต่อการพัฒนาภาคใต้อย่างปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องและเป็นการรองรับการพัฒนาภาคใต้ ให้เป็นไปตามเป้าหมายของแผนพัฒนาชนบท อันเป็นเป้าหมายสำคัญส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาประเทศเป็นประการสำคัญ

2.2.4 ด้านกายภาพ

1. สภาพทางภูมิศาสตร์

ภาคใต้ของประเทศไทยตั้งอยู่บนคาบสมุทรมลายู ตั้งแต่ละติจูดที่ 10 องศาเหนือ ทางเหนือสุดของจังหวัดชุมพร ลงมาถึงใต้สุดที่ละติจูด 5 องศา 37 ลิบดาเหนือ ที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา มีความยาวจากเหนือมาใต้ประมาณ 6๐๐ กิโลเมตร ด้านกว้างสุดประมาณ 250 กิโลเมตร ที่ลองติจูด 98 องศาตะวันออก ถึงลองติจูดที่ 1๐2 องศาตะวันออก บริเวณที่แคบที่สุดคือ "คอคอดกระ" จากฝั่งแม่น้ำสายบุรี (ปากจั่น) ถึงฝั่งทะเลด้านตะวันออก มีความยาวเพียง 64 กิโลเมตรเท่านั้น

อาณาเขตการติดต่อ

ภาคเหนือ

ติดต่อกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ภาคใต้

ติดต่อกับประเทศสหพันธ์รัฐมาเลเซีย

ภาคตะวันออก

ติดต่อกับอ่าวไทย

ภาคตะวันตก

ติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมสหภาพพม่า และทะเลอันดามัน

ขนาด ภาคใต้มีเนื้อที่รวมกันทั้งสิ้น 70,715,187 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 44,196,992 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.3 ของพื้นที่ประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศ ภาคใต้ของประเทศไทยมีลักษณะเป็นแหลมยื่นไปใน ทะเล โดยมีทะเลขนานทั้งสองข้าง คืออ่าวไทยทางฝั่งตะวันออก และทะเลอันดามันทางฝั่ง ตะวันตก มีแนวทิวเขาภูมิเขตรทอดยาวตั้งแต่จังหวัดชุมพรถึงจังหวัดพังงา ถัดจากนั้นเป็นทิวเขาหิน ปูนเตี้ย ๆ และทิวเขานครศรีธรรมราชไปถึงจังหวัดสตูล ทิวเขาทั้งสองนี้ทอดยาวไปทางตอน กลางของภาค ขนานกับแนวลองติจูด ลักษณะเป็นเสมือนแกนกลางของพื้นที่ซึ่งมีแนวลาดไปทาง ฝั่งทะเลทั้งสองด้าน ทางใต้สุดของภาคมีแนวทิวเขาสันกาลาคีรีทอดยาวในแนวตะวันออก ตะวันตก และเป็นพรมแดนกั้นระหว่างประเทศไทยกับประเทศสหพันธ์รัฐมาเลเซีย

ภูมิอากาศ ภาคใต้มีภูมิอากาศแบบมรสุมเมืองร้อน มีปริมาณฝนตกชุกเฉลี่ย ประมาณ 2,500 มิลลิเมตรต่อปี และมีช่วงฝนตกประมาณ 170 วันต่อปี มีอุณหภูมิเฉลี่ย 27 องศาเซลเซียส มี 2 ฤดู คือฤดูร้อนและฤดูฝน

การใช้ที่ดิน ภาคใต้มีการใช้ที่ดินเพื่อปลูกยางพารา ซึ่งเป็นพืชหลักของ ภาคมากที่สุดถึงร้อยละ 42.33 ของพื้นที่ทั้งหมดของภาค โดยสามารถปลูกได้ทั่วไป ตั้งแต่ที่ราบ ถึงเชิงเขา ซึ่งมีอยู่ไม่น้อยที่เป็นการหักร้างถางพื้นที่ป่าเพื่อปลูกยางพารา รองลงมาเป็นที่ป่าไม้ ซึ่งมีอยู่ถึงร้อยละ 29.70 และป่าชายเลนร้อยละ 7.13 นอกจากนี้ก็เป็นการปลูกข้าวร้อยละ 11.42 โดยปลูกตามพื้นที่ราบลุ่มบริเวณจังหวัดนครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี และมีประปราย ในจังหวัดต่าง ๆ มะพร้าวซึ่งเคยเป็นพืชหลักของภาคใต้ มีปลูกร้อยละ 4.55 โดยปลูกตามชาย ทะเล และตามเกาะต่าง ๆ ส่วนใหญ่เป็นมะพร้าวพันธุ์เก่าซึ่งมีอายุมาก และให้ผลผลิตน้อยลง

การคมนาคม การติดต่อระหว่างภาคใต้และภาคอื่น ๆ ติดต่อกันได้ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

การคมนาคมทางบกประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและ ถนนท้องถิ่น เส้นทางหลวงที่สำคัญคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เส้นทางสายเพชรเกษม เส้นทางรถไฟคือ เส้นทางรถไฟสายใต้ เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ การคมนาคมทางน้ำประกอบด้วยท่า เทียบเรือประมงทางน้ำ และท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา และภูเก็ต ส่วนการคมนาคมทางอากาศ ภาค ใต้มีสนามบินพาณิชย์ 1 แห่ง กระจายอยู่ตามจังหวัดทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

การสาธารณูปโภค

ไฟฟ้า ปัจจุบันระบบไฟฟ้าภาคใต้มีกำลังผลิตรวม 354.9 เมกกะวัตต์ จาก โรงไฟฟ้า 10 โรง

ประปา ภาคใต้มีระบบการประปา 2 แบบ คือประปาที่สังกัดการประปาสวน ภูมิภาค และการประปาส่วนท้องถิ่น ปัจจุบันชุมชนภาคใต้มีน้ำประปาใช้รวมทั้งสิ้น 105 ชุมชน

โทรศัพท์ การให้บริการโทรศัพท์ในภาคใต้อยู่ในดำเนินการของโทรศัพท์ภูมิภาคที่ 7 และ 8 มีสำนักงานอยู่ที่อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ตามลำดับ ระบบโทรศัพท์ประกอบด้วยชุมสายครอสบาร์และชุมสาย จำนวน 37 ชุมสาย มีหมายเลขรวม 43,140 เลขหมาย

2.3 การศึกษาข้อมูลด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม ภายใต้อำนาจในระดับจังหวัด

2.3.1 ด้านนโยบาย

นโยบายในการพัฒนาจังหวัดกระบี่

1. นโยบายการพัฒนาอาชีพและรายได้ประชาชน โดยมุ่งหวังที่จะยกระดับความเป็นอยู่ของประชากร ส่งเสริมการผลิตและการจำหน่าย การปรับปรุงโครงสร้างการผลิต ลดต้นทุนการผลิตด้วยการใช้เทคโนโลยี สนับสนุนกิจการด้านอุตสาหกรรมเกษตร ส่งเสริมการสร้างท่าเรือ ในการติดต่อกับชาย เร่งดำเนินการรังวัดที่ดินของทางหลวงและเอกชน จัดวางแผนพัฒนาตำบลเพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรได้อย่างเหมาะสม
2. นโยบายด้านการสาธารณสุขและอนามัย
3. นโยบายพัฒนาการศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรม เร่งรัดการจัดการศึกษาให้ทั่วถึง เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต พัฒนาการศึกษาในสาขาวิชาชีพ เพื่อให้มีส่วนร่วมช่วยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมการศึกษาทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
4. นโยบายการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การกระจายการบริการด้านไฟฟ้า แสงสว่าง ประปา สนับสนุนการปรับปรุงการบริการด้านคมนาคมสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกต่อกิจการการบริการด้านการท่องเที่ยวที่ห่างไกล ปรับปรุงการคมนาคมขนส่งให้สะดวก เน้นหนักทางการปรับปรุงถนนสายสำคัญ ทั้งยังสนับสนุนการจัดบริการสายการบินระหว่างจังหวัดกระบี่-กรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง ส่งเสริมการบริการด้านการคมนาคมทางทะเล
5. นโยบายการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
6. นโยบายด้านการพัฒนาเมือง การปกครอง
7. นโยบายการพัฒนารสร้างสวัสดิการสังคม
8. นโยบายการพัฒนาระบบการบริการ และบุคลากรในระบบราชการ ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานราชการให้สะดวก รวดเร็ว จัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารศูนย์ประชาสัมพันธ์
9. นโยบายการพัฒนากองท่องเที่ยว
 - 9.1 จะดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยสนับสนุนภาคเอกชน และกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยวให้มีความสามารถ ได้รับความสะดวกในการดำเนินงาน และมีส่วนร่วมในการพัฒนากองเที่ยว โดยพยายามให้การสนับสนุนแก่ภาคเอกชน และกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทุก ๆ ด้าน อย่างเต็มความสามารถ โดยเฉพาะในระยะเริ่มต้นการพัฒนาและดำเนินการพัฒนา
งานด้านต่าง ๆ ให้เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว

9.2 ดำเนินการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีระบบและ เน้นการจัด
บริการให้ครบวงจร

จะเน้นหนักการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการอนุรักษ์ฟื้นฟูประเพณี
ศิลปวัฒนธรรม เพื่อเน้นวัตถุประสงค์ทางการท่องเที่ยว

จะดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวโดยจัดให้มี
แผนการรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวที่รัดกุม และต่อเนื่อง รวมทั้งการให้ความรู้เกี่ยวกับ
สถานที่ท่องเที่ยว และจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลแก่นักท่องเที่ยวที่เป็นหมู่คณะ

2.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

สภาพสังคมของจังหวัดกระบี่เป็นสังคมกึ่งระหว่างเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การ
ประกอบอาชีพทางการเกษตรและการประมง อาชีพทางด้านอุตสาหกรรมมีอยู่บ้างคือ โรงรม
ยางพารา โรงงานแปรรูปไม้ โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม โรงเผาถ่าน นอกจากนี้เป็นอาชีพทางด้าน
การประกอบธุรกิจส่วนตัวทางการค้า และการรับจ้าง แรงงาน

1. การเกษตร

พื้นที่การเกษตร แบ่งออกเป็นเขตชลประทาน 25,100 ไร่ นอกเขตชล-
ประทาน 914,218 ไร่.

พืชเศรษฐกิจที่สำคัญได้แก่ ยางพารา 549,419 ไร่, ปาล์มน้ำมัน
316,908 ไร่, ข้าว 147,099 ไร่, กาแฟ 26,425 ไร่, มะพร้าว 70,525 ไร่, มะม่วงหิม-
พานต์ 17,337 ไร่, กล้วย 6,803 ไร่, ทุเรียน 6,726 ไร่, สละ 3,919 ไร่, โกโก้ 975
ไร่

2. การอุตสาหกรรม

ลักษณะอุตสาหกรรมภายในจังหวัดกระบี่ สามารถแบ่งออกได้เป็น

2.1 อุตสาหกรรมขนาดกลาง ได้แก่ โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม โรงงานน้ำ
แข็ง โรงงานรมควีนยางพารา โรงงานโมหิน อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ
ของจังหวัดได้แก่ โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบที่เปิดดำเนินการแล้ว 7 โรงงาน

2.2 อุตสาหกรรมขนาดเล็ก ได้แก่ โรงสีข้าว โรงซ่อมรถยนต์ โรงกลึง
โรงงานเฟอร์นิเจอร์

แนวโน้มอุตสาหกรรมในเขตจังหวัดกระบี่กำลังมีคู่ทางแจ่มใสมาก
ได้แก่ อุตสาหกรรมทำน้ำมันปาล์มให้บริสุทธิ์และผลิตภัณฑ์จากปาล์ม อุตสาหกรรมทำชิ้นส่วนเฟอร์นิ-
เจอร์ จากไม้ยางพารา โรงงานทำน้ำยา โรงงานถลุงมือยาง โรงงานทำอิฐขั้น และโรงงานการค้า

กระเพาะเปลือกเมล็ดมะม่วงหิมพานต์

3. การพาณิชย์และการตลาด

แหล่งธุรกิจการค้าของจังหวัดกระบี่กระจายอยู่ตามอำเภอต่าง ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ แหล่งการค้าในเขตเทศบาลเมืองกระบี่ ตลาดเก่า เขตสุขาภิบาลเหนือคลอง, เขตสุขาภิบาลอำเภออ่าวลึก และเขตสุขาภิบาลอำเภอคลองท่อม ธุรกิจการค้าตามเขตชุมชนของอำเภอเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ทางการค้ากับแหล่งการค้าที่สำคัญ ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดใกล้เคียง เนื่องจากการคมนาคมขนส่งสะดวก ระยะทางใกล้กว่า ประกอบกับแหล่งการค้าของจังหวัดใกล้เคียงเป็นย่านชุมชนมานานหลายปี การจัดหาสินค้ามาจำหน่าย หรือการส่งสินค้าไปจำหน่ายก็อาศัยแหล่งการค้าจังหวัดใกล้เคียงดังกล่าว และโดยส่วนใหญ่มักจะ ไม่มีการติดต่อกับจังหวัดหรือในเขตอำเภอเมืองกระบี่

จากสถานการณ์กระจายของแหล่งการค้าและการที่อยู่ใกล้แหล่งการค้าที่สำคัญในจังหวัดใกล้เคียง ทำให้ลักษณะความเคลื่อนไหวของราคาซื้อและขายสินค้าได้รับอิทธิพลจากความเคลื่อนไหวของราคาในแหล่งการค้าที่สำคัญเหล่านั้นด้วย โดยเฉพาะสินค้าผลผลิตทางการเกษตร ซึ่งเป็นสินค้าผลผลิตและส่งออกที่สำคัญของจังหวัดไปยังท้องที่จังหวัดอื่น หรือตลาดส่วนกลางในกรุงเทพฯ ได้แก่ ยางพารา น้ำมันปาล์ม และกาแฟ เป็นต้น

ภาวะการค้าของจังหวัดกระบี่ในรอบปีที่ผ่านมา การดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการเกษตรกรรมกระเตื้องขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากพืชเศรษฐกิจหลักของจังหวัด ได้แก่ ยางพารา น้ำมันปาล์มดิบ ผลปาล์มดิบ และกาแฟ ระดับราคาอยู่ในเกณฑ์สูง

สินค้าออก สินค้าออกที่สำคัญของจังหวัดกระบี่ ได้แก่ ถ่านไม้ปาเลน ถ่านไม้ยางพารา ในปี 2531 ส่งออกจำนวน 3,149.40 ตัน มูลค่า 4,263,261.33 บาท แร่ยิบซั่ม ส่งออก 566,537.12 ตัน มูลค่า 140,480,105.70 บาท ส่วนยางพารามีการส่งออกโดยผ่านด่านศุลกากรสงขลาและกรุงเทพฯ

2.3.3 ด้านสังคม

1. ประชากร ประชากรจังหวัดกระบี่ สํารวจเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2532 มีจำนวนทั้งสิ้น 280,384 คน เป็นชาย 144,425 คน หญิง 135,959 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 58 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ส่วนในเขตเทศบาลเมืองกระบี่ ความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 864 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

| ลำดับ | ในเขตเทศบาล นอกเขตเทศบาล (อำเภอ) | ชาย (คน) | หญิง (คน) | รวม (คน) | ครอบครัว |
|-----------------------|--|-------------|--------------|-------------|----------|
| 1. | เทศบาลเมืองกระบี่ | 8,887 | 8,415 | 17,302 | 3,424 |
| 2. | อำเภอเมืองกระบี่ | 49,056 | 46,770 | 95,826 | 14,096 |
| 3. | อำเภออ่าวลึก | 21,042 | 19,930 | 40,927 | 8,299 |
| 4. | อำเภอคลองท่อม | 22,380 | 21,036 | 43,972 | 7,996 |
| 5. | อำเภอเขาพนม | 13,354 | 12,890 | 26,244 | 4,539 |
| 6. | อำเภอเกาะลันตา | 10,316 | 9,600 | 19,916 | 3,164 |
| 7. | อำเภอปลายพระยา | 13,603 | 12,008 | 25,611 | 4,851 |
| 8. | กิ่งอำเภอลำทับ | 5,787 | 5,320 | 11,097 | 2,205 |
| รวมประชากรทั้งจังหวัด | | 144,425 | 135,959 | 280,384 | 48,574 |

2. ศาสนา จริยธรรม และวัฒนธรรม

ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและอิสลาม คือ นับถือศาสนาพุทธประมาณ 58.94% อิสลามประมาณ 40.84% นับถือศาสนาอื่น ๆ 0.18% คริสต์ 0.04%

ในด้านความเชื่อมั่น ศรัทธา ประชาชนมีความเชื่อมั่นและศรัทธาในศาสนาอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา เช่น ในวันสำคัญทางศาสนาพุทธและอิสลาม จะมีประชาชนไปร่วมงานอย่างมาก

ส่วนด้านค่านิยมในจริยธรรมและวัฒนธรรม เนื่องจากจังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดเล็ก แม้ขณะนี้จะมีการคมนาคมติดต่อจังหวัดอื่นสะดวกขึ้นก็ตาม แต่การเปลี่ยนแปลงด้านจริยธรรมและวัฒนธรรมก็ยังไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก เพราะประชาชนส่วนใหญ่ยึดมั่นและศรัทธาในค่านิยมเก่า ๆ อย่างเหนียวแน่น โดยเฉพาะในสังคมชนบท ดังเห็นได้จากการแต่งกาย ภาษาพูด และงานประเพณีต่าง ๆ

ด้านความจงรักภักดีต่อชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ ก็เช่นเดียวกัน เพราะจากการที่ประชาชนส่วนใหญ่ยึดมั่นในขนบธรรมเนียมประเพณีเก่า ๆ จึงทำให้ศาสนาในมีวัดพุทธศาสนา 43 วัด วัดร้าง 4 วัด สำนักสงฆ์ 21 แห่ง มัสยิด 138 แห่ง ศาลเจ้า 8 แห่ง คริสต์ศาสนา 4 แห่ง

3. การศึกษา

จังหวัดกระบี่มีการศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษาและระดับอุดมศึกษา รวม 270 แห่ง ดังนี้

- | | | |
|-----|--|----------|
| 3.1 | วิทยาลัยพลศึกษาจังหวัดกระบี่ | 1 แห่ง |
| 3.2 | วิทยาลัยเทคนิคกระบี่ | 1 แห่ง |
| 3.3 | วิทยาลัยเกษตรกรรมกระบี่ | 1 แห่ง |
| 3.4 | โรงเรียนสังกัดสำนักงานการประถมศึกษาจังหวัดกระบี่ | 230 แห่ง |
| 3.5 | โรงเรียนสังกัดเทศบาลเมืองกระบี่ | 3 แห่ง |
| 3.6 | โรงเรียนสังกัดสำนักงานคณะกรรมการศึกษาเอกชน | |
| | - สามัญ | 6 แห่ง |
| | - สอนศาสนาอิสลาม | 4 แห่ง |
| 3.7 | โรงเรียนสังกัดกรมการศึกษานอกโรงเรียน | |
| | - สามัญ | 5 แห่ง |
| | - อาชีวศึกษา | 6 แห่ง |
| 3.8 | โรงเรียนสังกัดสามัญศึกษา | 13 แห่ง |

2.3.4 ด้านกายภาพ

ลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศและทรัพยากรธรรมชาติ

1. ภูมิประเทศ

ที่ตั้งของจังหวัด

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคใต้ ซึ่งมีชื่อขึ้นต้นเป็นจังหวัดแรกของประเทศไทย และตั้งอยู่ทางด้านชายฝั่งทะเลตะวันตกติดกับทะเลอันดามัน หรือมหาสมุทรอินเดีย ระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์สายเพชรเกษม (สาย 4) ประมาณ 946 กิโลเมตร และโดยทางรถยนต์สายเอเชียผ่านทางอำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี - กระบี่ ประมาณ 820 กิโลเมตร

จำนวนพื้นที่และอาณาเขต

พื้นที่จังหวัดกระบี่ มีทั้งหมดประมาณ 4,708,561 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 2,890,187.50 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

| | | |
|-------------|-----------|--|
| ทิศเหนือ | ติดต่อกับ | จังหวัดพังงาและจังหวัดสุราษฎร์ธานี |
| ทิศใต้ | ติดต่อกับ | จังหวัดตรังและทะเลอันดามัน |
| ทิศตะวันออก | ติดต่อกับ | จังหวัดสุราษฎร์และจังหวัดนครศรีธรรมราช |
| ทิศตะวันตก | ติดต่อกับ | ทะเลอันดามัน |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศจังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย ภูเขา ที่ราบเนินสูง ๆ ต่ำ ๆ มีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 160 กิโลเมตรพื้นที่อุดมไปด้วยป่าไม้เสม และไม้โกงกาง มีเกาะน้อยใหญ่ ประมาณ 130 เกาะ แต่มีคนอาศัยอยู่เพียง 13 เกาะ ที่สำคัญได้แก่ เกาะลันตา ซึ่งเป็นที่ตั้งของอำเภอเกาะลันตา และเกาะพีพีอันเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันมีชื่อของจังหวัดกระบี่ ลักษณะพื้นที่ทั่วไปเป็นดินเหนียว และดินร่วนมีการระบายน้ำได้ดี พื้นที่ส่วนใหญ่เหมาะแก่การทำเกษตรได้ อย่างพารา ปาล์ม น้ำมัน กาแฟ มะพร้าว ข้าว มะม่วงหิมพานต์ โกโก้ และผลไม้ต่าง ๆ เช่น เงาะ มังคุด ทุเรียน เป็นต้น

2. ภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปของจังหวัดกระบี่ จะมีฝนตกชุกตลอดปี เนื่องจากได้รับลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้และมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

ช่วงระยะฤดูกาลต่าง ๆ ฤดูกาลเมื่อแบ่งตามลักษณะภูมิอากาศสามารถแบ่งได้เป็น 2 ฤดูเท่านั้น คือ

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม - เมษายน เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จะมีอุณหภูมิค่อนข้างร้อนจัด

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม - ธันวาคม เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะมีฝนตกชุกตลอดฤดู

อุณหภูมิและปริมาณน้ำฝน อุณหภูมิในฤดูกาลต่าง ๆ จะอยู่ระหว่าง 16.9-37 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยปีละประมาณ 2,568.5 มิลลิเมตร และมีความชื้นอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง คือ ความชื้นสัมพัทธ์จะอยู่ระหว่าง 78.5% - 98.6%

2.4 การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเบื้องต้น

การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการทำอากาศยานกระบี่นี้อาจแบ่งออกได้ดังนี้

2.4.1 ด้านการบริหารงาน (ORGANIZATION FEASIBILITY)

ทำอากาศยานเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคที่รัฐบาลจำเป็นต้องจัดหา และปรับปรุงให้เพียงพอกับความต้องการของชุมชน โดยไม่มุ่งที่การหาผลกำไร แต่เป็นไปในลักษณะการให้บริการ ความสะดวกสบาย และส่งเสริมเศรษฐกิจในด้านอื่น ๆ ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาประเทศ

2.4.2 ด้านเศรษฐศาสตร์ (ECONOMIC FEASIBILITY)

เมื่อกรมการบินพาณิชย์ดำเนินการในการลงทุนและจัดการบริหารทำอากาศยาน แหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้จะได้มาจากเงินงบประมาณที่ทางกรมการบินพาณิชย์ยื่นขอต่อรัฐบาล นอกจากนี้ยังอาจจะต้องการหาเงินมาลงทุนจากแหล่งอื่น โดยรัฐบาลจะเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินทุน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และเป็นผู้กัยืมค่าประกัน

2.4.3 ด้านการเงิน (FINANCIAL FEASIBILITY)

เนื่องจากทำอากาศยานเป็นการให้ในทางสาธารณะ เช่นเดียวกับสาธารณูปโภคอื่น ๆ อันเป็นสิ่งที่รัฐบาลต้องปรับปรุงให้เพียงพอกับความต้องการอยู่เสมอ การจัดทำอากาศยานจึงมิได้แต่เพื่อมุ่งหวังกำไร แต่มุ่งไปที่การส่งเสริมระบบเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น ธุรกิจ การท่องเที่ยวอื่นเป็นผลตอบแทนที่จะมาสู่รัฐ

การคิดถึงความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ยังไม่สามารถชี้ชัดลงไปได้ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ เพราะว่าเป็นผลประโยชน์ตอบแทนทางอ้อมแต่ด้านอื่น ๆ เช่น รายได้จากการท่องเที่ยว ธุรกิจการค้าด้านอื่น ๆ จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์เหล่านั้นด้วย

ผลประโยชน์ที่จะได้รับในการลงทุนโครงการนี้คือ

1. รายได้จากการให้บริการทำอากาศยาน

ก. สายการบินที่มาใช้บริการ

- ค่าธรรมเนียมการขึ้นลงและการพักแรมของอากาศยาน
- ค่าธรรมเนียมใช้ทำอากาศยานของผู้โดยสารแต่ละสายการบิน
- ค่าธรรมเนียมใช้ทำอากาศยานของอากาศยานขนส่งสินค้า
- ค่าธรรมเนียมในการให้บริการไปรษณีย์ภัณฑ์

ข. ค่าธรรมเนียมในการใช้ทำอากาศยานซึ่งเก็บจากผู้โดยสาร

ค. จากบริการทั่วไป เช่น ร้านอาหาร, ร้านค้า, ค่าจอดรถ

2. ความสามารถให้บริการแก่อากาศยานของหน่วยงานองค์การอื่น

- เครื่องบินพาณิชย์ภายในประเทศ
- เครื่องบินของส่วนราชการต่าง ๆ ทั้งรัฐบาลและทหาร
- เครื่องบินต่าง ๆ ที่มาใช้ทำอากาศยาน

3. แก้ไขปัญหาทางทำอากาศยานที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

4. มีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยส่วนรวม เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต และพื้นที่ใกล้เคียง สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมามากขึ้น โดยสะดวกและปลอดภัย ซึ่งนับเป็นการเพิ่มรายได้แก่ประเทศชาติอีกด้วย

บทที่ 3

การศึกษาและรวบรวมข้อมูล

3.1 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านนโยบาย

3.1.1 นโยบายระดับประเทศ

3.1.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาประเทศทั้งในด้านทรัพยากรมนุษย์ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนปรับปรุงระบบการบริหารงานและการจัดการ โดยจัดหลักการทำงานอย่างเป็นระบบและครบวงจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทบทวนบทบาทของรัฐ ให้อยู่ในกรอบที่เป็นหน้าที่อันชอบธรรมของรัฐ ให้ความสำคัญต่อบทบาทของเอกชนในการพัฒนาประเทศ รวมถึงการผลิตและการบริการขั้นพื้นฐานซึ่งเคยเป็นหน้าที่ของรัฐด้วย

- ปรับปรุงระบบการผลิต การตลาดและยกระดับคุณภาพปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่อลดต้นทุนในการผลิตสินค้า การกระจายการผลิตควบคู่ไปกับการขยายการตลาด เพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้

- มุ่งกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ภูมิภาคและชนบทให้มากขึ้น โดยมุ่งยึดกลุ่มผู้มีรายได้ต่ำ ทั้งในภูมิภาคและชนบท เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักในการพัฒนาประเทศ จากวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนาดังกล่าว แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ได้กำหนดแผนงานเพื่อเป็นกรอบในการปฏิบัติงานของภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสิ้น 10 แผนงาน ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ ตามแนวทางดังกล่าว ต่อไปนี้

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพการพัฒนา

แผนงานในกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ เครื่องมือ และกลไกต่าง ๆ ที่อยู่ในขบวนการพัฒนา เช่น การปรับปรุงคุณภาพคน การใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารการจัดการในภาคของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ เพราะสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้สามารถที่จะดำเนินการได้ทันที แม้จะมีข้อจำกัดในด้านการเงินและทรัพยากร อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องการเงินและทรัพยากรก็มีความจำเป็นที่จะต้องดูแลเอาใจใส่ ตลอดจนจะต้องมีการกำหนดนโยบายและมาตรการในเรื่องนี้ให้แจ่มชัด จึงได้รวมแผนงานเศรษฐกิจส่วนรวมไว้ในกลุ่มนี้ด้วยคือ

- (1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจส่วนรวม
- (2) แผนพัฒนาคน สังคม และวัฒนธรรม
- (3) แผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- (4) แผนพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

- (5) แผนปรับปรุงการบริหารและทบทวนบทบาทของรัฐในการพัฒนาประเทศ
- (6) แผนพัฒนาวิสาหกิจ

2. การปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและบริการคุณภาพบริการพื้นฐาน

แผนงานในกลุ่มนี้มีจุดมุ่งหมายในการที่จะปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและบริการพื้นฐานของประเทศให้เหมาะสมมากขึ้น โดยให้มีการกระจายโครงสร้างการผลิตเพื่อลดความเสี่ยง การลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำควบคู่ไปกับการปรับปรุงสินค้าและบริการให้ดีขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ซึ่งผลจากการปรับโครงสร้างการผลิต การค้ากับต่างประเทศและบริการพื้นฐานตามแผนงานในกลุ่มนี้ จะสามารถสร้างงานเพื่อรองรับแรงงานให้มากขึ้น ในกลุ่มนี้จะมีอยู่ 2 แผนงานคือ

- (1) แผนพัฒนาระบบการผลิต การตลาด และการสร้างงาน
- (2) แผนพัฒนาระบบบริการพื้นฐาน

3. การกระจายความเจริญและสร้างความเป็นธรรม

การเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาประเทศตามกลุ่มแผนงานกลุ่มแรกก็คือการมุ่งปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและบริการพื้นฐานเพื่อช่วยสร้างการจ้างงานในกลุ่มสองกิติ จะมีผลให้ประเทศสามารถยกระดับการพัฒนาได้เป็นส่วนรวม แต่จุดมุ่งหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่งของการพัฒนาประเทศคือ การกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาคและสร้างความเป็นธรรมในสังคม จึงจำเป็นที่จะต้องมีความงานด้านการพัฒนาระบบเมืองในเขตมหานครและส่วนภูมิภาค ตลอดจนการพัฒนาชนบทและพื้นที่เฉพาะขึ้นมารองรับ ซึ่งเป็นแผนงานในกลุ่มหลังสุดนี้ การที่ได้กำหนดแผนพัฒนาชนบทในกลุ่มสุดท้ายนี้มิได้หมายความว่าแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 จะให้ความสนใจต่อการพัฒนาชนบทน้อยลง ในทางตรงกันข้ามการพัฒนาชนบทไทยยังคงเป็นหัวใจและเป็นเป้าหมายหลักของการพัฒนาประเทศอยู่ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าการดำเนินงานของแผนงานต่าง ๆ ที่อยู่ในสองกลุ่มแรกทั้ง 8 แผนงาน ล้วนมีจุดมุ่งมาถึงการส่งผลให้แก่ประชาชนในชนบทเกือบทั้งสิ้น ดังนั้น ในกลุ่มนี้จึงกำหนดแผนงานไว้ 2 แผนงานคือ

- (9) แผนพัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะ
- (10) แผนพัฒนาชนบท

สำหรับแผนงานหลักทั้ง 10 แผนงานใน 3 กลุ่มข้างต้น มีประเด็นหลักในแต่ละแผนดังนี้คือ

1. 4. แผนพัฒนาเศรษฐกิจส่วนรวม

- ปรับปรุงการผลิตด้านต่าง ๆ ให้สามารถเพิ่มอัตราความเจริญเติบโตได้โดยเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี

- เร่งระดมเงินออมให้สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาครัฐบาล
- สนับสนุนให้ภาคเอกชน มีบทบาทในการพัฒนาเพิ่มขึ้น
- พิจารณาใช้มาตรการทางด้านการเงิน การคลัง และด้านอื่น ๆ
- ปรับปรุงโครงสร้างภาษีอากรให้เข้าใจง่าย อัตราเหมาะสม

มีฐานภาษีกว้าง

- พิจารณาจัดสรรงบประมาณโดยให้ความสำคัญแก่กิจกรรมที่สอดคล้องกับแนวทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6

2. แผนพัฒนาคน สังคม และวัฒนธรรม

- ดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้ประชากรในประเทศมีขนาด และโครงสร้างที่เหมาะสมในระยะยาว

- พัฒนาคุณภาพคน
- เสริมสร้างความสงบสุขในสังคมและป้องกันอาชญากรรมอุบัติภัย
- มุ่งบรรเทาปัญหาการว่างงาน
- ให้ความพอใจใส่ต่อปัญหาแรงงาน
- สนับสนุนภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาสังคม

มากยิ่งขึ้น

3. แผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- ปรับปรุงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติให้ได้ผล มากขึ้น เพื่อการจ้างงาน

อย่างเหมาะสม

อย่างต่อเนื่อง

- ดำเนินการเพื่อจัดให้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินประเภทต่าง ๆ
- จัดให้มีการแสวงหาและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติเพิ่มขึ้น
- จัดให้มีเครื่องมือในรูปของแผนแม่บทและแผนที่
- ปรับปรุงการจัดระบบการบริหารและจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ และอยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

4. แผนพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
 - สนับสนุนการจัดระบบวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีให้มีบทบาท
 ในการพัฒนาประเทศมากขึ้น

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- พัฒนากำลังคนด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาของชาติ
- เพิ่มประสิทธิภาพการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ
- พัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศ
- ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชน

5. แผนปรับปรุงการบริหารและทบทวนบทบาทของรัฐในการพัฒนาประเทศ
 - ปรับปรุงเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนา 2 ประเภท
 - ให้ประชาชนได้รับบริการของรัฐที่มีคุณภาพมากขึ้น
 - ปรับปรุงกลไกการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและ
 ภาคเอกชนให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น

6. แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ
 - มุ่งการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจไปสู่
 เศรษฐกิจให้มากขึ้น
 - กำหนดนโยบายราคาสินค้า
 - กำหนดนโยบายบริหารบุคคล
 - กำหนดนโยบายให้มีการแปรสภาพรัฐวิสาหกิจ
 - ทบทวนบทบาทและปรับปรุงระบบการดูแลรัฐวิสาหกิจ

7. แผนพัฒนาระบบการผลิต การตลาด และการสร้างงาน
 - บรรเทาปัญหาการขาดดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัด
 - สร้างงานให้คนมีงานทำ
 - การเพิ่มการส่งออกจะดำเนินการโดยการให้มีการกระจาย
 การผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม แปรรูปการเกษตร ตลอดจนสินค้าอุตสาหกรรมการส่งออก
 - การเพิ่มรายได้เงินตราต่างประเทศ
 - การสร้างงานและเพิ่มรายได้แก่เกษตรกร
 - การกระจายการผลิตทางอุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. แผนพัฒนาระบบบริการพื้นฐาน

- พัฒนาระดับคุณภาพบริการพื้นฐานให้เข้ามาตรฐานสากลที่ดี มีความรวดเร็วและบริการที่แน่นอนสม่ำเสมอ
- ปรับโครงสร้างราคาและอัตราค่าบริการของบริการพื้นฐาน บนหลักการคุ้มทุน และให้กิจการเลี้ยงตัวเองได้
- แนวนโยบายการลงทุนขยายกิจการพื้นฐานนั้นจะต้องมีการ แบ่งเบาภาระการลงทุนระหว่างภาครัฐบาล รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนเสียใหม่
- ปรับปรุงองค์การบริหารงานบริการพื้นฐานให้มีเอกภาพ

9. แผนพัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะ

- กำหนดพื้นที่เป้าหมายเพื่อพัฒนา
- จัดให้มีการประสานแผนการลงทุน ขยายโครงข่ายบริการพื้นฐาน กับมาตรการทางผังเมือง
- ปรับปรุงการคลังส่วนท้องถิ่น

10. แผนพัฒนาชนบท

- ดำเนินการพัฒนาโดยยึดปัญหาในแต่ละพื้นที่เป็นหลัก

3.1.2 นโยบายระดับภาค

3.1.2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 14 จังหวัดภาคใต้

ภาคใต้จัดได้ว่าเป็นภาคที่ตั้งอยู่ในทำเลที่ได้เปรียบทางภูมิศาสตร์คือ มีชายฝั่งทะเลทั้ง 2 ด้าน ประกอบกับมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่สวยงามมากมาย ในการที่จะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนั้นยังมีแหล่งทรัพยากรแร่ และก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย ที่สามารถนำมาใช้ในการพัฒนาประเทศได้ โดยมีแผนหลักในการพัฒนา ดังนี้

1. ด้านการพัฒนาชนบท

พัฒนาพื้นที่เกษตรชนบทเสื่อมโทรมและล้าหลัง เพื่อลดความยากจน ปรับปรุงคุณภาพชีวิตป้องกันการบุกรุกพื้นที่อนุรักษ์และสาธารณสมบัติของแผ่นดิน

2. ด้านการเกษตร

พัฒนาการเกษตรอุตสาหกรรมเพื่อสนองความต้องการของตลาดในประเทศ เพื่อส่งออก

3. ด้านอุตสาหกรรม

สร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบที่มีอยู่หรือจัดหามาได้จากนอกภาค เพื่อให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้

4. ด้านการท่องเที่ยว

เปิด 14 จังหวัดภาคใต้ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อสนองความต้องการทั้งในและต่างประเทศ

5. ด้านการพัฒนาเมือง

พัฒนาเมืองชายฝั่งทะเลและเมืองชายแดนภาคใต้ เพื่อเปิดประตูสู่นานาชาติและเชื่อมโยงกับเมืองอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนซึ่งกันและกันควบคู่ไปกับการให้เมืองสามารถปรับตัวและมีอิสระในการพัฒนาตัวเอง

6. พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดน

เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจ เปิดเสรีในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา นราธิวาส)

7. ด้านการอนุรักษ์

อนุรักษ์พื้นที่ธรรมชาติที่ยังเหลืออยู่ เพื่อความสมดุลของระบบนิเวศน์วิทยา และเพื่อใช้ประโยชน์อย่างต่อเนื่องรวมทั้งการอนุรักษ์รักษา และฟื้นฟูวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

8. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

เพิ่มประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินทั้งด้านการป้องกัน การเตือนภัยและการปราบปราม

9. ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

พัฒนากำลังคนในสาขาต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมภาคใต้ ที่จะนำไปสู่การแข่งขันกับตลาดโลกมากขึ้น

3.1.2.2 แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABORAD)

1. แนวความคิด

1.1 เป็นพื้นที่เดียวที่มีทางออกสู่ทะเลทั้งด้านอันดามันและอ่าวไทย

1.2 ทางเชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเลขณะนี้ต้องตัดอ้อมผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์

1.3 เชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเล (ที่จังหวัดกระบี่และขนอมสุราษฎร์ธานี)

โดยสะพานเศรษฐกิจและพัฒนาปลายทาง 2 ฝั่งทะเลให้เป็นเศรษฐกิจใหม่

2. เป้าหมาย

- 2.1 เปิดประตูสู่ทะเลอันดามันเพื่อค้าขาย และสร้างความมั่นคงของเศรษฐกิจ
- 2.2 เชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันเข้ากับฐานเศรษฐกิจของประเทศด้านอ่าวไทย
- 2.3 สร้างอุตสาหกรรมที่สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ภายใต้โอกาสและศักยภาพที่มีอยู่ โดยเฉพาะในระยะแรก

1. อุตสาหกรรมที่นำวัตถุดิบเข้าเพื่อแปรรูปใช้ในประเทศ และเพื่อส่งออก (น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ แร่ ไม้ ฯลฯ)
2. เกษตรอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับการผลิตเกษตรของภาคใต้ (น้ำมันปาล์ม ยาง สัตว์น้ำ ฯลฯ)

2.4 กระจายความเจริญสู่ภาคใต้

3. ลักษณะของแผนงาน

3.1 พื้นที่บริเวณกระบี่ (ชายฝั่งด้านทะเลอันดามัน)

พื้นที่บริเวณกระบี่ พัฒนาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยมีองค์ประกอบพื้นฐานดังนี้

- สถานีขนถ่ายน้ำมันดิบ ท่าเทียบเรือในทะเลอันดามัน สำหรับเรือขนาด 250,000 ตันพร้อมคลังเก็บน้ำมันบนฝั่งและสถานีสูบน้ำมัน
- ท่าเรือน้ำลึกกระบี่ ท่าเทียบเรือน้ำลึก 14 เมตร สำหรับโรงกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมเกี่ยวกับน้ำมัน คลังเก็บน้ำมัน อุตสาหกรรมการเกษตร
- ชุมชนเมืองใหม่ เมืองใหม่ศูนย์ธุรกิจการค้า พร้อมมาตรการควบคุมการใช้ที่ดิน บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม
- โครงการข่ายการขนส่ง โครงการข่ายระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่บริเวณโดยรอบ ถนน/รถไฟ เชื่อมโยงกับสนามบินกระบี่

3.2 พื้นที่บริเวณขนอม (ชายฝั่งด้านอ่าวไทย)

พื้นที่บริเวณขนอม ด้านฝั่งทะเลตะวันออกมีองค์ประกอบพื้นฐานดังนี้

- สถานีขนถ่ายน้ำมันดิบ ท่าเทียบเรือในทะเลพร้อมคลังน้ำมันบนฝั่งและสถานีสูบน้ำมัน

- ท่าส่งก๊าซในทะเล ท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยมาขึ้นฝั่ง ความยาว 170 กิโลเมตร

- ท่าเรือน้ำลึกขนอม ท่าเรือน้ำลึกสำหรับเรือสินค้ากอลังนานาชาติ พร้อมอุปกรณ์การพักถ่ายและแยกบรรจุสินค้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยามให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เขตอุตสาหกรรมขนอม นิคมอุตสาหกรรมสำหรับโรงแยกก๊าซธรรมชาติ บีโตร์เคมี อุตสาหกรรมเกี่ยวกับก๊าซ อุตสาหกรรมเกี่ยวกับน้ำมัน คลังน้ำมัน อุตสาหกรรมเกษตร ฯลฯ

- ชุมชนเมืองใหม่ขนอม เมืองใหม่ ศูนย์กลางการค้าและธุรกิจ พร้อมมาตรการการควบคุมการใช้ที่ดินที่เหมาะสม บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม

- โครงข่ายการขนส่ง โครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงกับพื้นที่บริเวณโดยรอบ รวมถึงโครงข่ายถนน/รถไฟ เชื่อมโยงกับสนามบินสุราษฎร์ธานี

3.3 สะพานเศรษฐกิจ ทะเลอันดามัน - อ่าวไทย

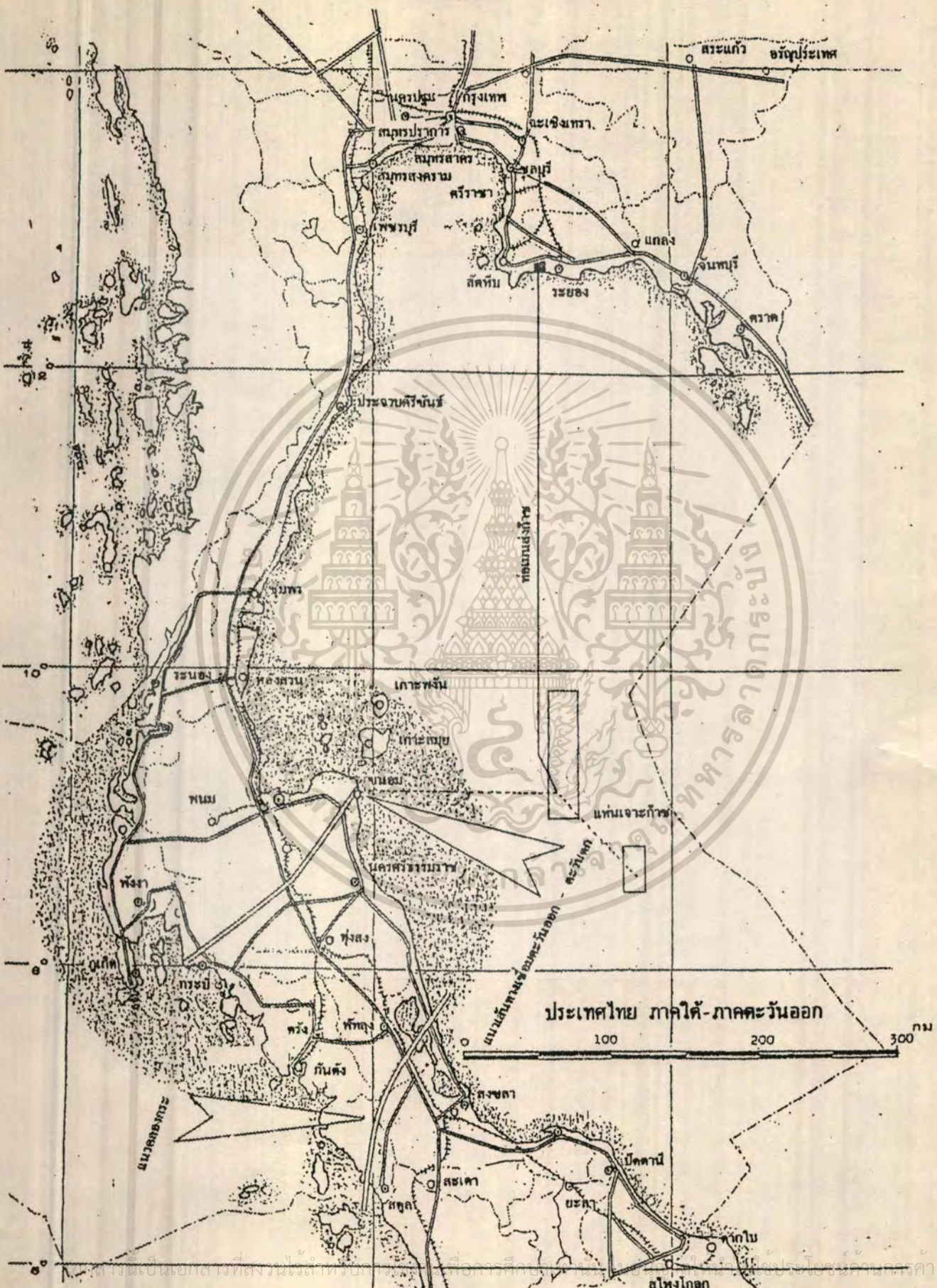
สะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งอ่าวไทยผ่านภาคใต้ของประเทศไทย ระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร จะประกอบด้วย

- ถนน ถนนมาตรฐานสูงใช้เวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง
- รถไฟ มาตรฐานสูง รางคู่ พร้อมอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าทันสมัย
- ท่าส่งน้ำมัน ระบบท่อขนส่งของเหลวสำหรับน้ำมันดิบ

ก๊าซธรรมชาติ บีโตร์เคมี ใ้จัด

- ศูนย์จำหน่ายน้ำมัน คลังน้ำมันและศูนย์จ่าย จำหน่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ชุมทางขนส่ง

- โครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน ประกอบด้วย สนามบิน ฝั่งฟ้า โทรคมนาคม ถนน รถไฟ ประปา การเดินเรือชายฝั่ง



ประเทศไทย ภาคใต้-ภาคตะวันออก

100 200 300 กม

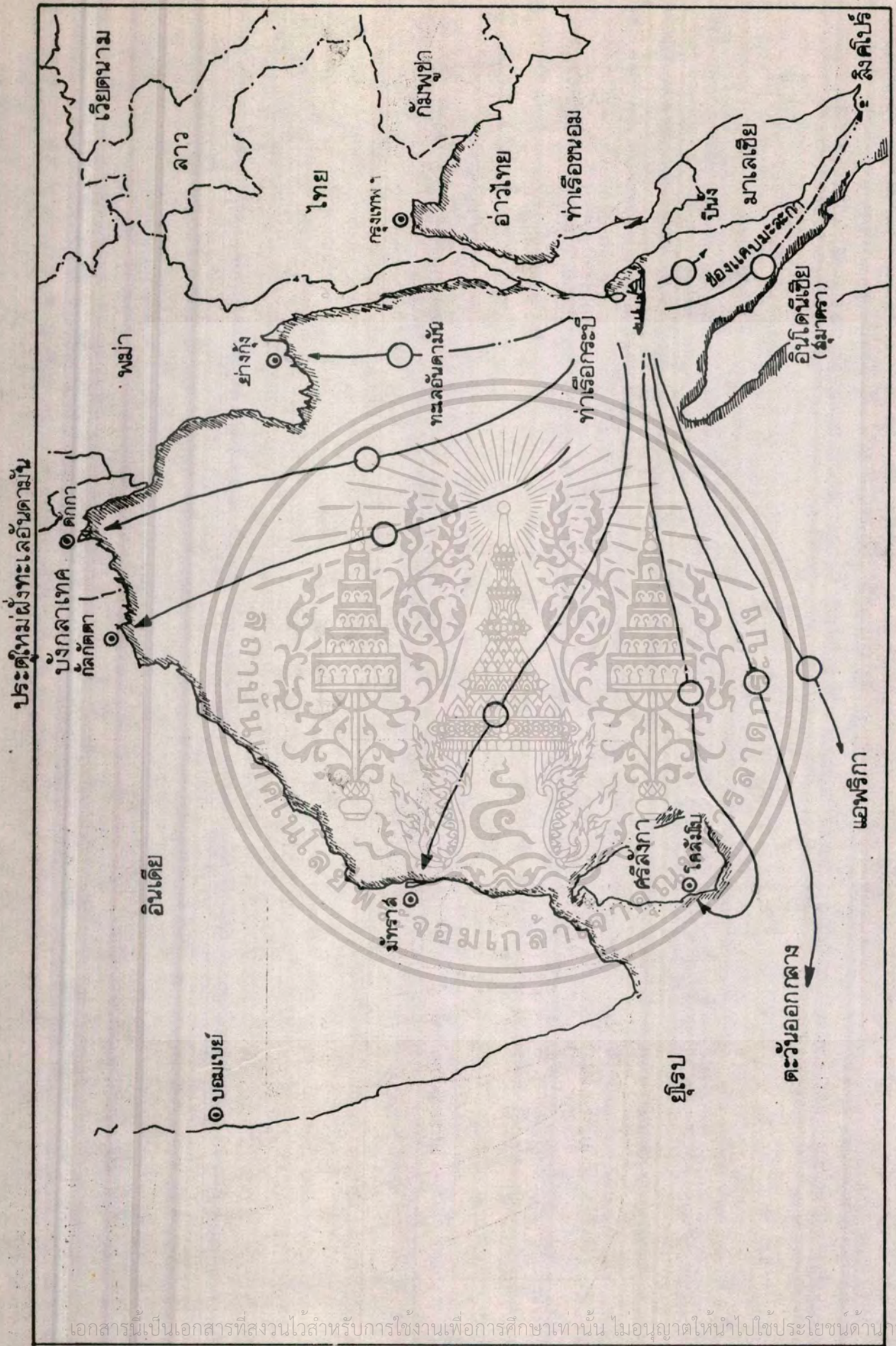
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต่ออ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Fig. 1

สายการบินเรือเอเชีย

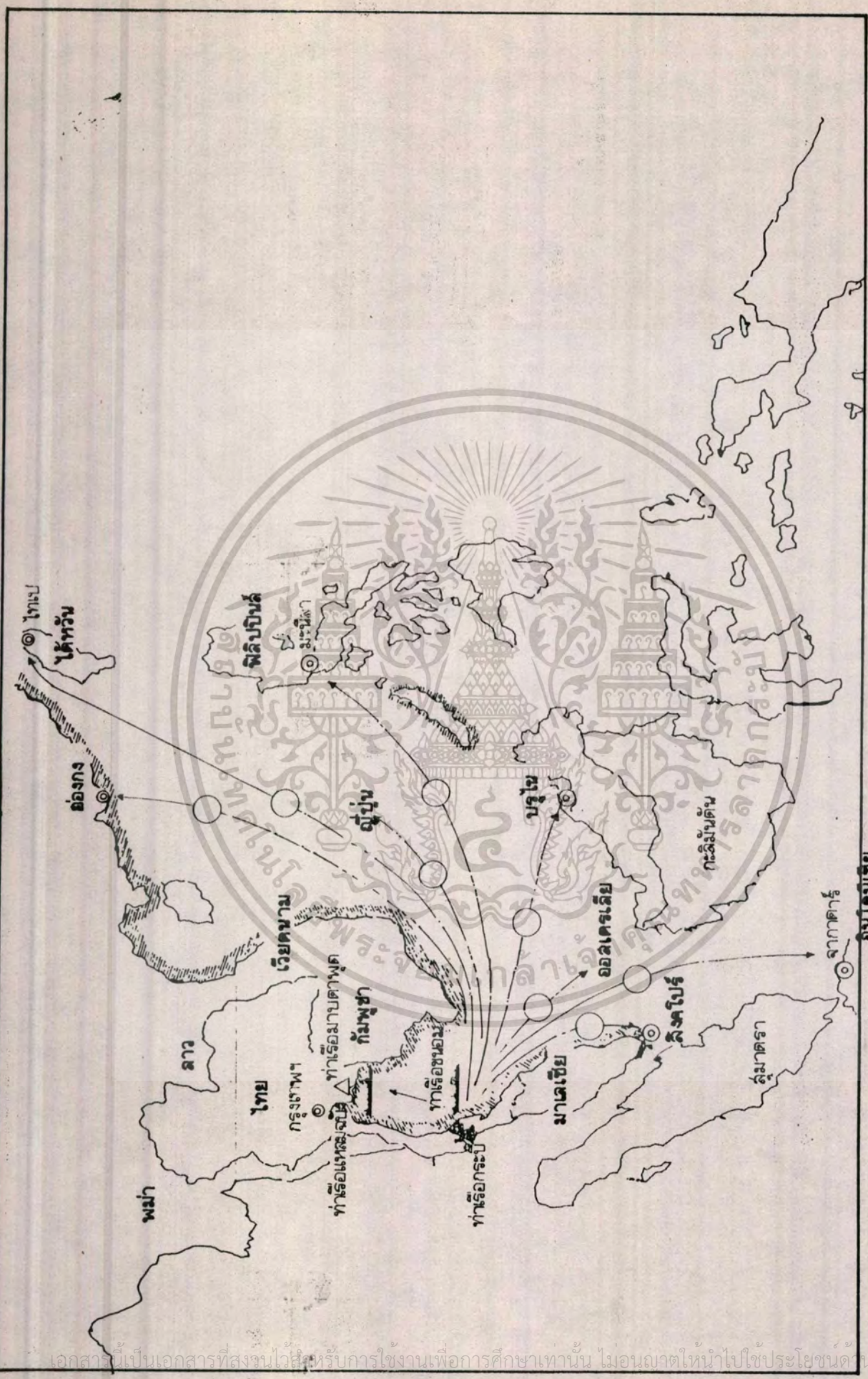


สงวนลิขสิทธิ์ การใช้งานเพื่อการค้า หรือการให้บริการโดยไม่คิดค่าลิขสิทธิ์
 การแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงเนื้อหา หรือข้อมูลใด ๆ ให้ถูกต้องตามความเป็นจริง

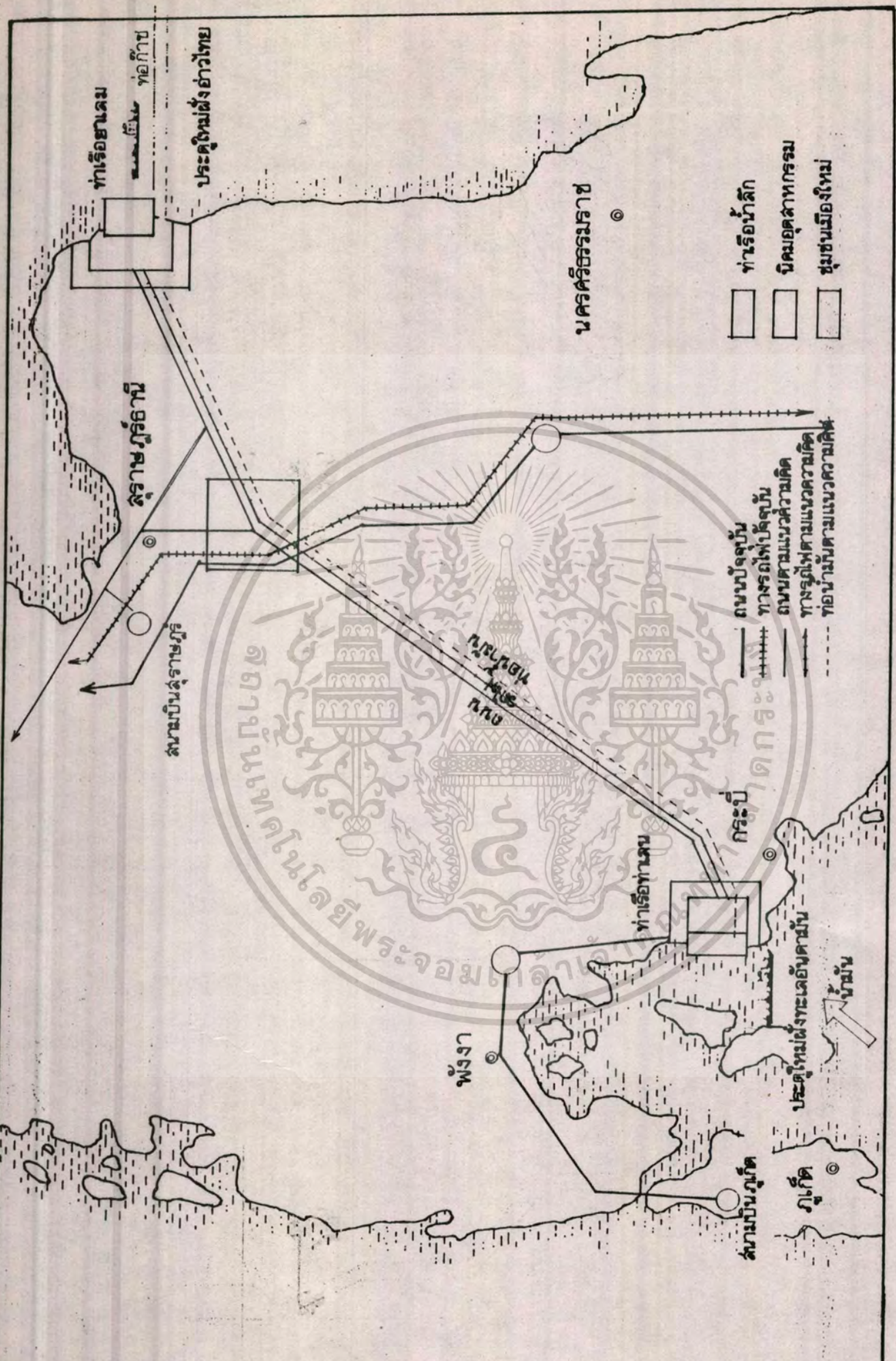


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

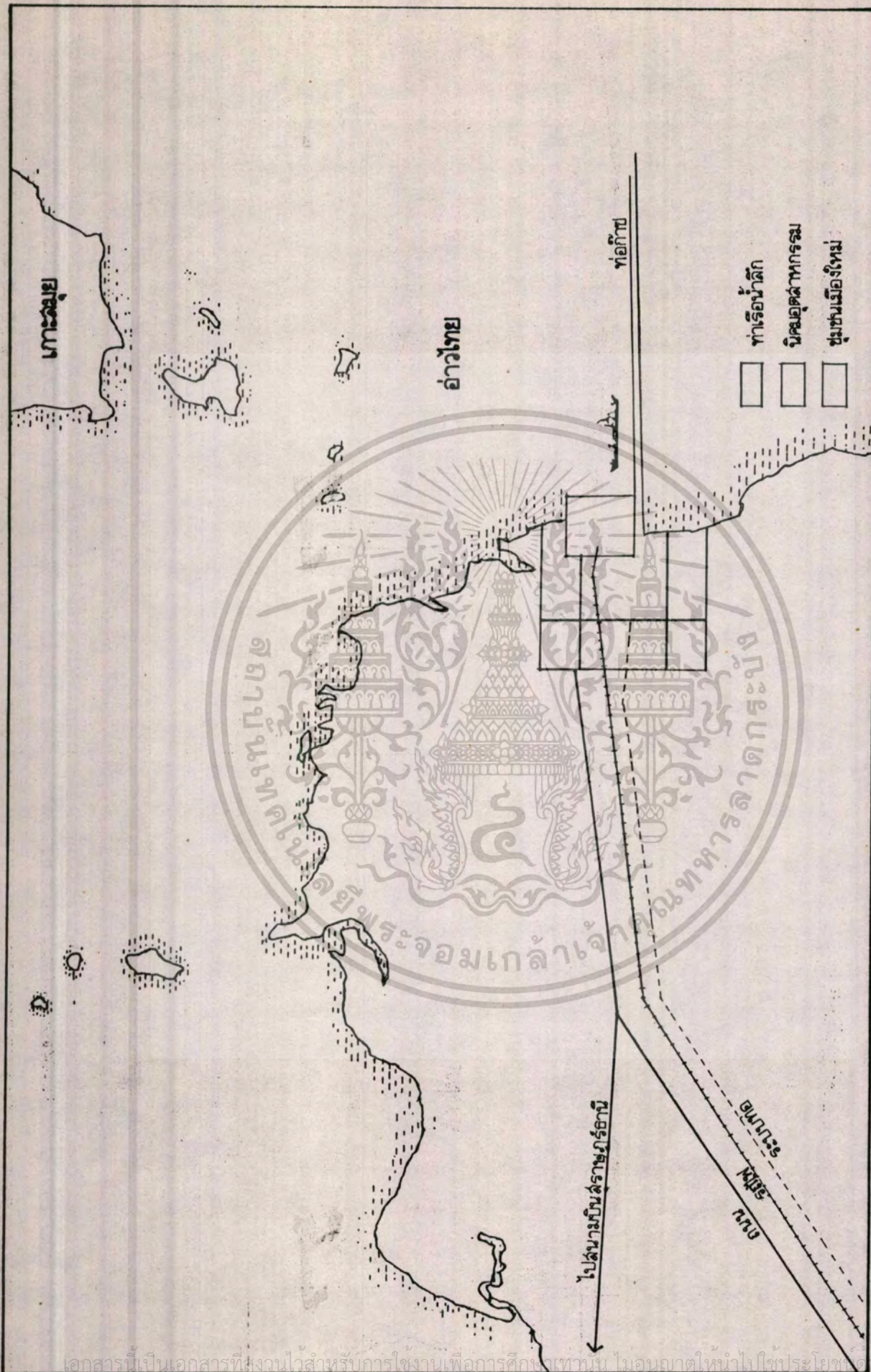
ประวัติใหม่ฝั่งอ่าวไทย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรณีใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาตในการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานานาชาติ ไม่นอนดูแต่ให้เข้าใจประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่สามารถตีพิมพ์ได้ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.3 นโยบายระดับจังหวัดและท้องถิ่น

3.1.3.1 นโยบายการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

- ให้ความสำคัญแก่การพัฒนาแหล่งน้ำ เพื่อให้ประชาชนได้มีน้ำในการอุปโภคอย่างเพียงพอ โดยจะส่งเสริมให้ราษฎรในชนบทสร้างตม่น้ำหรือปรับปรุงแหล่งน้ำให้มีน้ำสะอาดเพียงพอต่อการบริโภคอย่างทั่วถึงทั่วครัวเรือนในปี 2530 ทั้งจะดำเนินการสร้างและปรับปรุงระบบกักเก็บน้ำ ทดน้ำ และระบายน้ำอย่างมีระบบที่ดี และกำหนดให้สภาตำบลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามแผนการใช้น้ำ

- การกระจายบริการด้านไฟฟ้า แสงสว่าง เข้าสู่หมู่บ้านและชุมชนให้ทันกับความต้องการของประชาชน และสนับสนุนต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมด้านอื่น ทั้งจะสนับสนุนการกระจายบริการด้านไฟฟ้า เพื่อแสงสว่างเข้าสู่ท้องที่ทุรกันดารที่ห่างไกล เช่นท้องที่อำเภอเกาะลันตา ท้องที่อำเภอเขาพนม เป็นพิเศษ

- ส่งเสริมการจัดประปาหมู่บ้านในชนบทที่เป็นชุมชนหนาแน่น ที่มีแหล่งน้ำเหมาะสมและประชาชนมีความพร้อมที่จะรับผิดชอบดูแลบำรุงรักษาเองได้

- สนับสนุนการปรับปรุงบริการด้านคมนาคมสื่อสารให้มีประสิทธิภาพและทั่วถึงยิ่งขึ้น และจะสนับสนุนเป็นพิเศษในชุมชนธุรกิจการค้า การอุตสาหกรรมในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและท้องถิ่นทุรกันดารห่างไกล

- เร่งดำเนินการปรับปรุงบริการด้านคมนาคมขนส่งให้มีสภาพเอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรม ส่งเสริมการท่องเที่ยว และอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนโดยทั่วไป โดยเน้นหนักการปรับปรุงถนนสายสำคัญที่ใช้ติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงให้ได้มาตรฐาน เน้นการปรับปรุงถนนระหว่างอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ให้สามารถใช้ได้สะดวกทุกฤดูกาล ทั้งจะสนับสนุนการจัดบริการสายการบินระหว่างจังหวัดกระบี่ - กรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง และสามารถขยายกิจการได้อย่างมั่นคง

- ดำเนินการสนับสนุนการจัดบริการเส้นทางคมนาคมทางทะเล เพื่อประโยชน์ในการคมนาคมทั่วไป และเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการรักษาความปลอดภัยทางทะเล และการจัดระบบการขนส่งทางบกให้สอดคล้องเอื้ออำนวยต่อกัน เส้นทางเดินเรือที่จะให้การสนับสนุนเป็นพิเศษ ได้แก่ สายกระบี่ - เกาะพีพี - ภูเก็ต และสายเลียบชายฝั่งทะเลกระบี่บ้านแหลมลึก - อ่าวพระบาง - เทศบาลเมืองกระบี่ - เกาะลันตา

3.1.3.2 นโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หลักและรองของการพัฒนาการท่องเที่ยว จึงกำหนดนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่วางแผนดังนี้

1) พัฒนาให้จังหวัดกระบี่มีความสำคัญในการท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ

เอกสารรองรับนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ และให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเกี่ยวเนื่องกับภูเก็ต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ สงขลา และแหล่งท่องเที่ยวในภาคใต้ตอนบน

2) พัฒนาให้กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวหาดนพรัตน์ธารา - หมู่เกาะพีพี เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวหลัก เป็นฐานที่พักของนักท่องเที่ยว เป็นแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลเพื่อการพักผ่อนอากาศ โดยมีหาดนพรัตน์ธารา - อ่าวนาง มีความสำคัญในด้านการเป็นศูนย์กลางบริการท่องเที่ยวความคึกกับชุมชนเมืองกระบี่

3) พัฒนากลุ่มแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ให้มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งจะเกิดความหลากหลายในการท่องเที่ยว และเป็นแหล่งท่องเที่ยวเสริมการท่องเที่ยวหลัก โดยมีโครงข่ายการท่องเที่ยวกระจายออกจากศูนย์กลางหลัก ในรูปของการทัศนอาศรมมากขึ้น

4) วางแผนการใช้ที่ดิน มาตรการควบคุมการใช้ที่ดิน ควบคุมการปลูกสร้างอาคาร และการใช้ประโยชน์สาธารณะ โดยการกำหนดขอบเขต ประเภท และระดับของกิจกรรมที่มีอยู่ในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย

5) ส่งเสริมและสนับสนุนเอกชนในการลงทุน การผลิตสินค้าและบริการอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ควรให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการขนาดเล็กมากขึ้น ทั้งนี้ควรดูแลให้การพัฒนาของภาคเอกชนอยู่ในกรอบที่เหมาะสม สอดคล้องกับการพัฒนาด้านอื่น ๆ และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งทางธรรมชาติและทางสังคมน้อยที่สุด

6) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เพียงพอต่อการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว และประชากรที่จะเพิ่มขึ้น ตลอดจนพัฒนาระบบการสื่อสารและคมนาคม เพื่อรองรับและขยายการท่องเที่ยวให้สะดวกรวดเร็วขึ้น

7) ในการพัฒนาต้องคำนึงถึงการสงวนรักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม และขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่นไว้ให้มากที่สุด

8) ส่งเสริมอาชีพด้านอื่น ๆ แก่ประชาชนในท้องถิ่น การกสิกรรม ปศุสัตว์ ประมง และหัตถกรรม เป็นการผลิตที่ให้บริการทางอ้อมต่อการท่องเที่ยว ดังนั้น การส่งเสริมประชาชนในท้องถิ่น (ทั้งนี้ในเขตพื้นที่ศึกษาและใกล้เคียง) ให้ขยายการผลิตทางด้านอาหารและวัตถุดิบ เพื่อรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคต ซึ่งจะเป็นการสร้างงานเพิ่มรายได้ และลดการนำเข้าสินค้าจากต่างถิ่นด้วย

9) ส่งเสริมการศึกษาทั้งในระบบและนอกระบบโรงเรียนแก่ประชาชนท้องถิ่นด้านความเข้าใจต่อการท่องเที่ยว ขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม ด้านการผลิต และให้บริการท่องเที่ยว

10) ปรับปรุงและพัฒนา กฎหมาย องค์กร และการจัดการด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพ เกิดการประสานงานและช่วยเหลือซึ่งกันและกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนท้องถิ่น เสริมสร้างระบบการมีส่วนร่วมของประชาชนท้องถิ่น

11) ส่งเสริมและสนับสนุนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศให้กว้างขวางยิ่งขึ้น

สถานที่ท่องเที่ยว

กระบี่เป็นจังหวัดเล็กและเมืองใหม่ ไม่ปรากฏสถานที่ก่อสร้างทางประวัติศาสตร์มาก่อนเลย แต่ภูมิประเทศเต็มไปด้วยทิวทัศน์อันสวยงามด้วยหาดทรายที่ขาวละเอียด ชายทะเลเกาะแก่ง และถ้ำเล็ก ถ้ำน้อย ตลอดจนภูเขาต่าง ๆ เหมาะแก่การท่องเที่ยวและพักผ่อนเป็นอย่างยิ่ง สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญมีดังนี้

1. หาดนพรัตน์ธารา ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 5 ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมืองกระบี่ ห่างจากตัวเมืองกระบี่ไปตามถนนสายในเมือง - ในสระ ระยะทางประมาณ 18 กม. ชาวบ้านเรียกกันว่า "หาดคลองแห้ง" เป็นชายหาดที่สวยงามมากแห่งหนึ่ง ยาวประมาณ 3 กิโลเมตร ธรรมชาติรอบชายหาดมีภูเขาเล็กเกาะน้อยอยู่หลายแห่ง เวลากลางสายหาดจะแห้งทอดกลายเป็นหาดทรายยาวเหยียดลงไปในทะเล สามารถเดินไปเที่ยวถึงเกาะต่าง ๆ ที่อยู่ด้านหน้าของชายหาดนี้ได้

2. อ่าวพระนาง ตั้งอยู่บริเวณใกล้ ๆ กับหาดนพรัตน์ธารา ไปตามถนนลูกรังเลียบชายทะเลด้านทิศใต้ ประมาณ 6 กม. ก็จะถึงหาดอ่าวพระนาง ซึ่งเป็นทั้งชื่อตำบลและหมู่บ้าน สภาพหาดทรายเป็นทรายเม็ดละเอียดปนด้วยเปลือกหอยนานาชนิด ถ้ำลงเรืออ้อมไปอีกด้านหนึ่งจะมีถ้ำพระนางซึ่งมีหินงอก หินย้อยและคูหาถ้ำหินย้อยที่สวยงามมาก

3. เขาขนานน้ำ ตั้งอยู่ระหว่างฝั่งของแม่น้ำกระบี่ ซึ่งอยู่ด้านหน้าของเมืองกระบี่ มีลักษณะเป็นเขาลูกสูงประมาณประมาณ 100 เมตร มีแม่น้ำไหลผ่านกลางซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของเมืองกระบี่ การเดินทางไปเที่ยวชมโดยทางเรือหางยาว ใช้เวลาประมาณ 20 นาที การขึ้นไปชมถ้ำจะต้องเป็นบันไดเล็ก ๆ ขึ้นไป 2 ช่วง แล้วไปทะลุปากถ้ำและถ้ำปีนขึ้นไปอีกทอดหนึ่งก็จะถึงห้องขนาดเล็ก ซึ่งจะมีหินงอก หินย้อยที่วิจิตรพิศดารสวยงามมาก

4. สุสานหอยเจ็บบิลิหาล้านปี ตั้งอยู่หมู่ที่ 6 ตำบลไสไทย อำเภอเมือง ห่างจากตัวเมืองกระบี่ประมาณ 19 กิโลเมตร สภาพของสุสานหอยคล้ายกับแผ่นคอนกรีตหล่อด้วยซากหอยส่วนใหญ่เป็นหอยขม ขนาดตัวยาวประมาณ 2 ซม. ซากหอยเหล่านี้ได้ทับถมกันโดยมีน้ำประสาธาตุน้ำจืดทำให้กลายเป็นหินแข็ง ทับอยู่บนชั้นหินลิกไนท์และหินดินดาน ซึ่งเกิดมาประมาณ 75 ล้านปีมาแล้ว สุสานหอยประเภทนี้ในโลกมีอยู่ 3 แห่ง คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และประเทศไทย บริเวณสุสานหอยมีทิวทัศน์สวยงาม สามารถมองเห็นทะเลสุดสายตา และมีบริเวณสำหรับนั่งพักผ่อนให้แก่ผู้มาเที่ยวชม นอกจากนี้ยังมีร้านขายสินค้าพื้นเมืองที่ผลิตจากเปลือกหอยชนิดต่าง ๆ จำหน่ายแก่นักท่องเที่ยวอีกด้วย

5. ดอกไม้ไม้ใต้สมุทรนิปี สำหรับนักประดาน้ำและนักเฝ้าวิทยุใต้สมุทร อาจจะแนะนำให้ชมอาณาจักรแห่งบุปผาใต้สมุทรอันงดงามน่าพิศวงแห่งเกาะพิพิ เมื่อดำดิ่งสู่ผิวน้ำสีใสราวกระจก หลายคนจะได้มีโอกาสพบเห็นบรรดาปะการัง ดอกไม้ไม้ใต้สมุทร มวลพืชและสัตว์เล็ก ๆ ที่จับกลุ่มเป็นอาณาจักรมหัศจรรย์ยิ่ง

ฝึฝเป็นชื่อเกาะ 2 เกาะ อยู่ใกล้เคียงกันคือ เกาะฝึฝดอนและฝึฝเล ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองกระบี่ประมาณ 42 กม. เกาะฝึฝดอนมีราษฎรอาศัยอยู่ 2 หมู่บ้าน คือ หมู่ที่ 7, 8 ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมือง ปัจจุบันมีเอกชนไปลงทุนสร้างที่พักบริการนักท่องเที่ยว เกาะฝึฝเลเป็นเกาะที่ไม่ราษฎรอาศัย การเดินทางไปชมเกาะต้องนั่งเรือบริการท่องเที่ยวใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2.30 ชม. ความงามบริเวณรอบเกาะฝึฝนับเป็นที่แห่งหนึ่งที่ชาวกระบี่อยากจะอวดให้แก่คนทั่วไปได้พบเห็นชมธรรมชาติอันสงบเงียบใต้ท้องน้ำ ชมชีวิตชาวเล การเก็บรังนก ชมถ้ำไวกิ่งและถ้ำอื่น ๆ ที่มีภาพเขียนผนังถ้ำ สำหรับที่พักและอาหารที่เกาะฝึฝมีบริการไว้สำหรับนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี

6. สระแก้ว เป็นสระน้ำเล็ก ๆ เกิดขึ้นตามธรรมชาติกลางหุบเขาใหญ่ในเขตตำบลเขาทอง อำเภอเมืองกระบี่ เลยตลาดบ้านในสระเข้าไปประมาณ 3 กิโลเมตร ในเขตสวนป่าซึ่งพัฒนาให้เป็นสถานที่พักผ่อนของชาวบ้าน บริเวณนี้ประกอบด้วยสระเล็กสระน้อยถึง 8 สระ บางสระก็ซ่อนอยู่ในอุโมงค์ ถ้ำหินงอกหินย้อยที่เชิงเขาเรียกกันว่า สระน้อย สระน้ำลอดติดกัน เรียกว่า สระจรเข้ขาว สระที่อยู่ในถ้ำเรียก สระน้ำทิพย์ สระมรกต สระเชิงเขา เลยเข้าไปชายป่าเรียกว่าสระขี้หนูแก้ง สระเหล่านี้แวดล้อมด้วย ปลูกเล็กปลูกน้อยแหวกวายเป็นมา การเดินทางก็ไปโดยรถประจำทางกระบี่ - ในสระ

7. ถ้ำเสด็จ อยู่ในเขตหมู่บ้านหนองกก ตำบลไสไทย ไปตามถนนหมายเลข 4 ถ้ามายังจากอำเภออ่าวลึกทางแยกไปถ้ำอยู่ขวามือประมาณหลัก กม. ที่ 113 เดินทางเข้าไปอีกประมาณ 100 เมตร ถึงปากถ้ำ ภายในถ้ำมีหินงอกหินย้อยสวยงาม มีแสงสว่างส่องให้เห็นได้ชัดเจน นับว่าเมื่อปี พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯ ครั้งดำรงพระอิสริยยศเป็นสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ ได้เสด็จพระนางสจึงหวัดกระบี่และเสด็จมาทอดพระเนตรถ้ำแห่งนี้ จึงเลยเรียกกันว่า "ถ้ำเสด็จ"

8. สวนรุกขชาติธารโบกขรณี ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 ตำบลอ่าวลึกใต้ ในเขตสุขาภิบาลอ่าวลึกใต้ ห่างจากสี่แยกตลาดอ่าวลึกเหนือมาตามถนนอ่าวลึก - แหลมลึก ประมาณ 1 กม. ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 46 กม. เมื่อลงจากรถแล้วต้องเดินข้ามสะพานไม้เล็ก ๆ ข้ามลำธารเข้าภายในสวนป่าซึ่งมีความร่มรื่น มีเนื้อที่ประมาณ 37.5 ไร่ กรมป่าไม้ได้จัดสร้างศาลาพักผ่อนนั่งไ้ตามร่มไม้ให้นักท่องเที่ยวได้พักผ่อน เมื่อผ่านศาลาที่รับเสด็จไปก็จะถึงสระน้ำใหญ่คือ สระโบกขรณี น้ำในสระใสและลึก เกิดจากธารน้ำไหลใต้ภูเขา ต้นน้ำอยู่ระหว่างเขาวงกับอ่าวไม้ดำ ห่างจากสระน้ำไปประมาณ 4 กม. จากแอ่งธารโบกขรณี สายน้ำจะแตกกระจายออกไปทั่วบริเวณเป็นธารน้ำเล็ก ๆ แล้วไหลไปรวมกันอีกครั้งเป็นคลองอ่าวลึก ออกทะเลที่บ้านแหลมลึก

9. ถ้ำเพชร อยู่หมู่ที่ 2 ตำบลอ่าวลึกเหนือ ห่างจากตัวอำเภอประมาณ 7 กม. (อ. อ่าวลึก) ภายในถ้ำมีหินงอกหินย้อยสะท้อนประกายแวววาวเหมือนประกายเพชรที่สวยงามอีกแห่งหนึ่งที่น่าชมมาก

10. ถ้ำพระ อยู่หมู่ที่ 4 ตำบลอ่าวลึกใต้ อำเภออ่าวลึก ห่างตัวอำเภอ ประมาณ 2 กม. ภายในถ้ำมีพระพุทธรูปองค์ใหญ่อยู่ 3 องค์ ซึ่งสถานที่แห่งนี้มีชาวบ้านให้ความเคารพนับถือมาก
11. อ่าวแหลมลึก ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 ตำบลแหลมลึก อำเภออ่าวลึก ห่างจากตัว อำเภอประมาณ 18 กม. มีสภาพเป็นแหลมยื่นออกมาทั้ง 2 ฝั่ง มีหาดทรายและทิวทัศน์ที่สวยงามแห่งหนึ่ง ถ้าเดินเลียบริมชายฝั่งนี้ทั้งซ้ายและขวา จะเป็นหาดทรายละเอียดขาวไปตลอดแนวทั้งสองฝาก
12. ถ้ำผีหัวโต อยู่ในเขตอำเภออ่าวลึกเช่นกัน ห่างจากตัวอำเภอประมาณ 7-8 กม. เป็นถ้ำใหญ่อยู่บนเขากลางน้ำ ภายในถ้ำมีภาพเขียนด้วยสีก่อนประวัติศาสตร์อยู่ประมาณ 40 - 50 ภาพ ซึ่งเป็นภาพที่น่าสนใจและศึกษาเป็นอย่างมาก
13. ถ้ำลอด อยู่ในเส้นทางเดียวกับถ้ำผีหัวโต คือห่างจากอำเภออ่าวลึกประมาณ 6 กม. มีอยู่ 2 ถ้ำ ถ้ำลอดเหนือและถ้ำลอดใต้อยู่ห่างกันไม่มากนัก ในเทือกเขากระโทกผิ นั้นซึ่งมีธารน้ำลอดใต้ภูเขาไปจนทะลุอีกด้านหนึ่ง ภายในเป็นอุโมงค์หินงอกหินย้อยที่งดงามมาก
14. น้ำตกคลองแห้ง ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 ตำบลเขาพนม อำเภอเขาพนม ห่างจาก อำเภอประมาณ 10 กม. ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 49 กม. เป็นน้ำตกที่มีความสูงถึง 500 เมตร ตกลงมาจากยอดเขาพนมเบญจาตกลงมาเป็นชั้น ๆ ธรรมชาติรอบข้างสวยงามไปด้วยแมกไม้ นานาพันธุ์ รมรื่นเมื่อใครไปเที่ยวแล้ว แทบจะไม่อยากกลับเพราะความเจิบสงบของธรรมชาติ แห่งนี้
15. น้ำตกต้นหาร ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 ตำบลหน้าเขา อำเภอเขาพนม อยู่ห่างจาก อำเภอประมาณ 16 กม. เกิดจากเทือกเขาพนมเบญจาเช่นเดียวกับน้ำคลองแห้ง มีความสูงต่ำกว่าน้ำตกคลองแห้ง มีธรรมชาติที่สวยงามพอ ๆ กัน
16. น้ำตกห้วยใต้ อยู่ในตำบลทับปrik อำเภอเมืองกระบี่ ห่างจากตัวเมือง ประมาณ 25 กม. เกิดจากเทือกเขาพนมเบญจาเช่นเดียวกัน มีน้ำตกลงมาเป็นชั้น ๆ ถึง 14 ชั้น น้ำใสสะอาด
17. เหมืองลิกไนต์ ตั้งอยู่ที่ตำบลคลองขนาน อำเภอเมืองกระบี่ ห่างจากถนน เพชรเกษม ช่วงกระบี่ - ตรัง กม.ที่ 92 เข้าไปประมาณ 8 กม. เป็นเหมืองขุดถ่านหินลิกไนต์ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ จากการสำรวจมีถ่านหินลิกไนต์ประมาณ 12 ล้านตัน สามารถทำเหมืองได้คุ้มค่าจนถึงปัจจุบัน ขุดใช้แล้วประมาณ 8.7 ล้านตัน โดยมีระยะการดำเนินการมาตั้งแต่ ปี 2507-2532 รวม 25 ปี ผลิตรถกระแสไฟฟ้ารวมได้ประมาณ 60 เมกกะวัตต์
18. บ่อน้ำร้อนเหนือคลอง ตั้งอยู่ที่ตำบลเหนือคลอง อำเภอเมืองกระบี่ ห่างจาก ตัวเมืองประมาณ 22 กม. ลักษณะเป็นทรายน้ำร้อน ฟองอากาศบุด ๆ ขึ้นมาจากใต้ดินอยู่ตลอดเวลา ทำให้มีน้ำร้อนไหลออกมา เหมือนเปิดก๊อกน้ำ มีประชาชนที่เชื่อถือ ศรัทธาบางคนได้นำไปอาบ ทำให้โรคผิวหนังหายไไป

19. ธารน้ำร้อนเพียงเดียว เป็นสถานที่ท่องเที่ยวสวยงามอีกแห่งหนึ่ง อยู่ในท้องที่บ้าน บางเดียว หมู่ที่ 2 ตำบลคลองท่อมเหนือ อำเภอคลองท่อม การเดินทางโดยรถยนต์ ห่างจาก ที่ตั้งอำเภอประมาณ 25 กิโลเมตร สถานที่ดังกล่าวเป็นแอ่งน้ำที่ต้นน้ำไหลผุดจากใต้ดิน บริเวณ เทือกเขาประ เป็นแหล่งน้ำขนาดใหญ่ น้ำใสเป็นสีเขียวมรกตสวยงามมาก น้ำไหลไปตามแนว ลาดเชิงเขาเป็นช่วง ๆ ได้ยมีลำธารเล็ก ๆ ไหลเชื่อมต่อเนื่องกัน แต่ละช่วงมีแอ่งน้ำใสสะอาด ขนาดเล็กบ้างใหญ่บ้างสลับกัน แวดล้อมด้วยพฤษชาชนิดต่าง ๆ และกล้วยไม้ป่านานาพันธุ์ รมรื่น สวยงาม และยังเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยของนกแก้วแว้วตระกูลต่าง ๆ โดยเฉพาะนกแก้วแว้วท้องดำ ซึ่งเป็นนกที่สวยงาม มีชื่อเสียง และมีแห่งเดียวในโลก สถานที่แห่งนี้อยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่า เขาประ - บางคราม และอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเขาประ - บางคราม ป่าปองศิลา - ช้องชี่แรด อำเภอคลองท่อม

20. พิพิธภัณฑ์ลูปด์วัดคลองท่อม ตั้งอยู่ที่วัดคลองท่อม หมู่ที่ 2 ตำบลคลองท่อมใต้ อำเภอคลองท่อม เป็นแหล่งวัตถุโบราณคดีที่มีลูปด์หลายชนิด มากกว่าแหล่งวัตถุโบราณอื่น ๆ ที่ เคยขุดพบ สันนิษฐานว่าน่าจะเป็นอุตสาหกรรมผลิตลูปด์สมัยทวาราวดี ซึ่งมีลูปด์กว่า 19 ชนิด คนโบราณนับถือลูปด์ชนิดต่าง ๆ ตามความนิยมเชื่อถือ หากไว้หลายชนิดจะมีความเจริญรุ่งเรือง ในชีวิต นับว่าเป็นแหล่งโบราณคดีที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง การเดินทางโดยทางรถยนต์ ห่างจากที่ว่าการอำเภอคลองท่อมประมาณ 1 กิโลเมตร อยู่ติดถนนเพชรเกษม

21. หาดหลังสอด ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา เป็น หาดทรายที่สวยงามยาวประมาณ 3,000 ม. ขนานกับถนนสายตัดผ่านเกาะลันตาน้อย จดท่า เรือตรงข้ามฝั่งตำบลศาลาด่าน

22. หาดแหลมคอกวาง ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 ตำบลศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา เป็น หาดทรายคอคอดยื่นลงทะเลฝั่งอันดามัน หาดทรายสวยงามเป็นธรรมชาติ เหมาะสำหรับท่องเที่ยว เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ

23. หาดคลองควาว ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 ตำบลศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา เป็นหาด ทรายขาวสะอาดขนานกับถนนสายหลังเกาะ ทางฝั่งทะเลอันดามันเหมาะแก่การท่องเที่ยว

24. หาดคลองนิน หาดบาดันเตียง ตั้งอยู่หมู่ที่ 6 เชื่อมกับหมู่ที่ 5 ตำบลเกาะ ลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา เป็นหาดยาว ทรายสะอาด ยาวขนานกับถนนสายด้านหลังเกาะ ด้านฝั่งทะเลอันดามันเหมาะแก่การท่องเที่ยว

25. เกาะหม้อ ตั้งอยู่หมู่ที่ 5 ตำบลเกาะลันตาใหญ่ อำเภอเกาะลันตา เป็นที่ ตั้งประกาศาร หาดสวยงามธรรมชาติสวยงาม เหมาะแก่การท่องเที่ยว พักผ่อนหย่อนใจ

26. เกาะรอก ตั้งอยู่กลางทะเลฝั่งอันดามัน ห่างจากเกาะลันตาใหญ่ อำเภอ เกาะลันตา ประมาณ 58 กม. เขตปกครองหมู่ที่ 5 ตำบลเกาะลันตาใหญ่ บริเวณเป็นธรรมชาติ ประการังสวยงาม น้ำใสสะอาด ใต้น้ำในเหมือนอย่างกระจ่างมองเห็นปะการังใต้น้ำ

27. เกาะไหง ตั้งอยู่หมู่ที่ 4 ตำบลเกาะสันตาทันใหญ่ อำเภอเกาะสันตาทัน ห่างจากที่ตั้งที่ว่าการอำเภอประมาณ 18 กม. อยู่ตรงข้ามอำเภอสิเกา จังหวัดตรัง ได้ตกแต่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยว มีบังกาโล บริเวณรอบ ๆ เกาะเหมาะแก่การเล่นน้ำทะเล ปะการังสวยงาม น้ำใสสะอาดเหมาะแก่การพักผ่อน เป็นสถานที่เหมาะแก่การท่องเที่ยว

การเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ต่าง ๆ เหล่านี้สะอาด ปลอดภัยในเรื่องที่พัก จังหวัดกระบี่มีโรงแรมไว้บริการอยู่หลายแห่ง เช่น โรงแรมเนาวรัตน์ โรงแรมเวียงทอง โรงแรมไทยโอทีล ส่วนบังกาโลที่นักท่องเที่ยวเล็งมีไว้คอยต้อนรับคือ กระบี่รีสอร์ท ซึ่งทุกแห่งมีราคาเป็นกันเอง และมีการบริการที่รู้ค่าของการเป็นผู้คอยรับใช้อย่างสมศักดิ์ศรี

3.2 การศึกษาและรวบรวมข้อมูล

3.2.1 เศรษฐกิจระดับประเทศ

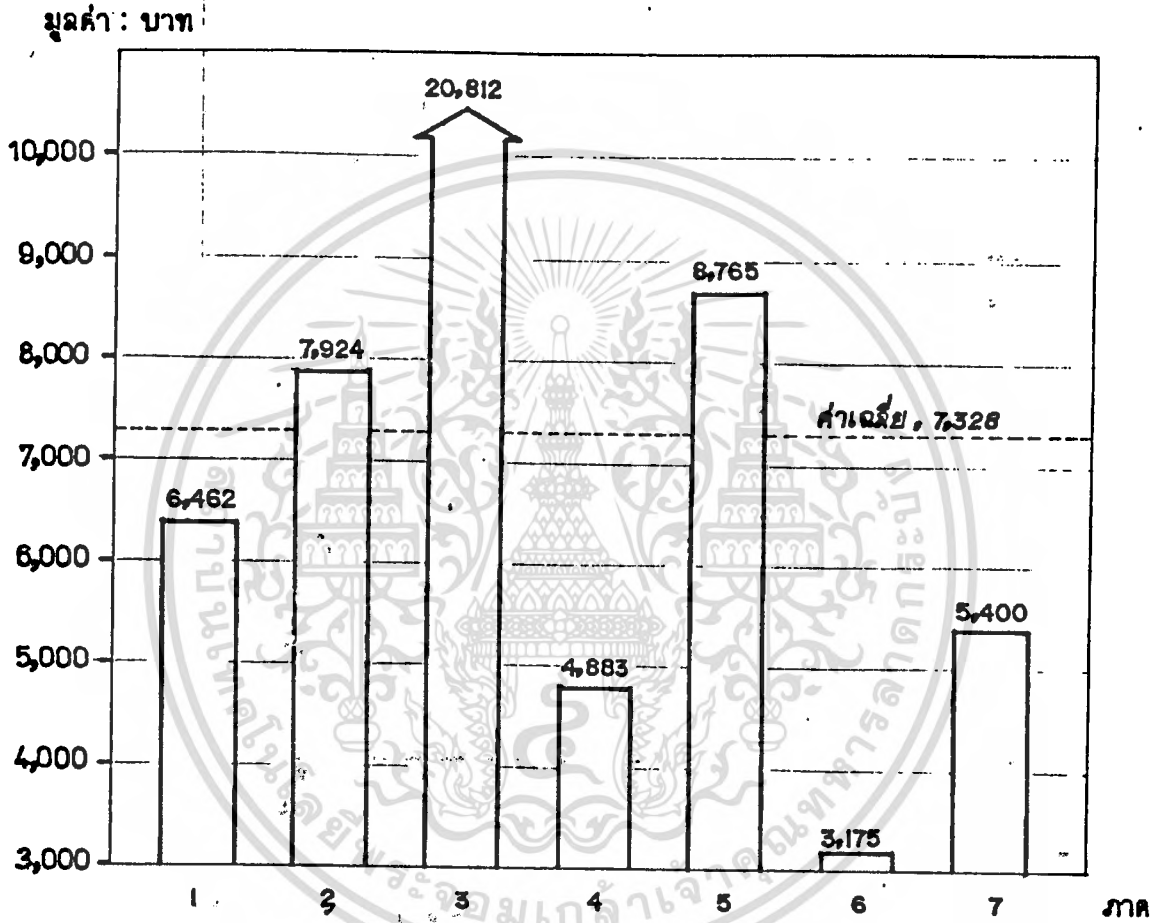
1) สภาพเศรษฐกิจทั่วไป จากการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-5 ได้ช่วยยกระดับฐานะทางด้านเศรษฐกิจของประเทศให้สูงขึ้น ซึ่งถ้าจะมองจากด้านรายได้ประชาชาติจะเห็นได้ว่าอัตราส่วนของการเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยเปรียบเทียบจากรายได้ประชาชาติในปี 2504 ซึ่งมีมูลค่า 58,900 ล้านบาท กับปี 2528 ซึ่งมีมูลค่า 378,762.1 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นถึง 6.5 เท่า ส่วนรายได้หัวเฉลี่ยต่อบุคคลเพิ่มขึ้นจากปี 2504 ซึ่งมีมูลค่า 2,150 บาทต่อวัน มาเป็น 7,328 บาทต่อคน ในปี พ.ศ. 2528 คิดเป็นอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้น 3.4 เท่า ส่วนอัตราการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 เฉลี่ยเพียงร้อยละ 4.4 ต่อปี เปรียบเทียบกับแผนพัฒนาฉบับที่ผ่านมา มีอัตราเพิ่มมากกว่าร้อยละ 7 ต่อปี และยิ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดเอาไว้ (เป้าหมายของแผนพัฒนาฉบับที่ 5 ได้กำหนดเอาไว้ร้อยละ 6.6) ซึ่งเกิดจากภาวะเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ในด้านของราคาน้ำมัน และอัตราดอกเบี้ยในตลาดโลกที่ลดลง

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) ได้เปิดโอกาสในการส่งออก ซึ่งเกิดจากการดำเนินนโยบายดำเนินการที่เหมาะสม ประกอบกับตลาดสำคัญในระบบการค้าของโลก เริ่มมีมาตรการจำกัดสินค้าของประเทศญี่ปุ่น ทำให้โอกาสในการแข่งขันของไทยในตลาดโลกดีขึ้น นอกจากนี้ยังมีการคาดการณ์เศรษฐกิจว่าการขยายตัวคงจะไม่สูงเท่าเดิม เพราะสภาพเศรษฐกิจได้เพิ่มจนถึงจุดอิ่มตัวและการปรับตัวของอัตราดอกเบี้ยยังมีแนวโน้มที่สูงอยู่

2) ผลิตภัณฑ์มวลรวมระดับประเทศและภาค จากตารางที่ 3.26 เมื่อเปรียบเทียบร้อยละของประชากรและผลิตภัณฑ์มวลรวมระหว่างภาคต่าง ๆ ภาคที่มีค่าร้อยละของผลิตภัณฑ์มวลรวมมากกว่าค่าร้อยละของประชากร ซึ่งแสดงถึงความได้เปรียบในการพัฒนาในปี 2528 ได้แก่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาคที่มีค่าความแตกต่างมาก คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ ส่วนภาคที่มีค่าระบบการพัฒนาลานกลาง คือ ภาคกลาง ภาคตะวันตกและ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนภูมิที่ 3.16 แสดงรายได้ครัวเฉลี่ยต่อบุคคลของภาค



- 1 ภาคกลาง
- 2 ภาคตะวันตก
- 3 กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล
- 4 ภาคเหนือ
- 5 ภาคตะวันออก
- 6 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 7 ภาคใต้

ภาคตะวันออก

ตารางที่ แสดงมูลค่าร้อยละและอัตราเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศและภาค

หน่วย : ล้านบาท

| พื้นที่ | มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม | | ร้อยละ | | อัตราเพิ่มต่อปี |
|-----------------------|-----------------------|-----------|--------|--------|-----------------|
| | 2523 | 2528 | 2523 | 2528 | 2523-2528 |
| รวมทั้งประเทศ | 292,865.5 | 378,761.1 | 100.00 | 100.00 | 5.28 |
| ภาคกลาง | 12,787.3 | 16,770.9 | 4.37 | 4.43 | 5.57 |
| ภาคตะวันตก | 17,722.6 | 23,986.6 | 6.05 | 6.33 | 6.24 |
| กทม. และปริมณฑล | 130,376.0 | 167,374.5 | 44.51 | 44.19 | 5.12 |
| ภาคเหนือ | 37,272.1 | 49,698.7 | 12.72 | 13.12 | 5.92 |
| ภาคตะวันออก | 20,702.8 | 27,796.5 | 7.07 | 7.34 | 6.07 |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 44,574.1 | 57,234.5 | 15.22 | 15.11 | 5.13 |
| ภาคกลาง | 29,461.6 | 35,899.4 | 10.06 | 9.48 | 4.03 |

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา

3) รายได้เฉลี่ยต่อบุคคลระดับประเทศและภาค จากแผนภูมิที่รายได้เฉลี่ยต่อบุคคลของประเทศ มีค่าเท่ากับ 7,320 บาท ภาคที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ คือ กรุงเทพฯ และปริมณฑล เท่ากับ 20,812 บาท รองลงมาได้แก่ ภาคตะวันออก เท่ากับ 8,765 บาท และภาคตะวันตกเท่ากับ 6,924 บาท ส่วนภาคกลางมาเป็นอันดับ 4 เท่ากับ 6,462 บาท จากค่าเฉลี่ยถ้าจะดูจากสาขาการผลิตแล้ว ภาคที่มีรายได้เฉลี่ยสูงมักจะมีมูลค่าสาขาการผลิตทาง การอุตสาหกรรม การค้าส่ง และค้าปลีก อยู่ในระดับสูง

4) สถานการณ์ท่องเที่ยวโดยทั่วไป จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 5 ได้ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.4 ต่อปี (ปี 2525-2529) จากภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2526 ต่ำกว่าเป้าหมาย จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 5 มาสู่อันดับที่ 6 (ปี 2530-2534) ได้ตั้งเป้าหมายว่าจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศจะสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.5 ต่อปี ในปี 2530 ปรากฏว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 3,482,958 คน ซึ่งมีอัตราเพิ่มจากปี 2529 ร้อยละ 23.59 ทำให้เกิดผลทางเศรษฐกิจ คือ มีรายได้จากการท่องเที่ยวเท่ากับ 50,024 ล้านบาท จนถึงปี 2531

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น 4,230,737 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.47 ทำรายได้ถึง 78,589 ล้านบาท มีมูลค่าเพิ่มจากเดิมร้อยละ 57 และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นต่อไป

ตาราง แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ/ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยและรายได้จากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2525-2531

| ปี | จำนวนนักท่องเที่ยว (คน) | เพิ่ม-ลด (%) | ระยะเวลาพำนัก เฉลี่ย (วัน) | รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท) |
|------|----------------------------|-----------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| 2525 | 2,218,429 | 10.06 | 4.79 | 23,879 |
| 2526 | 2,191,003 | -1.24 | 4.91 | 25,050 |
| 2527 | 2,346,709 | 7.11 | 5.47 | 27,317 |
| 2528 | 2,438,270 | 3.90 | 5.58 | 31,768 |
| 2529 | 2,818,092 | 15.58 | 5.98 | 37,321 |
| 2530 | 3,482,958 | 23.59 | 6.06 | 50,024 |
| 2531 | 4,230,737 | 21.47 | 7.36 | 78,859 |

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

3.2.2 เศรษฐกิจระดับภาค

1) ผลิตภัณฑ์ภาค

ผลิตภัณฑ์ภาค ในปี 2530 มีมูลค่า 177,000 ล้านบาทตามราคาตลาด หรือมีส่วนประมาณร้อยละ 9.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ มีการขยายตัวร้อยละ 6.9 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 16,724 บาท เป็นอันดับสองรองจากภาคกลาง แต่ต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยต่อหัวของประเทศ 22,819 บาท (ดูตาราง 2.6)

2) โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

ภาคได้มีผลิตผลทางการเกษตรกรรมเป็นหลักประมาณร้อยละ 35.13 ประกอบด้วยพืชผลเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ยางพารา ข้าว มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน ผลไม้ และการประมง สาขาอุตสาหกรรม ประมาณร้อยละ 6.86 ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่มีผลิตผลทางการเกษตร สาขานักการร้อยละ 12.15 สาขาเหมืองแร่ร้อยละ 3.15 และสาขาอื่น ๆ ร้อยละ 42.69 ของการผลิตทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) สภาวะการเปิดตลาดท่องเที่ยวของภาคใต้

ภาคใต้ของประเทศไทย เป็นภูมิภาคที่มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยโดยรวม เนื่องจากเป็นภูมิภาคที่มีความสมบูรณ์ของทรัพยากรการท่องเที่ยวทั้งทางด้านธรรมชาติ ด้านศิลปวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติพบว่าภาคใต้มีสัดส่วนการเดินทาง เพื่อการท่องเที่ยวสูงรองจากกรุงเทพฯ และภาคเหนือ สถานที่ท่องเที่ยวของภาคใต้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือภาคใต้ตอนบน ประกอบด้วย จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงา ภูเก็ต และนครศรีธรรมราช โดยมีศูนย์กลางที่จังหวัดภูเก็ต ภาคใต้ตอนล่างประกอบด้วย จังหวัดตรัง พัทลุง สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอยู่ที่จังหวัดสงขลา



ตารางที่ จำนวนประชากร, ผลิตภัณฑ์รวมจังหวัดและรายได้เฉลี่ยของแต่ละจังหวัด
(คิดราคาตลาดปี 2530)

| จังหวัด | ประชากร | | | ผลิตภัณฑ์รวม จังหวัด (ล้านบาท) | ร้อยละ ของ GRP | รายได้เฉลี่ย (บาท) |
|---------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------------------|-------------------|-----------------------|
| | รวม | ชาย | หญิง | | | |
| ชุมพร | 376,765 | 191,162 | 185,603 | 7,752 | 6.6 | 19,979 |
| ระนอง | 106,361 | 54,939 | 51,422 | 4,482 | 3.8 | 41,166 |
| สุราษฎร์ธานี | 708,238 | 325,062 | 396,176 | 14,547 | 12.4 | 19,982 |
| พังงา | 203,174 | 103,413 | 99,761 | 6,419 | 5.5 | 30,421 |
| นครศรีธรรมราช | 1,385,406 | 692,453 | 692,953 | 15,636 | 13.4 | 10,858 |
| กระบี่ | 277,461 | 142,020 | 135,441 | 6,077 | 5.2 | 21,474 |
| ภูเก็ต | 153,861 | 76,169 | 77,692 | 5,233 | 4.5 | 32,910 |
| ตรัง | 498,145 | 252,287 | 245,858 | 7,849 | 6.7 | 15,543 |
| พัทลุง | 446,381 | 218,967 | 227,414 | 5,123 | 4.4 | 11,137 |
| สงขลา | 1,045,348 | 526,748 | 518,600 | 20,669 | 17.7 | 19,032 |
| ปัตตานี | 510,310 | 251,079 | 259,231 | 5,854 | 5.0 | 11,108 |
| สตูล | 210,853 | 107,895 | 102,958 | 4,373 | 3.7 | 20,233 |
| ยะลา | 336,689 | 172,204 | 164,485 | 5,678 | 4.9 | 16,601 |
| นราธิวาส | 531,945 | 267,883 | 264,060 | 7,302 | 6.2 | 13,448 |
| รวมทั้งภาค | 6,790,935 | 3,409,281 | 3,381,654 | 117,000 | 100.0 | 16,724 |

- ที่มา : (1) กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(2) สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง (30 มิถุนายน 2531)

ตารางที่ แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมภาคใต้ ปี 2531

| จังหวัด | จำนวนโรงงาน (โรง) | เงินทุน (ล้านบาท) | คนงาน (คน) |
|------------------|----------------------|----------------------|---------------|
| 1. ระนอง | 115 | 250 | 1,919 |
| 2. ชุมพร | 474 | 660 | 3,609 |
| 3. สุราษฎร์ธานี | 698 | 1,540 | 9,540 |
| 4. นครศรีธรรมราช | 1,232 | 1,195 | 8,822 |
| 5. พังงา | 263 | 348 | 1,687 |
| 6. ภูเก็ต | 294 | 3,266 | 1,393 |
| 7. กระบี่ | 135 | 403 | 1,267 |
| 8. ตรัง | 227 | 956 | 5,963 |
| 9. พัทลุง | 738 | 130 | 1,638 |
| 10. สงขลา | 1,152 | 2,959 | 20,680 |
| 11. สตูล | 78 | 262 | 952 |
| 12. ยะลา | 241 | 428 | 2,875 |
| 13. นราธิวาส | 692 | 355 | 4,213 |
| 14. ปัตตานี | 782 | 463 | 4,140 |
| รวม | 7,121 | 13,215 | 68,698 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ แสดงจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมภาคใต้ปี 2531

แยกตามประเภทอุตสาหกรรม

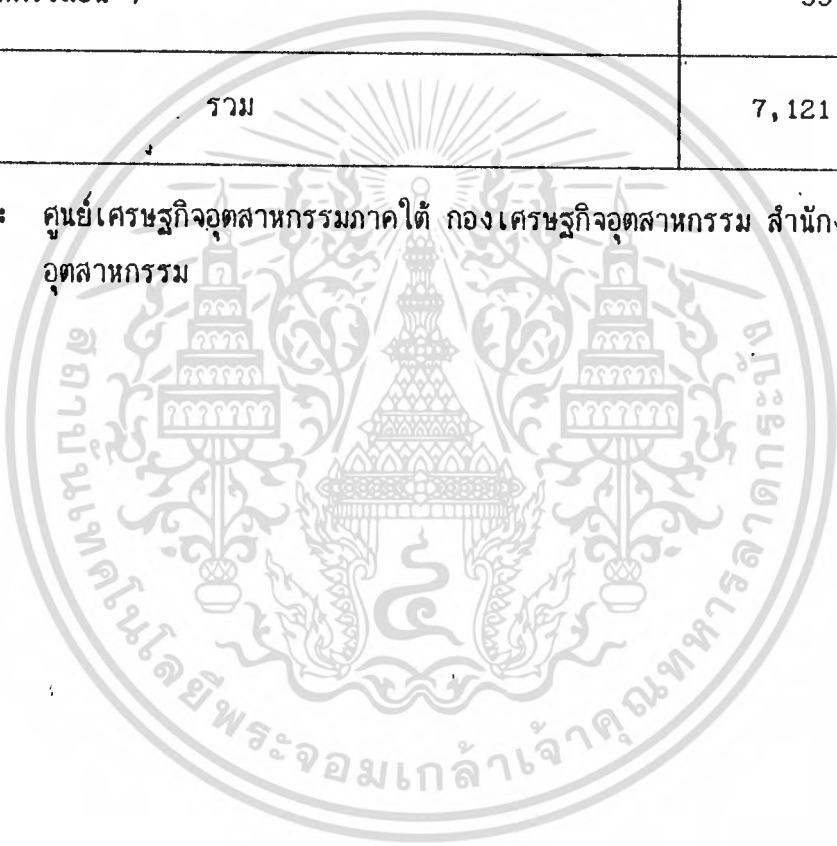
| ประเภทอุตสาหกรรม | จำนวนโรงงาน | ร้อยละ |
|--|-------------|--------|
| การผลิตอาหาร เครื่องดื่มและยาสูบ | | |
| - โรงสีข้าว | 3,826 | 53.72 |
| - สกัดน้ำมันพืช | 66 | .93 |
| - น้ำแข็งซอง | 149 | 2.09 |
| - อาหารทะเลแช่แข็ง และห้องเย็น | 40 | .56 |
| - อาหารทะเลกระป๋อง | 15 | .21 |
| - ปลาป่น | 60 | .84 |
| - อื่น ๆ | 371 | 5.21 |
| การผลิตสิ่งทอสิ่งถักเครื่องแต่งกาย หนังสั้ว ผลิตภัณฑ์หนังสั้ว | 5 | .07 |
| การผลิตไม้ ผลิตภัณฑ์จากไม้ รวมทั้งเครื่องเรือน | | |
| - ไม้ยางพารา (แปรรูป ทำลังไม้) | 172 | 2.43 |
| - อัดอบไม้ยางพารา | 38 | .53 |
| - เฟอร์นิเจอร์ไม้ยางพารา | 5 | .07 |
| - อื่น ๆ | 337 | 4.73 |
| การผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ การพิมพ์ และการพิมพ์โฆษณา | 73 | 1.03 |
| การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์ น้ำมันปิโตรเลียม ถ่านหิน ยาง และพลาสติก | | |
| - ยางแผ่นรมควัน | 93 | 1.31 |
| - น้ำยางข้น | 18 | .25 |
| - ผลิตภัณฑ์จากยาง (ถุงมือยาง) | 9 | .13 |
| - อื่น ๆ | 106 | 1.49 |

ต่อหน้า 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| ประเภทอุตสาหกรรม | จำนวนโรงงาน | ร้อยละ |
|--|-------------|--------|
| การผลิต ผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ | 383 | 5.38 |
| อุตสาหกรรมโลหะขั้นมูลฐาน | 11 | .15 |
| การผลิต ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ | 1,289 | 18.10 |
| อุตสาหกรรมอื่น ๆ | 55 | .77 |
| รวม | 7,121 | 100.00 |

ที่มา : ศูนย์เศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคใต้ กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

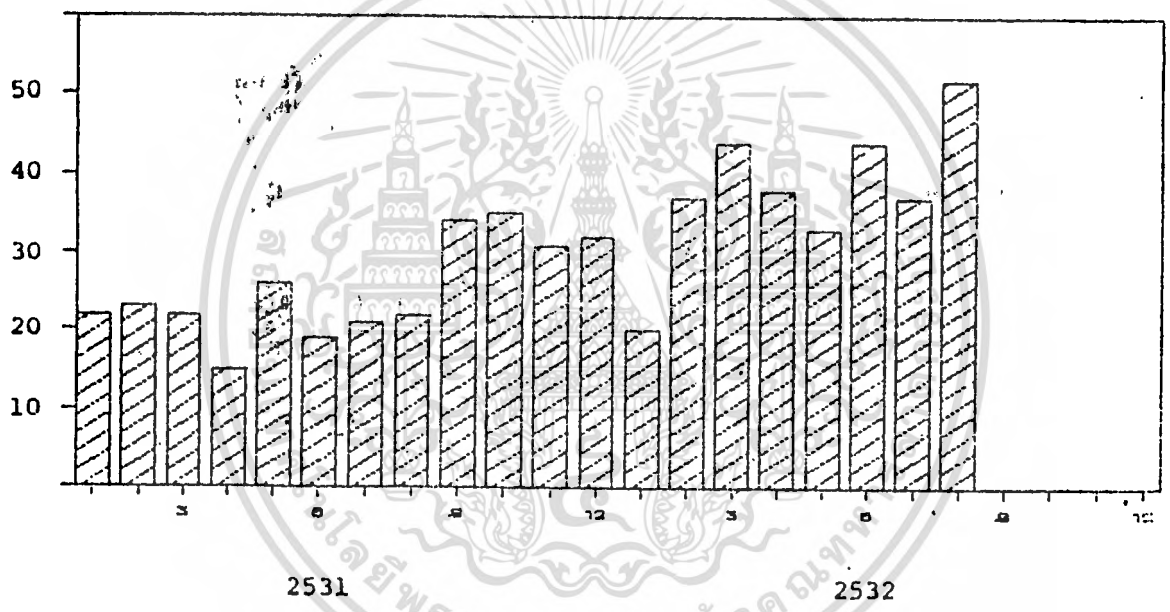


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถิติการขออนุญาตจัดตั้งโรงงานในภาคใต้
ตั้งแต่ปี 2531 จนถึง 8 เดือนแรกของปี 2532

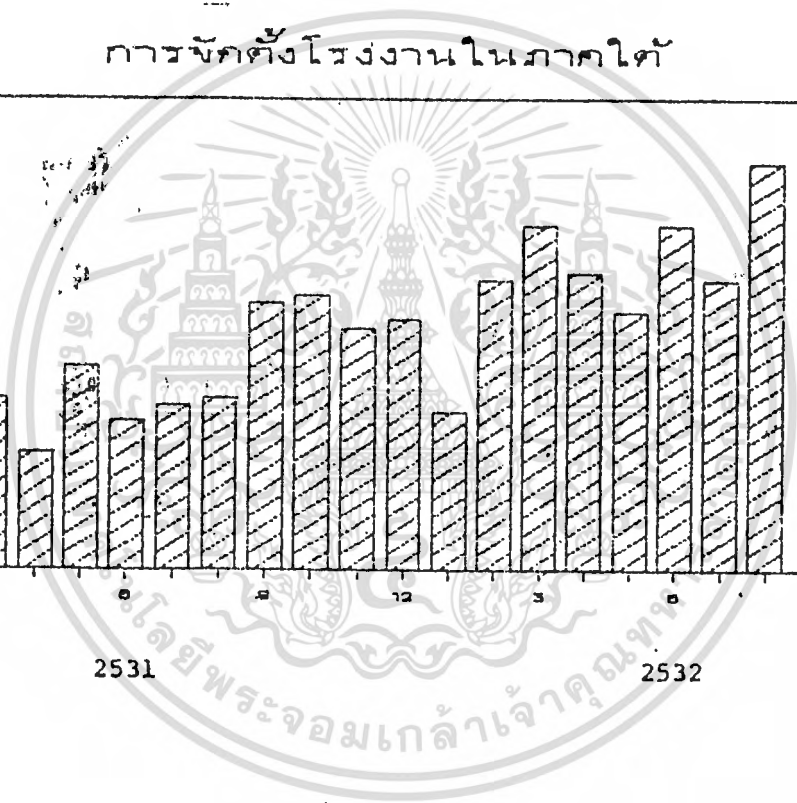
โรงงาน

การขอกจัดตั้งโรงงานในภาคใต้



2531

2532



3.2.3 เศรษฐกิจระดับจังหวัดและท้องถิ่น

1. ภาวะการค้าของจังหวัดโดยทั่วไป

ภาวะการค้าโดยทั่วไปของจังหวัดกระบี่ในปี 2531 อยู่ในภาวะที่ขยายตัว เนื่องจากราคาสินค้าเกษตรที่สำคัญ คือ ยางพารา ปาล์ม น้ำมัน อยู่ในระดับสูงทำให้เกษตรกรมีรายได้ในการจับจ่ายใช้สอยเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคมากขึ้น ทำให้ในปี 2531 ธุรกิจการค้าก่อสร้างขยายตัวอย่างมาก นอกจากนี้ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในจังหวัดมีปริมาณการจำหน่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากเกษตรกรส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้น ประกอบกับในปี 2531 ธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดได้ขยายตัวอย่างมากด้วย ส่งผลให้ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดได้ขยายตัวตามไปด้วย เช่น ธุรกิจด้านที่พักอาศัย เกสเฮ้าส์ โรงแรมรีสอร์ทชายหาดต่าง ๆ ไม่เพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวโดยเฉพาะช่วง มกราคม-เมษายน และธุรกิจการท่องเที่ยวได้ก่อให้เกิดรายได้แก่ชาวประมงที่ให้บริการนำนักท่องเที่ยวชมเกาะแก่งต่าง ๆ อีกด้วย นอกจากนี้ธุรกิจการท่องเที่ยวได้ส่งผลให้ราคาที่ดินแถบชายหาดทะเลและบริเวณเกาะต่าง ๆ มีราคาสูงขึ้น ทำให้เกษตรกรและประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดินมีฐานะร่ำรวย จึงมีรายได้ในการเลือกซื้อสินค้าฟุ่มเฟือย และการบริการต่าง ๆ ทำให้ธุรกิจที่จำหน่ายสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยต่าง ๆ อยู่ในภาวะคึกคักอย่างมากในปี 2531

1.1 ศูนย์กลางแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญ

จังหวัดกระบี่มีแหล่งธุรกิจที่เป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญอยู่ 3 ส่วน คือ

ศูนย์กลางธุรกิจทางเหนือ ซึ่งมีจุดศูนย์กลางการค้าอยู่ที่อำเภออ่าวลึก โดยจะเป็นแหล่งที่มีการซื้อขายสินค้าเกษตรที่สำคัญ โดยเฉพาะปาล์ม ยางพารา ซึ่งในอำเภออ่าวลึกมีโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มตั้งอยู่ถึง 4 โรง นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางการค้าส่งและปลีก สินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งปัจจัยการผลิตสินค้าทางเกษตร พื้นที่ในเขตตอนเหนือประกอบด้วยอำเภออ่าวลึก และอำเภอปลายพระยา

ศูนย์กลางธุรกิจตอนกลาง โดยมีจุดศูนย์กลางการค้าอยู่ที่อำเภอเมืองกระบี่ ซึ่งเป็นแหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญที่สุดของจังหวัดมากที่สุด เพราะนอกจากเป็นแหล่งซื้อขายยางพาราที่สำคัญของจังหวัดซึ่งมีโรงงานตั้งอยู่ในเขตนี้ทั้งหมดทั้ง 3 โรงของโรงงานยางพาราที่มีอยู่ในจังหวัด และโรงงานสกัดน้ำมัน 2 โรง ที่ตั้งอยู่ในเขตนี้แล้ว ในเขตนี้ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดและการค้าส่งและปลีกสินค้าสำคัญทุกชนิด ธุรกิจประเภทท่องเที่ยวจึงทำให้เขตนี้เป็นธุรกิจที่มีการค้าที่คึกคักที่สุด พื้นที่ตอนกลางจะประกอบด้วยอำเภอเมืองกระบี่ อำเภอเขาพนม

ศูนย์กลางการค้าทางตอนใต้ บริเวณนี้มีประกอบด้วยพื้นที่ในเขตอำเภอคลองท่อม อำเภอเกาะลันตา กิ่งอำเภอลำทับ โดยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่อำเภอคลองท่อม เนื่องจากจุดนี้เป็นจุดทางผ่านก่อนแยกเข้าอำเภอเกาะลันตา และกิ่งอำเภอลำทับ สินค้าที่ซื้อขาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในบริเวณนี้ได้แก่ ป่าส้ม ฝ้าย พารา กาแฟ และสินค้าประมงต่าง ๆ เช่น ปลาตากแห้ง กะปิ และปลาสดต่าง ๆ

1.2 แนวโน้มภาวะการค้าปี 2532

แนวโน้มภาวะการค้าปี 2532 ด้านสินค้าอุปโภคบริโภคคาดว่าจะชะลอตัวเนื่องจากราคาสินค้าอุปโภคบริโภคหลายชนิดมีราคาสูงขึ้น ขณะที่ราคาสินค้าเกษตรหลายชนิดมีราคาสูงขึ้น ขณะที่ราคาสินค้าเกษตรหลายชนิดก็มีราคาลดลง เช่น ยางพารา ป่าส้ม กาแฟ และมะพร้าว ซึ่งสินค้าเหล่านี้ก่อให้เกิดให้รายได้หลักของเกษตรกรในการซื้อขายสินค้า เมื่อราคาสินค้าที่เกษตรกรขายได้มีราคาลดลงก็ย่อมจะส่งผลให้รายได้เกษตรกรโดยทั่วไปลดลง จึงคาดว่า การขยายตัวด้านการค้าของจังหวัดอาจจะชะลอตัวในปี 2532 เว้นแต่ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวจะยังมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในปี 2532 ในช่วงปลายปี เพราะจังหวัดได้ค้นพบแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ อีกหลายแห่ง พร้อมกับนักท่องเที่ยวเริ่มรู้จักแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดมากขึ้น ดังนั้น ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวจะยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องในปี 2532 ซึ่งผู้ประกอบการต่าง ๆ ได้ลงทุนสร้างที่พักในลักษณะเกสเฮ้าส์ รีสอร์ท เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในฤดูกาลที่จะมาถึงอีกจำนวนมาก ส่วนใหญ่อยู่ในเขตเทศบาลเมืองกระบี่ และบริเวณเขตตำบลอ่าวนาง อำเภอเมืองกระบี่

2. สถานประกอบการธุรกิจการค้าและบริการ

2.1 จำนวนผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและบริการ

ผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและบริการที่ได้จดทะเบียนตั้งใหม่ และแจ้งเลิกในรอบปี (สิ้นสุดเดือนธันวาคม) พอดีจะจำแนกได้ตามประเภทการจดทะเบียนดังตาราง

| ประเภทการจดทะเบียน | ตั้งใหม่ | | แจ้งเลิก | | คงอยู่ | |
|--------------------------|----------|--------|----------|--------|--------|--------|
| | ปี2530 | ปี2531 | ปี2530 | ปี2531 | ปี2530 | ปี2531 |
| บุคคลธรรมดา | 30 | 41 | 10 | 21 | 1,351 | 1,373 |
| - ทะเบียนพาณิชย์ (เมือง) | | | | | | |
| นิติบุคคล | | | | | | |
| - บริษัทจำกัด | 10 | 15 | - | 2 | 41 | 51 |
| - ห้างหุ้นส่วนจำกัด | 4 | 14 | - | 1 | 95 | 109 |
| - ห้างหุ้นส่วนสามัญ | - | - | - | - | 1 | 1 |
| นิติบุคคลจำกัด | | | | | | |

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดกระบี่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. โครงสร้างของตลาดและศูนย์กลางตลาดที่สำคัญ

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดเล็ก ซึ่งไม่มีศูนย์กลางของตลาด การซื้อขายสินค้าส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามแหล่งชุมชนเทศบาลและสุขาภิบาลต่าง ๆ ในแต่ละท้องที่ของอำเภอในจังหวัด โดยมีแหล่งชุมชนที่เป็นแหล่งซื้อขายสินค้าที่สำคัญอยู่จำนวน 9 แห่ง คือ

- (1) แหล่งชุมชนตลาดสดเทศบาลเมืองกระบี่ ตำบลปากน้ำ
อำเภอเมืองกระบี่
- (2) แหล่งชุมชนตลาดเก่า ตำบลกระบี่ใหญ่ อำเภอเมืองกระบี่
- (3) แหล่งชุมชนตลาดสุขาภิบาลเหนือคลอง บ้านเหนือคลอง
ตำบลเหนือคลอง อำเภอเมืองกระบี่
- (4) แหล่งชุมชนตลาดสุขาภิบาลอ่าวลึกเหนือ ตำบลอ่าวลึกเหนือ
อำเภออ่าวลึก
- (5) แหล่งชุมชนตลาดสุขาภิบาลคลองพน ตำบลคลองพน อำเภอคลองท่อม
- (6) แหล่งชุมชนสุขาภิบาลเขาพนม ตำบลเขาพนม อำเภอเขาพนม
- (7) แหล่งชุมชนตลาดลำทับ ตำบลลำทับ กิ่งอำเภอลำทับ
- (8) แหล่งชุมชนตลาดสุขาภิบาลเกาะลันตา ตำบลเกาะลันตา
อำเภอเกาะลันตา
- (9) แหล่งชุมชนตลาดสุขาภิบาลคลองท่อม อำเภอคลองท่อม
อำเภอคลองท่อม

แหล่งชุมชนในตลาดดังกล่าว นอกจากเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าอุปโภคและบริโภคแล้ว ยังเป็นแหล่งซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าเกษตรที่สำคัญ เช่น ปาล์ม กาแฟ ยางพารา มะพร้าว และมะม่วงหิมพานต์ เป็นต้น โดยมีพ่อค้าในแหล่งชุมชนดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นพ่อค้าคนกลางในการซื้อขาย แล้วจะรวบรวมสินค้านำไปขายต่อยังโรงงานในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง คือ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี

4. สินค้าเข้า และสินค้าออก

4.1 สินค้าเข้า สินค้าเข้าที่สำคัญของจังหวัดกระบี่ คือ

- น้ำมันเชื้อเพลิง การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงถ้าเป็นยี่ห้อ ปตท. จะนำเข้ามาจากจังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนยี่ห้อเชลล์ บางส่วนก็จะนำเข้ามาจากจังหวัดนครศรีธรรมราช

- แก๊สหุงต้ม ที่มีตัวแทนจำหน่ายในจังหวัด มี 4 ยี่ห้อ คือ ปตท. เอสโซ่ เชลล์ และสยามแก๊ส โดยแก๊ส ปตท. จะนำเข้ามาจากคลังแก๊สโคกกลอย จังหวัดพังงา เชลล์แก๊สและเอสโซ่จะนำเข้ามาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่วนสยามแก๊สนั้นมีโรงงานอัดแก๊สอยู่ในจังหวัดที่บ้านน้ำจวน อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่

- วัสดุก่อสร้าง ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากกรุงเทพฯ เช่น เหล็กเส้น และอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ส่วนปูนซีเมนต์ส่วนใหญ่นำเข้ามาจาก บริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) จังหวัดนครราชสีมา

- สินค้าทุน เช่น เครื่องจักร เครื่องยนต์ เครื่องมือการเกษตร ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากกรุงเทพมหานครและจังหวัดตรัง สุราษฎร์ธานี นครราชสีมา

- สินค้าอุปโภคบริโภค ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากแหล่งผลิตในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดแหล่งผลิตต่าง ๆ เช่น ข้าวสารจะนำเข้ามาจากจังหวัดนครปฐม ตรัง พัทลุง นครราชสีมา ไข่ไก่และไข่เป็ดจะนำเข้ามาจากจังหวัดฉะเชิงเทรา ผักสดต่าง ๆ จะนำเข้ามาจากตลาดนัดหัวอิฐ จังหวัดนครราชสีมา

นอกจากนี้ยังมีการนำสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศโดยผ่านศุลกากร กระทบปี ในปี 2531 มีสินค้านำเข้า 2 ชนิดคือ ตาข่ายสำหรับใส่ลูกปาล์ม และด้ายไนลอน มีปริมาณทั้งสิ้น 2,044.80 กก. มูลค่า 1,000,754.62 บาท

4.2 สินค้าออก สินค้าออกที่สำคัญของจังหวัดกระบี่ส่วนใหญ่เป็นสินค้าวัตถุดิบทางการเกษตรและสินค้าแปรรูปจากสินค้าเกษตร เช่น ยางแผ่นดิบ ยางแผ่นรมควัน เมล็ดกาแฟ มะพร้าวผล มะพร้าวแห้ง เมล็ดมะม่วง ถ่านไม้ และสินค้าประมงต่าง ๆ เช่น ปลาหมึก กุ้ง ปู และปลาชนิดต่าง ๆ และยังมีสินค้าหัตถกรรมที่ส่งออกไปขายยังกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง เช่น เสื้อโปเตเย ชีววางของ ตักตาไก่ และผลิตภัณฑ์จากหอยทะเล

นอกจากนี้ยังมีสินค้าออกต่างประเทศที่สำคัญ ของจังหวัดกระบี่ คือ ถ่านไม้ ซึ่งส่วนใหญ่จะส่งไปยังประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ในปี 2531 มีปริมาณ 2,441,400 กก. มูลค่า 3,421,269 บาท

ตารางแสดงปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออก
ณ ด้านศุลกากรจังหวัดกระบี่

| ชนิดสินค้า | ปี 2530 | | ปี 2531 | |
|--------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | ปริมาณ (กก.) | มูลค่า (บาท) | ปริมาณ (กก.) | มูลค่า (บาท) |
| ถ่านไม้ปาเลน | 3,795,000 | 5,038,980.09 | 2,441,400 | 3,421,269.86 |
| แรยิบซั่ม | 402,998,500 | 109,842,473.00 | 572,437,109 | 139,698,754.80 |
| รวม | 406,793,500 | 114,880,453.09 | 574,878,509 | 143,120,024.66 |

- หมายเหตุ - ถ่านไม้ปาเลนส่งออกไปประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์
- แรยิบซั่ม ส่งออกไปประเทศ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ศรีลังกา

ตารางแสดง ปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้า
ณ ด้านศุลกากรจังหวัดกระบี่

| ชนิดสินค้า | ปี 2530 | | ปี 2531 | | นำเข้า จาก ประเทศ |
|--------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|-------------------------|
| | ปริมาณ (กก.) | มูลค่า (บาท) | ปริมาณ (กก.) | มูลค่า (บาท) | |
| เครื่องขั้วนด้ายของเก่าใช้แล้ว | 192,000 | 2,347,824.00 | - | - | มาเลเซีย |
| เครื่องยกไฮโดรลิก | 870 | 245,225.50 | - | - | มาเลเซีย |
| ตาข่ายสำหรับใส่ลูกปาล์ม | - | - | 1,584.70 | 253,954.21 | สิงคโปร์ |
| ด้ายไนลอน | - | - | 460.00 | 746,799.41 | สิงคโปร์ |
| รวม | 192,870 | 2,593,049.50 | 2,044.70 | 1,000,754.62 | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางแสดง ปริมาณและมูลค่าการส่งออกถ่านไม้ไปต่างประเทศทางท่าศุลกากรกระบี่

| เดือน | ปริมาณ (ตัน) | | มูลค่า (บาท) | |
|------------|--------------|-------|--------------|------------|
| | 2530 | 2531 | 2530 | 2531 |
| มกราคม | 156 | 510.0 | 204,657.95 | 724,539.20 |
| กุมภาพันธ์ | 271 | 222.0 | 326,404.00 | 293,432.00 |
| มีนาคม | 526 | 372.0 | 684,436.75 | 497,220.01 |
| เมษายน | 301 | 276.0 | 351,147.24 | 377,547.75 |
| พฤษภาคม | 389 | 240.0 | 503,972.75 | 333,067.00 |
| มิถุนายน | 402 | 369.0 | 555,005.39 | 483,697.14 |
| กรกฎาคม | 480 | 144.0 | 660,674.02 | 206,584.00 |
| สิงหาคม | 189 | 196.2 | 281,358.00 | 268,061.28 |
| กันยายน | 388 | 228.0 | 534,453.50 | 391,344.25 |
| ตุลาคม | 510 | 196.2 | 688,485.46 | 268,310.18 |
| พฤศจิกายน | 316.2 | 216.0 | 495,529.98 | 244,669.00 |
| ธันวาคม | 228 | 120.0 | 310,553.25 | 174,737.52 |

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดกระบี่

5. ภาวะการครองชีพ ประชากรของจังหวัดกระบี่มีรายได้เฉลี่ยคนละ 23,743 บาทต่อปี ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดอันดับพื้นที่ของจังหวัดกระบี่ไว้ในประเภทพื้นที่ความยากจนหนาแน่นน้อย

ฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนจังหวัดกระบี่แม้ว่าจะไม่จัดอยู่ในขั้นยากจน แต่ตามภาวะการณที่เป็นจริงแล้ว คาดว่ามีประชากรที่มีฐานะยากจน ประมาณ 30% ของประชากรทั้งจังหวัด ทั้งนี้เพราะเศรษฐกิจส่วนใหญ่ตกอยู่กับกลุ่มนายทุน กลุ่มพ่อค้า ซึ่งมีเพียง 1% ของประชากรทั้งจังหวัด การทำสวนยางกิติ ทำสวนปาล์ม น้ำมันกิติ การทำประมงน้ำลึกกิติ ซึ่งเป็นอาชีพหลักของจังหวัดกระบี่ ล้วนแต่ต้องใช้เงินทุนสูง ประชาชนทั่วไปไม่สามารถลงทุนได้ จึงมีประชาชนที่รับจ้างกริดอย่าง รับจ้างทำงานตามสวนปาล์มฯ รับจ้างเป็นคนงานเรือประมงอยู่เป็นจำนวนมาก ประชากรเหล่านี้จะมีรายได้จากค่าจ้างไม่ตลอดทั้งปี แม้ว่าจะมีค่าจ้างค่อนข้างสูง วันละ 50-100 บาทก็ตาม แต่เนื่องจากไม่มีรายได้ตลอดทั้งปี ฐานะความเป็นอยู่จึงจัดอยู่ในขั้น

ยากจน เอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประชาชนมีฐานะยากจนอยู่ ทั้ง ๆ ที่จังหวัดกระบี่มีฝนตกถึง 8 เดือน เนื่องจากประชาชนมีนิสัยรักสงบ รักสันโดษ พอใจสิ่งที่เป็นอยู่ ขาดความกระตือรือร้นในการประกอบอาชีพและที่สำคัญที่สุดก็คือเกษตรกรยังขาดการรวมกลุ่มอาชีพต่าง ๆ จึงทำให้ขาดอำนาจต่อรองกับพ่อค้าคนกลาง ซึ่งเป็นเรื่องที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขต่อไป

3.2.4 การศึกษาด้านแหล่งเงินทุนและโครงสร้างงบประมาณโครงการ

การจัดสร้างท่าอากาศยานกระบี่ กำหนดให้กรมการบินพาณิชย์ เป็นผู้ลงทุนในการรับผิดชอบด้านการก่อสร้าง โดยต้องอาศัยงบประมาณของทางรัฐบาล

เนื่องจากท่าอากาศยานเป็นการให้บริการในทางสาธารณะ เช่นเดียวกับสาธารณูปโภคอื่น ๆ อันเป็นสิ่งที่รัฐบาลต้องปรับปรุงให้เพียงพอกับความต้องการอยู่เสมอ การจัดทำท่าอากาศยานจึงมิได้มุ่งแต่เพียงผลกำไร แต่มุ่งที่จะส่งเสริมระบบเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น ธุรกิจ การท่องเที่ยวอื่นเป็นผลตอบแทนที่จะมาสู่รัฐ

การคิดถึงความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน ยังไม่สามารถชี้ชัดลงไปได้ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ เพราะว่าเป็นผลประโยชน์ตอบแทนทางอ้อมแต่ด้านอื่น ๆ เช่น รายได้จากการท่องเที่ยว ธุรกิจการค้าด้านอื่น ๆ จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์เหล่านั้นด้วย

3.2.5 การศึกษาการประมาณผลตอบแทนโครงการ

ผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานกระบี่ ได้แก่ ผลตอบแทนทางการเงินและผลตอบแทนทางสังคม ผลตอบแทนทางการเงินแบ่งเป็นรายได้ที่เกี่ยวกับกิจกรรมการบิน เช่น ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ค่าธรรมเนียมการขึ้น-ลงอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการจอดอากาศยานและรายได้ส่วนที่ไม่เกี่ยวกับกิจกรรมการบิน เช่น ค่าเช่า อสังหาริมทรัพย์ ค่าสัมปทานและรายได้อื่น ๆ ผลตอบแทนทางการเงินนี้จะประมาณการจากปริมาณการจราจรของท่าอากาศยาน

ส่วนผลตอบแทนทางสังคมเป็นผลที่เกิดขึ้นภายนอกโครงการ และเป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม กรณีการประเมินผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานกระบี่ได้พิจารณาผลตอบแทนที่สามารถประเมินมูลค่าในรูปตัวเงินที่สำคัญ 2 รายการ คือ ผลตอบแทนจากการลงทุนก่อสร้างท่าอากาศยาน ที่มีผลต่อภาคการผลิตของประเทศในทุกสาขาการผลิต ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ รวมของระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น และผลตอบแทนในรูปของเวลาที่ออมได้ หรือการประหยัดเวลาจากการเดินทาง ซึ่งผู้โดยสารจะได้รับประโยชน์ในส่วนนี้ โดยประเมินมูลค่าของเวลาในรูปของตัวเงิน

3.3 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านสังคม

3.3.1 สถานสังคมระดับประเทศ

1) ประชากร

ประชากรของประเทศไทยในปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 54.5 ล้านคน มีอัตราการเพิ่มของประชากรลดลงร้อยละ 1.5 ตามเป้าหมายประชากรในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ซึ่งลดอัตราเพิ่มประชากรจากประมาณร้อยละ 1.7 ในปี 2529 ให้เหลือ 1.3 ในปีสิ้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 โดยคาดว่าจะมีประชากรประมาณ 57 ล้านคนในปี 2534 อัตราเกิดประมาณ 19.1 ต่อประชากร 1,000 คน และอัตราตายประมาณ 5.7 ต่อประชากร 1,000 คน สัดส่วนวัยเด็กลดลงในขณะที่ประชากรวัยทำงานและผู้สูงอายุจะเพิ่มขึ้น คาดว่าสิ้นปี 2543 จะมีประชากรประมาณ 63.3 ล้านคน และสัดส่วนของวัยเด็กจะลดลงเหลือร้อยละ 26 ผู้สูงอายุเพิ่มเป็นร้อยละ 8 ที่เหลือร้อยละ 66 จะเป็นประชากรวัยแรงงาน ฉะนั้นประเทศไทยต้องประสบปัญหาการว่างงาน และการทำงานต่ำกว่าระดับต่อไปอีก

การพัฒนาในด้านต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงด้านสาธารณสุขและสุขภาพอนามัย การศึกษาระดับต่าง ๆ การสื่อสาร และการคมนาคม ตลอดจนการเพิ่มรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรเป็นสาเหตุสำคัญให้อัตราการตายรวมอัตราการตายของทารก และอัตราการไม่รู้หนังสือ ได้ลดลงอย่างมาก การย้ายถิ่นในลักษณะต่าง ๆ มีมากขึ้น ฉะนั้นความเป็นชุมชนเมืองจะขยายตัวมากขึ้น และมีจำนวนประชากรเมืองมากขึ้นตามมา ในปี 2527 มีประชากรประมาณ 13 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 26 อาศัยอยู่ในเขตเมือง ซึ่งประกอบด้วยเขตเทศบาลทุกแห่งและสุขาภิบาลที่มีประชากรตั้งแต่ 5,000 คนขึ้นไป และมีความหนาแน่นไม่ต่ำกว่า 1,000 คน/ตร.กม. คาดว่าประชากรเมืองจะเพิ่มขึ้นเป็น 16 ล้านคน/ร้อยละ 29 คนในปี 2534 ประมาณครึ่งหนึ่งจะอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งจะต้องการทรัพยากร เพื่อจัดหาบริการสังคม ชุมชนเมืองเป็นจำนวนมากในอนาคต

2) การศึกษา

สภาพทั่วไปทางการศึกษา จำนวนโรงเรียน และสถานการศึกษาตั้งแต่ระดับก่อนประถมศึกษาถึงอุดมศึกษา ในปีการศึกษา 2527 มีทั้งหมด 39,891 โรงเรียน และเพิ่มเป็น 41,059 โรงเรียน ในการศึกษา 2528 จำนวนโรงเรียนในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการปีการศึกษา 2527 และ 2528 จำนวน 35,654 โรงเรียน และ 36,408 โรงเรียน ตามลำดับ จำนวนโรงเรียนในสังกัดงานคณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติมากที่สุด

ตาราง แสดงจำนวนประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2529-2531

| ลำดับที่ | จังหวัด | 2529 | 2531 | 2531 | หมายเหตุ |
|----------|--------------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| | รวมทั้งราชอาณาจักร | 52,969,204 | 53,873,172 | 54,960,917 | รวมภาค |
| 1 | กรุงเทพมหานคร | 5,468,915 | 5,609,352 | 5,716,779 | ภาคกลางรวม |
| 2 | สมุทรปราการ | 689,631 | 741,905 | 789,060 | 2529 เท่ากับ |
| 3 | นนทบุรี | 525,475 | 571,871 | 596,381 | 9,809,778 |
| 4 | ปทุมธานี | 402,080 | 415,193 | 435,409 | 2530 เท่ากับ |
| 5 | พระนครศรีอยุธยา | 664,245 | 668,611 | 677,628 | 10,075,324 |
| 6 | อ่างทอง | 273,861 | 273,623 | 277,826 | 2531 เท่ากับ |
| 7 | ลพบุรี | 719,652 | 720,591 | 735,464 | 10,329,566 |
| 8 | สิงห์บุรี | 218,880 | 220,066 | 226,890 | |
| 9 | ชัยนาท | 343,254 | 344,362 | 353,125 | |
| 10 | สระบุรี | 503,787 | 509,750 | 521,006 | |
| 11 | ชลบุรี | 835,766 | 849,807 | 807,207 | ภาคตะวันออกรวม |
| 12 | ระยอง | 430,924 | 435,924 | 440,255 | 2529 เท่ากับ |
| 13 | จันทบุรี | 403,545 | 412,750 | 422,531 | 3,417,759 |
| 14 | ตราด | 175,981 | 180,573 | 188,361 | 2530 เท่ากับ |
| 15 | ฉะเชิงเทรา | 540,864 | 550,787 | 569,411 | 3,481,014 |
| 16 | ปราจีนบุรี | 815,983 | 833,092 | 854,245 | 2531 เท่ากับ |
| 17 | นครนายก | 214,696 | 218,381 | 223,212 | 3,505,222 |
| 18 | นครราชสีมา | 2,265,901 | 2,298,024 | 2,325,124 | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือรวม |
| 19 | บุรีรัมย์ | 1,330,941 | 1,382,451 | 1,403,383 | |
| 20 | สุรินทร์ | 1,217,224 | 1,237,770 | 1,258,059 | 2529 เท่ากับ |
| 21 | ศรีสะเกษ | 1,236,492 | 1,261,694 | 1,282,303 | 18,552,107 |
| 22 | อุบลราชธานี | 1,776,426 | 1,810,846 | 1,862,413 | 2530 เท่ากับ |
| 23 | ยโสธร | 496,690 | 504,940 | 512,230 | 18,884,192 |
| 24 | ชัยภูมิ | 972,219 | 984,896 | 1,016,000 | 2531 เท่ากับ |
| 25 | ขอนแก่น | 1,617,572 | 1,638,260 | 1,649,546 | 19,254,245 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับดูเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ แสดงจำนวนประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2529-2531 (ต่อ)

| ลำดับที่ | จังหวัด | 2529 | 2530 | 2531 | หมายเหตุ |
|----------|------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 26 | อุดรธานี | 1,710,351 | 1,740,650 | 1,768,241 | |
| 27 | เลย | 519,363 | 528,871 | 536,070 | |
| 28 | หนองคาย | 774,352 | 788,360 | 850,646 | |
| 29 | มหาสารคาม | 857,041 | 866,519 | 880,184 | |
| 30 | ร้อยเอ็ด | 1,167,243 | 1,184,070 | 1,202,645 | |
| 31 | กาฬสินธุ์ | 836,267 | 849,529 | 870,269 | |
| 32 | สกลนคร | 905,958 | 923,184 | 938,049 | |
| 33 | นครพนม | 596,512 | 606,521 | 616,693 | |
| 34 | มุกดาหาร | 271,555 | 277,607 | 282,390 | |
| 35 | เชียงใหม่ | 1,296,373 | 1,313,859 | 1,345,715 | ภาคเหนือรวม |
| 36 | ลำพูน | 402,304 | 404,381 | 409,357 | 2529 เท่ากับ |
| 37 | ลำปาง | 744,567 | 744,243 | 756,132 | 10,490,201 |
| 38 | อุตรดิตถ์ | 445,830 | 448,347 | 452,264 | 2530 เท่ากับ |
| 39 | แพร่ | 478,577 | 482,000 | 289,399 | 10,585,241 |
| 40 | น่าน | 423,180 | 427,676 | 432,210 | 2531 เท่ากับ |
| 41 | พะเยา | 485,148 | 488,701 | 492,848 | 10,731,609 |
| 42 | เชียงราย | 987,383 | 997,728 | 1,009,608 | |
| 43 | แม่ฮ่องสอน | 159,547 | 162,486 | 165,813 | |
| 44 | นครสวรรค์ | 1,052,979 | 1,059,909 | 1,072,876 | |
| 45 | อุทัยธานี | 288,680 | 292,743 | 295,809 | |
| 46 | กำแพงเพชร | 627,891 | 635,049 | 643,763 | |
| 47 | ตาก | 326,723 | 330,120 | 336,714 | |
| 48 | สุโขทัย | 572,352 | 577,597 | 582,849 | |
| 49 | พิษณุโลก | 746,755 | 756,073 | 767,350 | |
| 50 | พิจิตร | 542,825 | 544,900 | 547,901 | |
| 51 | เพชรบูรณ์ | 909,087 | 919,449 | 931,001 | |
| 52 | ราชบุรี | 691,588 | 699,422 | 705,101 | ภาคตะวันตกรวม |
| 53 | กาญจนบุรี | 633,775 | 643,804 | 663,531 | 2529 เท่ากับ |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ แสดงจำนวนประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2529-2531 (ต่อ)

| ลำดับที่ | จังหวัด | 2529 | 2530 | 2531 | หมายเหตุ |
|----------|-----------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| 54 | สุพรรณบุรี | 797,580 | 804,051 | 811,335 | 4,091,480 |
| 55 | นครปฐม | 617,596 | 619,518 | 630,805 | 2530 เท่ากับ |
| 56 | สมุทรสาคร | 327,677 | 334,170 | 340,952 | 4,130,964 |
| 57 | สมุทรสงคราม | 205,306 | 204,136 | 204,822 | 2531 เท่ากับ |
| 58 | เพชรบุรี | 412,337 | 415,740 | 418,771 | 4,189,185 |
| 59 | ประจวบคีรีขันธ์ | 405,621 | 410,117 | 413,868 | |
| 60 | นครศรีธรรมราช | 1,367,265 | 1,376,926 | 1,396,209 | ภาคใต้รวม |
| 61 | กระบี่ | 265,697 | 272,365 | 280,818 | 2529 เท่ากับ |
| 62 | พังงา | 199,088 | 202,067 | 205,997 | 6,607,877 |
| 63 | ภูเก็ต | 150,295 | 151,716 | 155,367 | 2530 เท่ากับ |
| 64 | สุราษฎร์ธานี | 688,859 | 699,805 | 713,528 | 6,716,437 |
| 65 | ระนอง | 102,258 | 104,524 | 107,808 | 2531 เท่ากับ |
| 66 | ชุมพร | 366,247 | 372,451 | 383,258 | 6,851,091 |
| 67 | สงขลา | 1,024,023 | 1,044,244 | 1,060,029 | |
| 68 | สตูล | 202,075 | 207,599 | 212,446 | |
| 69 | ตรัง | 477,022 | 484,148 | 502,968 | |
| 70 | พัทลุง | 435,629 | 441,195 | 448,580 | |
| 71 | ปัตตานี | 498,032 | 505,877 | 518,079 | |
| 72 | ยะลา | 321,701 | 330,353 | 339,222 | |
| 73 | นราธิวาส | 511,686 | 523,167 | 536,782 | |

๕๖ ๕

ทั้งปีการศึกษา 2527 และ 2528 ซึ่งมีจำนวน 30,587 โรงเรียน และ 31,250 โรงเรียน ตามลำดับ โรงเรียนเอกชนในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการมีทั้งหมด 2,853 โรงเรียน ในปีการศึกษา 2527 เป็นโรงเรียนประเภทสามัญศึกษา 2,472 โรงเรียน โรงเรียนประเภทอาชีวศึกษา 381 โรงเรียน ปีการศึกษา 2528 มีโรงเรียนเอกชนจำนวน 2,896 โรงเรียน โรงเรียนประเภทสามัญศึกษา 2,502 โรงเรียน ประเภทอาชีวศึกษา 394 โรงเรียน โรงเรียนในสังกัดกระทรวงมหาดไทยมี 4,198 โรงเรียน ปีการศึกษา 2527 และเพิ่มเป็น 4,610 โรงเรียนในปีการศึกษา 2528 โรงเรียนและสถาบันการศึกษาในสังกัดทบวงมหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2527 และ 2528 มีจำนวน 39 แห่ง และ 41 แห่ง ตามลำดับ มหาวิทยาลัยของรัฐมีจำนวน 14 แห่ง ทั้งปีการศึกษา 2527 และ 2528 มหาวิทยาลัย/วิทยาลัยเอกชน ปีการศึกษา 2527 มี 15 แห่งเพิ่มเป็น 17 แห่งในปีการศึกษา 2528 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยมี 10 แห่ง

3) ขนบธรรมเนียมประเพณี

คนไทยมีความยึดมั่นในสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ การแสดงออกของคนในชาติและประเพณีเกี่ยวกับบุคคลทั่วไป มีความสมัครสมานสามัคคีร่วมใจในการประกอบอาชีพ มีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ความนับถือยกย่องกันและกันในชุมชน ศาสนาก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีความผูกพันกับการดำรงชีวิตของประชาชนในสังคมไทยเป็นอย่างมาก ดังเช่น การทำบุญในเทศกาลต่าง ๆ มีประเพณีอันสำคัญทางศาสนา อันเกี่ยวกับวันที่สำคัญ ๆ เช่น วันวิสาขบูชา วันมาฆบูชา วันเข้าพรรษา วันออกพรรษา

ขนบธรรมเนียมประเพณีไทยบางอย่างได้มีการกำหนดรูปแบบของสังคมไทย ให้มีลักษณะเฉพาะของตนเอง มีความเป็นเอกลักษณ์ของไทย ดังเช่น การยกย่องผู้ใหญ่ กตัญญูรู้คุณ การโอบอ้อมอารี การทำบุญตั้งที่กล่าวข้างต้น การสร้างวัดและการทำบุญให้ทาน

4) ศาสนา

จำนวนผู้นับถือศาสนา จำแนกตามศาสนาต่าง ๆ นั้น นับแต่ปี 2524 จนถึงปี 2528 มีผู้นับถือศาสนาพุทธถึงประมาณร้อยละ 95 รองลงได้แก่ ศาสนาอิสลาม และศาสนาคริสต์ ตามลำดับ สำหรับศาสนาอื่น ๆ ได้แก่ ศาสนาพราหมณ์ ฮินดู ซิกข์ เป็นต้น มีผู้นับถือ น้อยมาก

ตารางที่ จำนวนผู้นับถือศาสนา จำแนกตามประเภทของศาสนา พ.ศ. 2524-2528

| ปี | จำนวนผู้นับถือศาสนา | | | | |
|------|---------------------|------------|-----------|---------|---------|
| | รวม | พุทธ | อิสลาม | คริสต์ | อื่น |
| 2524 | 47,978,483 | 45,549,418 | 1,935,638 | 283,262 | 165,165 |
| 2525 | 48,601,900 | 46,232,510 | 2,011,793 | 270,644 | 86,953 |
| 2526 | 49,277,400 | 47,049,223 | 1,896,427 | 267,381 | 64,369 |
| 2527 | 50,283,264 | 47,606,640 | 2,237,115 | 431,453 | 8,056 |
| 2528 | 51,528,164 | 48,926,345 | 2,013,472 | 273,537 | 314,810 |

หมายเหตุ : ในช่องอื่น ๆ ได้แก่ ศาสนาพราหมณ์ ฮินดู ซิกข์ เป็นต้น
ที่มา : 1. สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

2. กรมการศาสนา กระทรวงศึกษาธิการ

ตารางที่ ๓ จำนวนวัดและพระภิกษุ จำแนกตามภาค พ.ศ. 2524-2528

| ปี | ทั่วราชอาณาจักร | | กลาง | | ตะวันออกเฉียงเหนือ | | เหนือ | | ใต้ | |
|------|-----------------|----------|-------|----------|--------------------|----------|-------|----------|-------|----------|
| | วัด | พระภิกษุ | วัด | พระภิกษุ | วัด | พระภิกษุ | วัด | พระภิกษุ | วัด | พระภิกษุ |
| 2524 | 30,459 | 350,255 | 8,403 | 144,631 | 15,443 | 123,023 | 4,246 | 56,227 | 2,367 | 26,374 |
| 2525 | 39,674 | 247,058 | 6,123 | 124,973 | 15,596 | 89,587 | 6,610 | 38,851 | 2,345 | 20,647 |
| 2526 | 31,187 | 264,456 | 6,239 | 120,232 | 15,725 | 88,749 | 6,919 | 34,851 | 2,304 | 20,624 |
| 2527 | 31,628 | 273,277 | 6,353 | - | 15,925 | - | 7,041 | - | 2,309 | - |
| 2528 | 31,929 | 338,523 | 6,451 | 157,638 | 16,018 | 101,119 | 7,120 | 40,470 | 2,340 | 39,296 |

ที่มา : กรมการศาสนา กระทรวงศึกษาธิการ

จำนวนศาสนสถาน วัดของศาสนาพุทธมีอัตราส่วนสูงถึงร้อยละ 90.8 รองลงมาได้แก่ จำนวนมัสยิดประมาณร้อยละ 6.9 จำนวนวัดคริสต์ประมาณร้อยละ 2.2 ถ้าพิจารณาถึงการกระจายของจำนวนวัดและจำนวนพระภิกษุในแต่ละภาคของประเทศในช่วงปี 2524-2528 พบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนวัดมากที่สุด ประมาณร้อยละ 47.6 ของจำนวนวัดทั้งประเทศ ภาคใต้เป็นภาคที่มีจำนวนวัดน้อยที่สุด ประมาณร้อยละ 7.5 ทั้งนี้เนื่องจากภาคใต้นั้นประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม

จำนวนพระภิกษุ พบว่า ภาคกลางมีจำนวนพระภิกษุมากที่สุด ประมาณร้อยละ 47.3 ของจำนวนพระภิกษุทั่วประเทศ รองลงมาได้แก่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณร้อยละ 30.0 ภาคใต้มีจำนวนพระภิกษุน้อยที่สุดประมาณร้อยละ 9.7 เช่นเดียวกับจำนวนวัด

5) การปกครอง

ประเทศไทยแบ่งการปกครองออกเป็น 6 ภาค ซึ่งประกอบด้วย ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ แต่จะเห็นได้ว่าภาคกลางมีความสำคัญมากที่สุดเพราะ เป็นศูนย์รวมความจริง ๆ และเป็นที่ตั้งของเมืองหลวงของประเทศ ดูภาพประกอบ 3.1

6) การสาธารณสุข

การบริการสาธารณสุขในประเทศไทยปัจจุบันอยู่ในระดับที่สูงมากเมื่อได้พิจารณาอัตราส่วนระหว่าง จำนวนเตียง : ประชากร โดยเฉลี่ยทั่วประเทศ 1:1028 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีอัตราส่วนเท่ากับ 1:250 ตามมาตรฐานองค์การอนามัยโลก ปัจจุบันประเทศไทยมีจำนวนสถานพยาบาลในระดับชุมชนครบเกือบทั่วทุกอำเภอ แต่อย่างไรก็ตาม ในท้องที่บางส่วนยังขาดแคลนอยู่

จำนวนเตียงของสถานพยาบาลทั้งหมด 53,278 เตียง จำนวน 1,196 แห่ง ซึ่งแยกออกเป็นการบริการของรัฐ 41,755 เตียง จำนวน 717 แห่ง (ปี พ.ศ. 2532) และการบริการของเอกชน 11,523 เตียง จำนวน 479 แห่ง (ปี พ.ศ. 2530) (ไม่รวมกับของจังหวัดนนทบุรี และอำเภอวังทอง เพราะไม่มีข้อมูลของโรงพยาบาลเอกชน)

สำหรับประเทศไทยเริ่มให้บริการทางด้านสาธารณสุขมาเป็นเวลานาน ซึ่งทางกระทรวงสาธารณสุขได้มีการปรับปรุงให้บริการทางด้านสาธารณสุขแก่ประชากรภายในประเทศมาตลอด การให้บริการนั้นอาศัยด้านสาธารณสุขมูลฐาน โดยแบ่งระดับการให้บริการออกเป็น 4 ระดับภายในประเทศ คือ

1. บริการสาธารณสุขมูลฐาน เป็นการให้ความรู้เบื้องต้นแก่ประชาชนให้สามารถช่วยตนเองได้ โดยอาสาสมัครจากชุมชน

2. ศูนย์บริการสาธารณสุขและโรงพยาบาลอำเภอให้บริการทางด้านรักษาที่ไม่ยากนัก และส่งเสริมสุขภาพเป็นหลัก
3. โรงพยาบาลจังหวัด ชีตความสามารถให้ด้านบริการสูงกว่าโรงพยาบาลอำเภอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการรักษาโรคเฉพาะอย่าง และการฟื้นฟูสมรรถภาพ
4. โรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลภาค โรงพยาบาลเฉพาะโรค และโรงพยาบาลของโรงเรียนแพทย์ มีขีดความสามารถให้บริการมากกว่าโรงพยาบาลอำเภอและโรงพยาบาลจังหวัด สามารถแบ่งการรักษาออกเป็นหน่วยต่าง ๆ

3.3.2 สถานสังคมระดับภาค

1) ประชากร

ภาคใต้มีประชากรประมาณ 6.9 ล้านคน หรือร้อยละ 13.05 ของประชากรทั้งประเทศ จังหวัดที่มีประชากรมากที่สุดได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช (1.3 ล้านคน) จังหวัดระนองมีประชากรน้อยที่สุด (0.1 ล้านคน) มีประชากรในวัยทำงานประมาณ 70.97 เป็นผู้อยู่ในกำลังแรงงานประมาณร้อยละ 46.22 ของประชากรทั้งหมด ในจำนวนนี้ผู้เป็นผู้มีงานทำร้อยละ 93.46 มีอาชีพหลักคือการทำประมง และปลูกยางพารา ปาล์มน้ำมัน กาแฟ จังหวัดที่มีอัตราการเพิ่มประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดกระบี่ รองลงมาคือ จังหวัดระนองและสตูล ตามลำดับขนาดและการกระจายตัวของประชากรจะมีจำนวนมากและกระจายตัวต่อเนื่องทางด้านตะวันออกของภาค ส่วนทางด้านตะวันตกจะมีประชากรน้อย ยกเว้นจังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวความหนาแน่นของประชากรมากที่สุดคือ จังหวัดภูเก็ต น้อยที่สุดคือ จังหวัดระนอง

2) สถานสังคม

2.1) การปกครองภาคใต้แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 14 จังหวัด 109 อำเภอ 20 กิ่งอำเภอ 20,250 ตำบล และ 7,125 หมู่บ้าน มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร 43 คน การกระจายของประชากรจับกลุ่มกันหนาแน่นตามหมู่บ้าน และกระจายอยู่เป็นหลัง ๆ ตามบริเวณที่ทำการเพาะปลูก เช่น สวนยางพารา สวนมะพร้าว สำหรับชุมชนเมืองในภาคใต้ใน พ.ศ. 2524 ประกอบด้วย เทศบาลเมือง 17 แห่ง เทศบาลตำบล 8 แห่ง และสุขาภิบาล 113 แห่ง

2.2) การศึกษา ภาคใต้ โดยเฉพาะในเขตชนบทมีหมู่บ้านที่ประชากรมีระดับการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของประเทศร้อยละ 27 ของหมู่บ้านในชนบททั้งหมด ซึ่งในขณะที่เดียวกันมีหมู่บ้านที่ไม่มีสถานที่ให้ความรู้ในหมู่บ้านเลย ร้อยละ 26.6 ของหมู่บ้านในชนบททั้งหมดของภาค สถานศึกษาในระดับอุดมศึกษามี 3 แห่ง คือ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์วิทยาเขตหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา วิทยาลัยเขตปัตตานีและวิทยาเขตสงขลา ตั้งอยู่อำเภอเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จังหวัดสงขลา นอกจากนี้ยังมีวิทยาลัยครูรวมทั้งหมด 5 แห่ง เปิดสอนในระดับปริญญาตรี ตั้งอยู่ที่จังหวัดภูเก็ต สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และยะลา

2.3) การสาธารณสุข

มีโรงพยาบาลขนาด 600-1,000 เตียงอยู่ที่จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี มีโรงพยาบาลประจำจังหวัด ประจำอำเภอ กระจายอยู่ทั่วไป ในปี 2530 มีสัดส่วนของบุคคลากรด้านสาธารณสุขอยู่ในเกณฑ์ดีเมื่อเปรียบเทียบกับภาคอื่นๆ คือ แพทย์ 1 คนต่อประชากร 7,000 คน เป็นอันดับ 2 ของประเทศรองจากภาคกลาง พยาบาล 1 คนต่อประชากร 1,235 คน เป็นอันดับ 2 ของประเทศรองจากภาคกลาง เจ้าหน้าที่อนามัย 1 คนต่อประชากร 3,512 คน เป็นอันดับ 1 ของประเทศ

2.4) ขนบธรรมเนียม ประเพณี ศาสนา

ภาคใต้มีมรดกทางวัฒนธรรมที่ปรากฏอยู่มีจำนวนมากมาย พอสรุปได้ดังนี้

- วัฒนธรรมที่ต้องใช้ภาษา ได้แก่ ภาษาและความคิดของท้องถิ่น
- การละเล่นพื้นเมือง ได้แก่ หนังควบ (หนังตะลุง) มโนราห์
เพลงบอก มะโย่ง รอเง็ง กะหลอ ซนโต

- ความเชื่อ และประเพณี ทางศาสนาพุทธและอิสลาม ได้แก่
1) ประเพณี 12 เดือน งานเกี่ยวกับการทำบุญ เช่น
สงกรานต์ เข้า-ออกพรรษา งาน 12 เดือน ฯลฯ

2) ประเพณีเกี่ยวกับชีวิต เช่น การเกิด การทำขวัญเด็ก
การบวช การแต่งงาน การตาย เป็นต้น

- ด้านศิลปกรรม ได้แก่ รูปหนังตะลุง ฉายก เครื่องถม
เรือนไทยมุสลิม วัด และเจดีย์ ฯลฯ

ศาสนา ประชากรภาคใต้ส่วนใหญ่ นับถือศาสนาพุทธ รองลงมา
ได้แก่ ศาสนาอิสลาม ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ ติดกับประเทศมาเลเซีย แนวการ
ดำเนินชีวิตและวัฒนธรรม ประเพณี แตกต่างกับสังคมส่วนใหญ่ของภาค (ตารางที่ 2.7)

ตารางที่ 2.7 จำนวนศาสนิกชน ศาสนาสถาน พื้นที่ภาคใต้ ปี 2530

| จังหวัด | พุทธศาสนา | | ศาสนาอิสลาม | | ศาสนาคริสต์ | | ศาสนาอื่น ๆ | |
|---------------|-----------|-------|-------------|--------|-------------|-------|-------------|-------|
| | ศาสนิกชน | วัด | ศาสนิกชน | มัสยิด | ศาสนิกชน | โบสถ์ | ศาสนิกชน | โบสถ์ |
| ชุมพร | 367,981 | 158 | 1,415 | 5 | 372 | 10 | 2,683 | - |
| ระนอง | 91,625 | 22 | 11,745 | 16 | 135 | 3 | 1,016 | - |
| สุราษฎร์ธานี | 680,490 | 251 | 13,996 | 28 | 909 | 22 | 4,410 | - |
| พังงา | 161,016 | 71 | 38,796 | 65 | - | 1 | 2,269 | - |
| นครศรีธรรมราช | 1,301,608 | 492 | 67,744 | 91 | 1,239 | 15 | 6,335 | - |
| กระบี่ | 196,083 | 58 | 93,203 | 134 | 108 | 1 | 2,971 | - |
| ภูเก็ต | 122,040 | 28 | 28,143 | 29 | 318 | 1 | 1,215 | 1 |
| ตรัง | 420,742 | 129 | 58,581 | 89 | 677 | 9 | 4,166 | 1 |
| พัทลุง | 400,252 | 295 | 37,545 | 64 | 88 | 1 | 3,310 | - |
| สงขลา | 827,981 | 357 | 208,639 | 257 | 835 | 15 | 6,789 | 1 |
| ปัตตานี | 109,927 | 71 | 392,206 | 145 | 151 | 5 | 3,593 | - |
| สตูล | 68,507 | 21 | 136,994 | 38 | 41 | 1 | 2,057 | - |
| ยะลา | 120,281 | 27 | 207,428 | 460 | 495 | 4 | 2,149 | 1 |
| นราธิวาส | 108,400 | 59 | 410,581 | 49 | 52 | 2 | 4,134 | - |
| รวมทั้งหมด | 4,956,933 | 1,876 | 1,707,016 | 509 | 5,420 | 90 | 47,093 | 4 |

ที่มา : รายงานการศาสนา กรมการศาสนา

ภาคใต้นับถือศาสนาพุทธทั้งหมด 4,956,933 คน ขณะที่มิผู้นับถือศาสนาอิสลาม จำนวน 1,707,016 คน จังหวัดที่นับถือศาสนาอิสลามมากที่สุด คือ จังหวัดนราธิวาส รองลงมาคือ ยะลา สงขลา สตูล

3.3.3 สถานสังคมระดับจังหวัดและท้องถิ่น

1. ประชากร ประชากรจังหวัดกระบี่ สํารวจเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2532 มีจำนวนทั้งสิ้น 200,384 คน เป็นชาย 144,425 คน หญิง 135,959 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 58 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ส่วนในเขตเทศบาลเมืองกระบี่ ความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย 864 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ดังรายละเอียดต่อไปนี้


| ลำดับ | ในเขตเทศบาล นอกเขตเทศบาล (อำเภอ) | ชาย (คน) | หญิง (คน) | รวม (คน) | ครอบครัว |
|-----------------------|--|-------------|--------------|-------------|----------|
| 1. | เทศบาลเมืองกระบี่ | 8,887 | 8,415 | 17,302 | 3,424 |
| 2. | อำเภอเมืองกระบี่ | 49,056 | 46,770 | 95,826 | 14,096 |
| 3. | อำเภออ่าวลึก | 21,042 | 19,930 | 40,972 | 8,299 |
| 4. | อำเภอคลองท่อม | 22,380 | 21,036 | 43,416 | 7,996 |
| 5. | อำเภอเขาพนม | 13,354 | 12,890 | 26,244 | 4,539 |
| 6. | อำเภอเกาะลันตา | 10,316 | 9,600 | 19,916 | 3,164 |
| 7. | อำเภอปลายพระยา | 13,603 | 12,008 | 25,611 | 4,815 |
| 8. | กิ่งอำเภอลำทับ | 5,787 | 5,310 | 11,097 | 2,205 |
| รวมประชากรทั้งจังหวัด | | 144,425 | 135,959 | 280,384 | 48,574 |


แผนที่ ที่ ๑.๔


แสดง

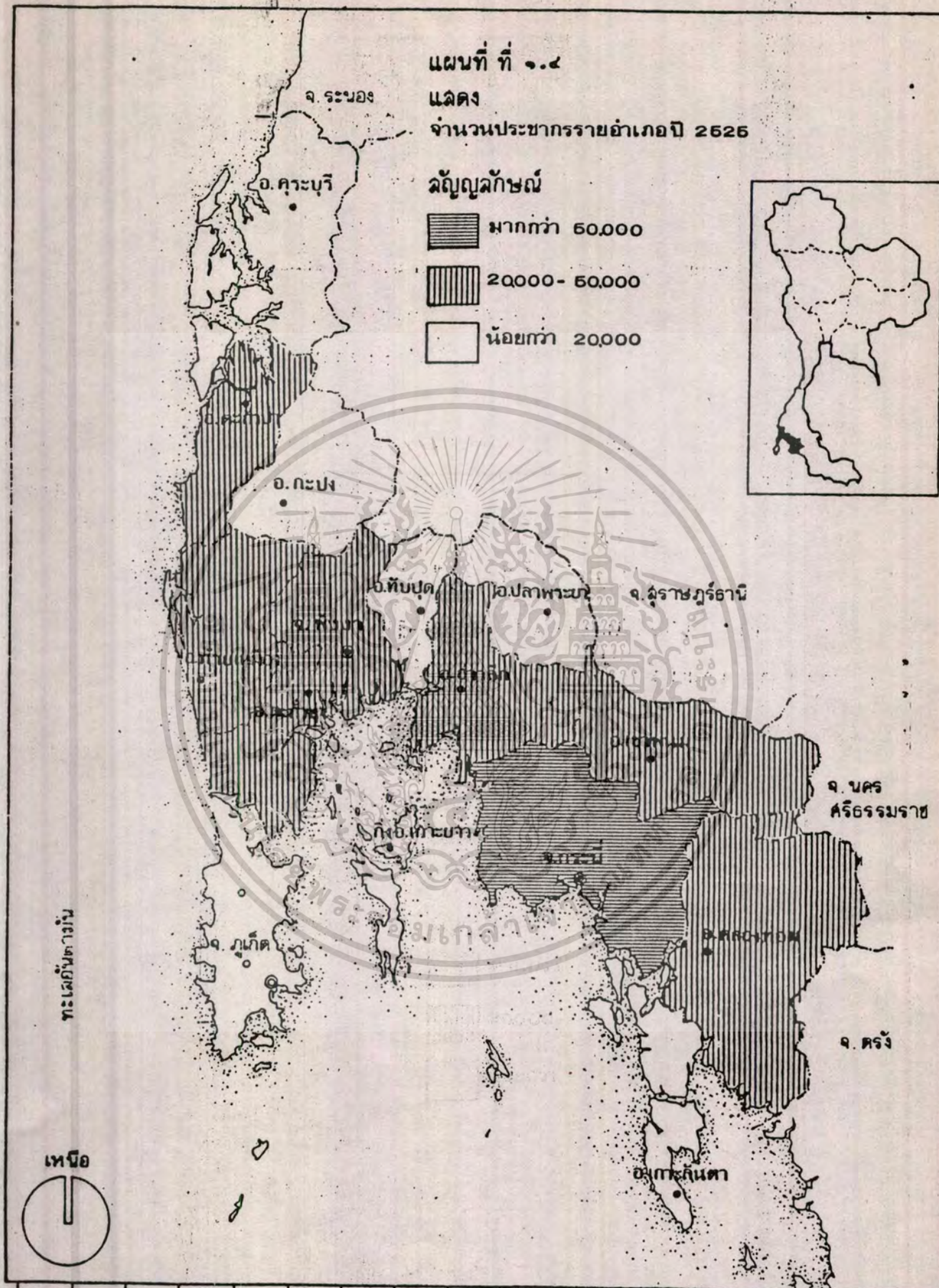
จำนวนประชากรรายอำเภอปี 2525

สัญลักษณ์

 มากกว่า 50,000

 20,000- 50,000

 น้อยกว่า 20,000



ทะเลอันดามัน

เหนือ



มาตราส่วน

10 กิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.1 การจ้างงาน

จำนวนผู้อยู่ในวัยทำงาน จากสถิติของสำนักงานแรงงานจังหวัด กระบี่ มีประชากรที่อยู่ในวัยทำงานที่มีอายุ 11 ปี ขึ้นไป จำนวน 197,000 คน และประชากรที่อยู่ นอกวัยทำงาน จำนวน 82,600 คน ในจำนวนผู้อยู่วัยทำงาน 147,000 คน เป็นผู้อยู่ในวัย กำลังแรงงาน จำนวน 123,300 คน ซึ่งเป็นผู้มีงานทำอยู่แล้วหรือพร้อมจะทำงานและสามารถ จะทำงานได้ และผู้อยู่นอกกำลังแรงงานจำนวน 72,700 คน

จำนวนผู้มีงานทำและว่างงาน

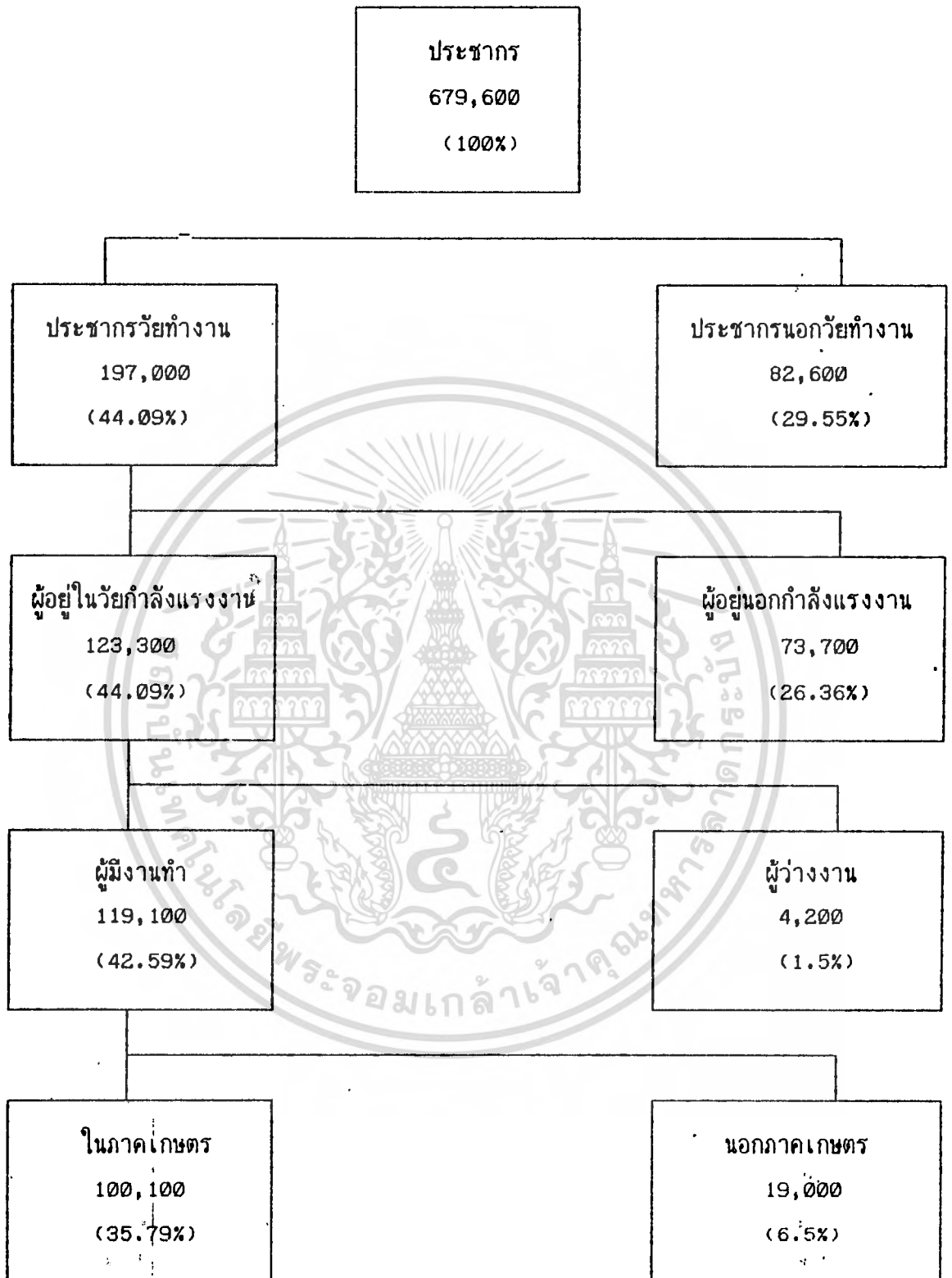
ผู้อยู่ในกำลังแรงงานเป็นผู้ที่ทำงานจำนวน 119,100 คน และผู้ ว่างงาน 4,200 คน ซึ่งจำนวนผู้ว่างงานนี้ถือเป็นผู้ว่างงานที่แท้จริงและเป็นผู้ว่างงานที่อยู่ นอก ระบบการศึกษา ซึ่งจบการศึกษาในระดับต่าง ๆ ที่ไม่มีโอกาสศึกษาต่อ

ในกลุ่มผู้มีงานทำสามารถแยกเป็นผู้มีงานทำนอกภาคเกษตรจำนวน 19,000 คน ซึ่งเป็นผู้ที่ทำงานรับจ้างอยู่ตามสถานประกอบการประเภทอุตสาหกรรม พาณิชย- กรรมและงานบริการ และทำธุรกิจส่วนตัว ซึ่งปัจจุบันการจ้างงานในจังหวัดกำลังขยายตัวและต้อง การคนทำงานมากได้แก่ กิจการประเภทธุรกิจ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะงานด้าน บริการ เช่น มีคฤหาสน์ พนักงานต้อนรับ และกรรมกรก่อสร้าง

สำหรับผู้มีงานทำในภาคเกษตรซึ่งมีจำนวน 100,100 คนนั้น ส่วน ใหญ่เป็นแรงงานที่มีความรู้ระดับต่ำ และเป็นเกษตรกรที่อาศัยอยู่ในเขตชนบท ซึ่งเป็นผู้รับจ้างแรง งานอยู่ในกิจการประเภทสวนปาล์ม สวนยางพารา สวนกาแฟ นอกจากนี้เป็นคนงานกิจการประมง และเลี้ยงสัตว์

ปัญหาการว่างงาน ปัญหาการว่างงานของจังหวัดส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับ ผู้จบการศึกษาระดับสูง เนื่องจากไม่มีงานตรงตามตำแหน่งที่ต้องการและเรียนมา ส่วนผู้จบการ ศึกษาระดับต่ำมีน้อย เนื่องจากสามารถเป็นลูกจ้างในกิจการประเภทสวนปาล์ม ยางพารา กาแฟ และช่วยเหลือครอบครัวในการทำเกษตร

โครงสร้างของประชากรและกำลังแรงงานจังหวัดกระบี่



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ศาสนา จริยธรรม และวัฒนธรรม

ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและอิสลาม คือ นับถือศาสนาพุทธ ประมาณ 50.94% อิสลามประมาณ 40.84% นับถือศาสนาอื่น ๆ 0.18% คริสต์ 0.04%

ในด้านความเชื่อมั่น ศรัทธา ประชาชนมีความเชื่อมั่นและศรัทธาในศาสนาอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา เช่น ในวันสำคัญทางศาสนาพุทธและอิสลามจะมีประชาชนไปร่วมงานอย่างมาก

ส่วนด้านค่านิยมในจริยธรรมและวัฒนธรรม เนื่องจากจังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดเล็ก แม้ขณะนี้จะมีกิจกรรมมาติดต่อจังหวัดอื่นสะดวกขึ้นก็ตาม แต่การเปลี่ยนแปลงด้านจริยธรรมและวัฒนธรรมก็ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปไม่มากนัก เพราะประชาชนส่วนใหญ่ยังยึดมั่นและศรัทธาในค่านิยมเก่า ๆ อย่างเหนียวแน่น โดยเฉพาะในสังคมชนบท ดังเห็นได้จากการแต่งกาย ภาษาพูด และงานประเพณีต่าง ๆ

ด้านความจงรักภักดีต่อชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ ก็เช่นเดียวกัน เพราะจากการที่ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและอิสลาม ยึดมั่นในขนบธรรมเนียมประเพณีเก่า ๆ จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ยังยึดมั่นต่อชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์อยู่มาก สถาบันทางศาสนานั้นมีวัดพุทธศาสนา 43 วัด วัดร้าง 4 วัด สำนักสงฆ์ 21 แห่ง มัสยิด 138 แห่ง ศาลเจ้า 8 แห่ง คริสต์ศาสนา 4 แห่ง

3. วัฒนธรรมและประเพณี

ในเขตพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตั้งอยู่ทางภาคใต้ของประเทศไทย มีสภาพสังคม วัฒนธรรม ประเพณี ภาษาและชีวิตความเป็นอยู่ที่น่าสนใจ ดังนี้

3.1 พิธีลอยเรือ เป็นงานพิธีของชาวเลที่อาศัยอยู่ที่เกาะลันตา ในวันเพ็ญเดือน 6 และเดือน 11 บริเวณหาดทรายขาวเลแต่ละเกาะจะพาสมาชิกในครัวเรือนกรรเชียงเรือ ซึ่งต่อด้วยไม้ระกำมาจอดเป็นแนวยาวเหยียด จะมีพิธีการร้องรำทำเพลงร่วมกันอย่างสนุกสนานเป็นเวลา 2-3 วัน ชาวเลในท้องที่ใกล้เคียงจะมาชุมนุมและจัดหาอาหารมารับประทานร่วมกัน พิธีลอยเรือจะเริ่มในตอนกลางคืน โดยตะโตะ (หัวหน้าที่เป็นต้นบถ) จะทำพิธีและคืนต่อมาจะทำน้ำมนต์แจกจ่ายให้แก่สมาชิกเพื่อความ เป็นสิริมงคล ในปัจจุบันเกาะลันตามีพิธีลอยเรือเพื่อสะเดาะห์เคราะห์และทำน้ำมนต์เพื่อเป็นสิริมงคลอยู่ 2 หมู่บ้าน บางปีก็ทำพร้อมกัน บางปีก็ไม่พร้อมกัน แล้วแต่ละกำหนดนัด ในพิธีที่กระทำนั้นจะมีการร้องเพลงและเต้นรอบ ๆ เรือ ที่จะนำไปลอย ในเรือจะมีผม เล็บ และเครื่อง เช่นสังเวद्यต่าง ๆ ตามแต่จะพอมิที่จะแก้ความไม่ เป็นมงคลในชีวิต จะมีการตีหมอลำในระหว่างการทำพิธี นับตั้งแต่เด็ก คนหนุ่มสาวจนกระทั่งคนเฒ่าแก่ การลอยเรื่อนั้นนอกจากจะเป็นการสะเดาะห์เคราะห์แล้ว ยังเป็นการเสี่ยงทายด้วย หากเรือลอยไปก็พึงคาดว่า การทำมาหากินในปีนั้นคงจะสะดวก มีความสุขในชีวิตในครอบครัว หากลอยเข้าสู่ฝั่งก็ต้องพยายามให้ลอยออกจากฝั่งให้จงได้

เดือน 11

งานประเพณีลอยเรือที่ท่ากันเป็ละ 2 ครั้ง คือคืนเพ็ญเดือน 6 และ

3.2 จังหวัดกระบี่มีโครงการจัดงานประจำปี ชื่อ "งานประเพณีสงกรานต์
แข่งเรือ เล่นไฟ" ขึ้น โดยมีหลักการว่าจะให้งานนี้เป็นงานประเพณีประจำปีของจังหวัดกระบี่
และวัตถุประสงค์ก็คือ เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดอีกด้วย

4. การศึกษา

จังหวัดกระบี่มีการศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ระดับประถมศึกษา ระดับ
มัธยมศึกษา ระดับอาชีวศึกษาและระดับอุดมศึกษา รวม 270 แห่ง ดังนี้

- | | | |
|-----|--|----------|
| 4.1 | วิทยาลัยพลศึกษาจังหวัดกระบี่ | 1 แห่ง |
| 4.2 | วิทยาลัยเทคนิคกระบี่ | 1 แห่ง |
| 4.3 | วิทยาลัยเกษตรกรรมกระบี่ | 1 แห่ง |
| 4.4 | โรงเรียนสังกัดสำนักงานการประถมศึกษาจังหวัดกระบี่ | 230 แห่ง |
| 4.5 | โรงเรียนสังกัดเทศบาลเมืองกระบี่ | 3 แห่ง |
| 4.6 | โรงเรียนสังกัดสำนักงานคณะกรรมการศึกษาเอกชน | |
| | สามัญ | 6 แห่ง |
| | - สอนศาสนาอิสลาม | 4 แห่ง |
| 4.7 | โรงเรียนสังกัดกรมการศึกษานอกโรงเรียน | |
| | - สามัญ | 5 แห่ง |
| | - อาชีวศึกษา | 6 แห่ง |
| 4.8 | โรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา | 13 แห่ง |

5. การสาธารณสุข ปี 2531

5.1 สถานพยาบาลและร้านขายยา

จังหวัดกระบี่มีสถานพยาบาลของรัฐและเอกชนรวม 83 แห่ง คือ

- สถานพยาบาลเทศบาลเมืองกระบี่ 1 แห่ง
- โรงพยาบาลจังหวัด 1 แห่ง 260 เตียง
- สถานบริการสาธารณสุขชุมชน 3 แห่ง
(อ.เมืองกระบี่ อ.เขาพนม อ.ปลายพระยา)
- สถานีอนามัย 57 แห่ง
- โรงพยาบาลชุมชน 4 แห่ง ๗ ละ 10 เตียง
(อ.อ่าวลึก อ.คลองท่อม อ.เขาพนม อ.เกาะลันตา)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- โรงพยาบาลสาขา 2 แห่ง
(อ.ปลายพระยา กิ่ง อ.ลำทับ)
- โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง 25 เตียง

สถานพยาบาล

- แผนปัจจุบัน - เวชกรรม 9 แห่ง
 - ทันตกรรมชั้น1 1 แห่ง
 - ผดุงครรภ์ชั้น1 1 แห่ง
 - ผดุงครรภ์ชั้น2 2 แห่ง
- แผนโบราณ - เวชกรรม 1 แห่ง

ร้านขายยา จำนวน 30 แห่ง คือ

- แผนปัจจุบัน 3 แห่ง
- บรรจุนเสร็จ 26 แห่ง
- แผนโบราณ 1 แห่ง

5.2 การรักษาพยาบาล มีผู้ป่วยมาตรวจรักษาโรงทั่วไป 204,320 ราย คนไข้ใน 19,661 ราย โรคที่พบมากที่สุดคือ โรคระบบหายใจ โรคมาลาเรีย โรคอุจจาระร่วง

5.3 งานการวางแผนครอบครัว มีผู้มารับบริการการวางแผนครอบครัว คือ

- ห่วงอนามัย 1,850 ราย
- ยาเม็ด 9,466 ราย
- ยาฉีด 3,908 ราย
- หมันหญิง 5,530 ราย
- หมันชาย 1,299 ราย
- รวม 22,053 ราย

คิดเป็นร้อยละ 54.91 และอัตราการเพิ่มของประชากรร้อยละ 1.54

5.4 การควบคุมป้องกันโรคประจำถิ่น ได้วางแผนควบคุมป้องกันโรค อุจจาระร่วง 36,392 ราย โรคไข้เลือดออก ทำลายแหล่งเพาะพันธุ์ จำนวน 9,698 หลังคา เรือน และโรคหนองพยาธิในโรงเรียน 210 โรง นักเรียน 22,223 คน

ปัญหาและอุปสรรค โรคที่พบมากที่สุดได้แก่ โรคเกี่ยวกับระบบหายใจ ไข้มาลาเรีย ระบบทางเดินอาหาร ทั้งนี้เนื่องจาก

- สภาพของอากาศของจังหวัดกระบี่มีความชื้นสูง ลมทะเลพัดแรง ทำให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจได้สูง
- สภาพพื้นที่ภูมิประเทศ เป็นป่าไม้ ภูเขา ประชาชนมีอาชีพทำสวน จึงมีอัตราเสี่ยงในการเกิดโรคมาลาเรียได้มาก

- อัตราการครอบคลุมการมีส่วนร่วมที่ถูกสุขลักษณะใช้เพียง 44.36% และในท้องที่ที่ขาดแคลนน้ำ และสุขนิสัยของประชาชนในการบริโภคอาหาร เป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดโรคทางเดินอาหาร (ซึ่งขณะนี้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่กำลังรณรงค์เรื่องการสร้างส่วนร่วมอย่างเต็มที่ โดยปี 2531 รณรงค์ให้ได้เป็น 60% และในปี 2532 รณรงค์ให้ได้เป็น 70%)

- เจ้าหน้าที่ไม่สอดคล้องกับความรับผิดชอบ ซึ่งมีสัดส่วนต่อประชากรดังนี้

| | | | |
|-----------|-----------|-----|------------|
| แพทย์ | : ประชากร | 1 : | 11,543 คน |
| เภสัชกร | : ประชากร | 1 : | 69,260 คน |
| ทันตแพทย์ | : ประชากร | 1 : | 138,520 คน |
| พยาบาล | : ประชากร | 1 : | 1,338 คน |

3.4 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านกายภาพ

3.4.1 สภาพกายภาพระดับประเทศ

1) สภาพภูมิศาสตร์

(1) ที่ตั้ง

ประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เขตร้อนชื้น ระหว่างเส้นรุ้งที่ 5-21 องศาเหนือกับเส้นแวงที่ 90-106 องศาตะวันออก

(2) พื้นที่

ประเทศไทยมีพื้นที่โดยประมาณ 518,000 ตารางกิโลเมตร โดยมีส่วนกว้างที่สุด 730 กม. ส่วนยาวที่สุด 1,620 กม. ส่วนที่แคบที่สุดของประเทศอยู่ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 10.6 กม. และส่วนที่แคบที่สุดของคอคอดกระ 64 กม.

(3) อาณาเขต

พื้นที่ของประเทศไทยแบ่งออกเป็น 6 ภาค และแบ่งจังหวัดออกเป็น 73 จังหวัด โดยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศข้างเคียง ดังนี้

| | |
|-------------|---------------------------------------|
| ทิศเหนือ | ติดต่อกับประเทศพม่าและลาว |
| ทิศใต้ | ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย |
| ทิศตะวันออก | ติดต่อกับประเทศกัมพูชาและอ่าวไทย |
| ทิศตะวันตก | ติดต่อกับประเทศพม่าและมหาสมุทรอินเดีย |





2) ลักษณะภูมิประเทศ

โครงสร้างและลักษณะภูมิประเทศของไทย แบ่งออกเป็น 5

เขตใหญ่ ๆ ดังนี้

แสดงลักษณะภูมิประเทศ แม่น้ำและภูเขา



-  สูง 0 - 500 ฟุต
-  สูง 500 - 1,500 ฟุต
-  สูง 1,500 - 3,000 ฟุต
-  สูง 3,000 ฟุตขึ้นไป



เหนือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ราบภาคกลาง



ที่ราบตอนล่าง



ที่ราบตอนบนและขอบล่าง



ชายฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย

ที่สูงภาคพื้นทวีป



ทิวเขาและทิวเขาทางเหนือ



เทือกเขาทางตะวันตก

คาบสมุทรภาคใต้



ชายฝั่งตะวันตก



ชายฝั่งตะวันออก

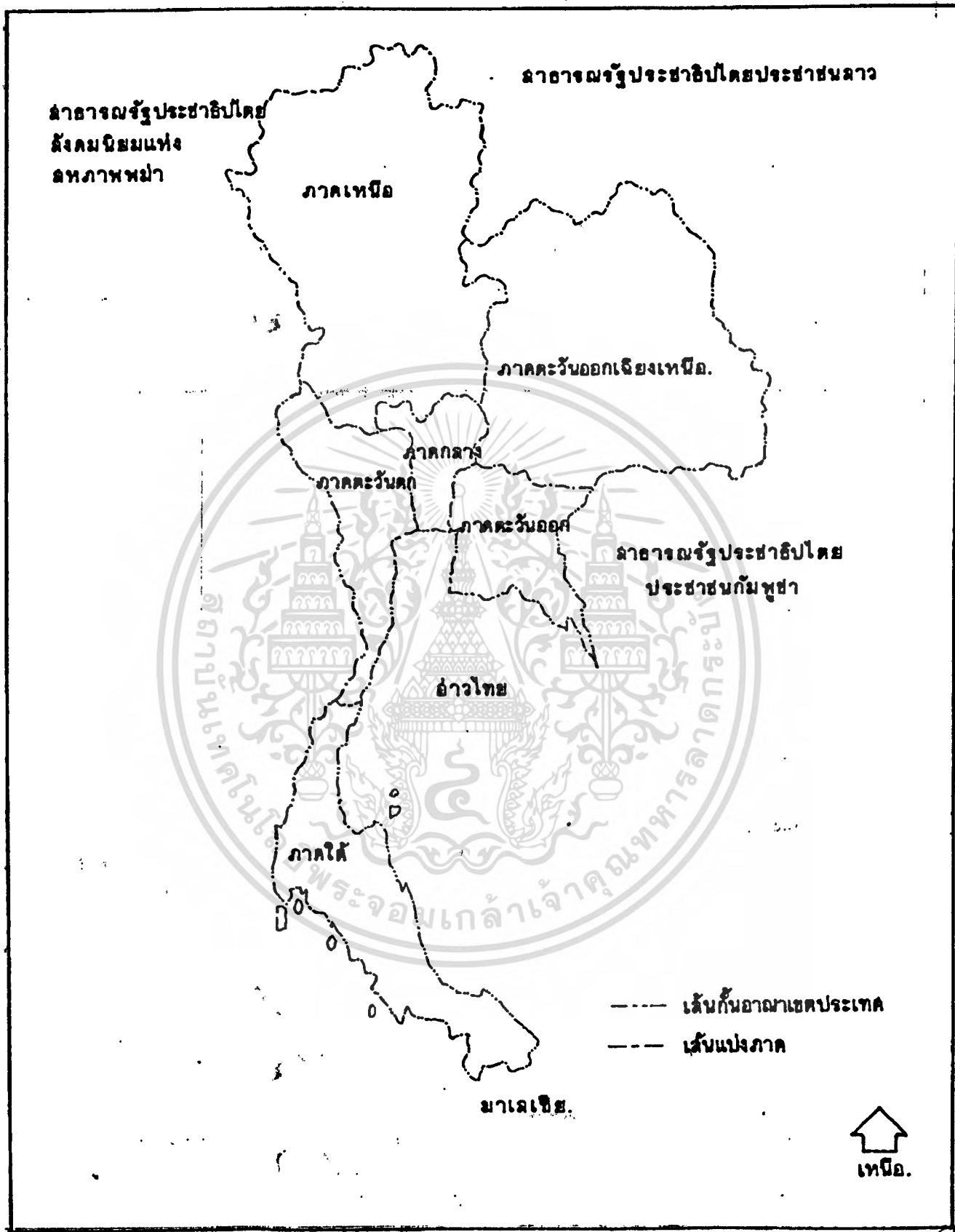
ที่ราบ (สูง)โคราช



เหนือ

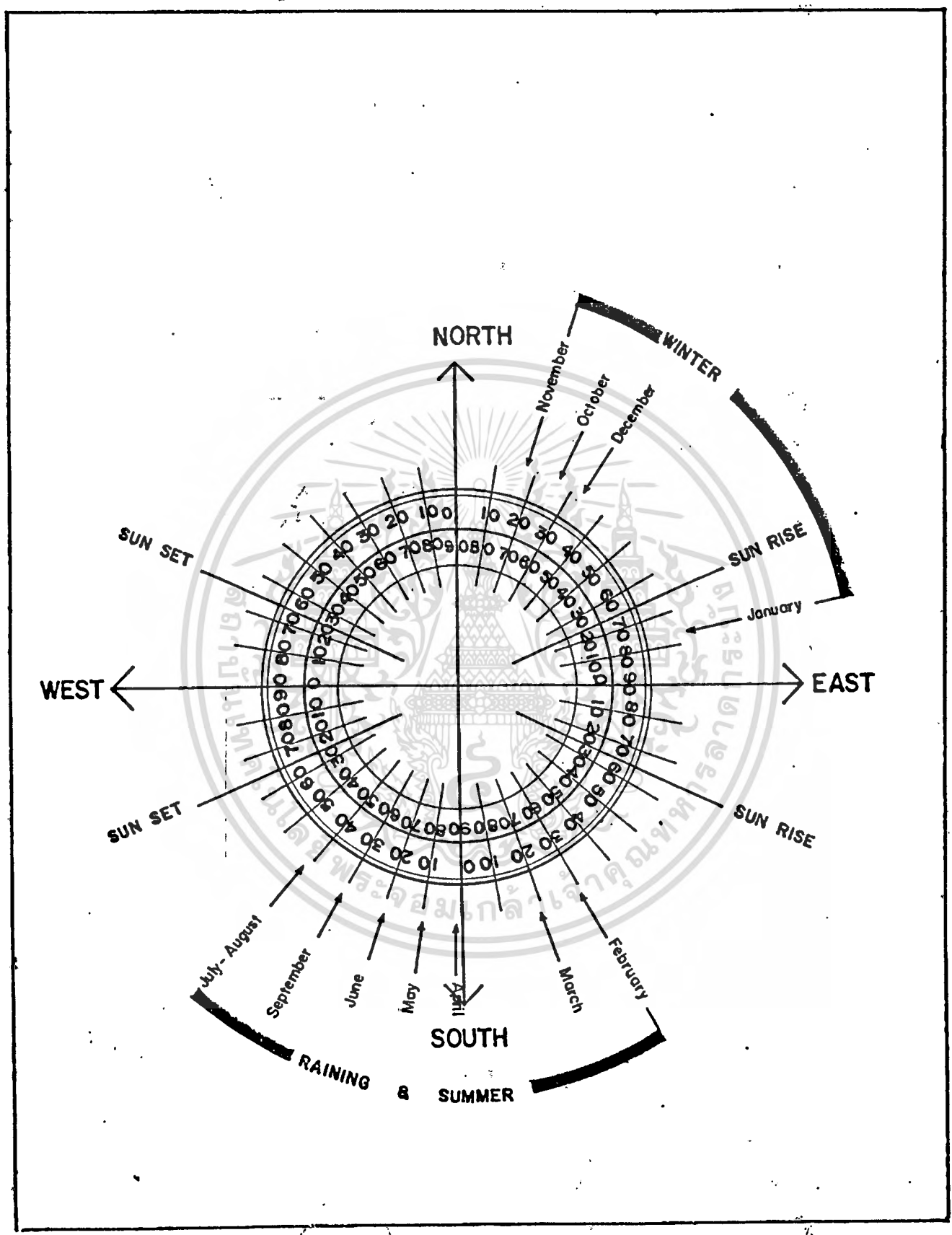
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แสดงที่ตั้งภาคกลาง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แสดงทิศทางแดดและลมในประเทศไทย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่วากรณ์ใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(1) ที่ราบลุ่มน้ำตอนกลาง แบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ
 ก. ที่ราบลุ่มตอนกลาง
 ข. ที่ราบลุ่มตอนบนและบริเวณชายฝั่งของตอนล่าง
 ภายในเขตบริเวณที่ราบลุ่มนี้ ได้รับอิทธิพลจากแม่น้ำเจ้าพระยา
 ซึ่งพัดพาโคลนตมมาทับถมในบริเวณนี้

(2) บริเวณชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของอ่าวไทย
 พื้นดินบริเวณนี้มีลักษณะเป็นลูกคลื่น หรือลูกฟูก เป็นเขาเตี้ย ๆ
 ชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะเว้าแหว่ง เต็มไปด้วยเกาะน้อยใหญ่

(3) ที่สูงภาคพื้นทวีป
 ก. ทิวเขาและหุบเขาทางเหนือ
 ข. ทิวเขาและหุบเขาทางตะวันตก
 บริเวณที่สูงทางภาคเหนือ มีลักษณะเป็นหุบเขาและภูเขาสลับ
 กันเป็นแนวยาวจากเหนือมาใต้ นับว่าเป็นบริเวณพื้นดินที่เฉลี่ยแล้วสูงสุดของประเทศ ส่วนบริเวณ
 เทือกเขาทางตะวันตก ประกอบด้วยทิวเขายาวต่อเนื่องซ้อนกันเป็นหลายทิว กันพรมแดนระหว่าง
 ไทยกับพม่าไปตลอดแนว ถึงแนวทิวเขาของคาบสมุทรภาคใต้

(4) คาบสมุทรภาคใต้
 มีลักษณะยาวและแคบ ยื่นลงไปใ้คาบสมุทรอินเดีย
 และอ่าวไทย แบ่งได้เป็น 2 ส่วนดังนี้

ก. บริเวณชายฝั่งตะวันตก
 ข. บริเวณชายฝั่งตะวันออก
 ชายฝั่งตะวันตกมีทิวเขาชิดชายทะเลใกล้ทวีปแคบ มีลักษณะ
 ชายฝั่งจม มีเกาะอยู่ตามชายฝั่งทะเล ห่างออกไปเพียง 60 เมตร ก็จะเป็นที่มีความลึก
 ชายฝั่งตะวันออกมีชายฝั่งทวีป และมีลำธารยาวกว่าชายฝั่ง
 ตะวันตก มีลักษณะเป็นทะเลตื้นและมีทะเลภายใน คือ ทะเลสาบสงขลา

(5) ที่ราบสูงโคราช
 อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีภูเขาที่ยกสูงขึ้นมา
 เปรียบเหมือนช่องของที่ราบสูง โดยหันด้านชันไปทางที่ราบภาคกลาง ส่วนทางด้านใต้หันด้านชันไป
 ทางที่ราบต่ำเขมร ที่ราบสูงนี้ลาดเอียงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้บริเวณลุ่มน้ำโขง

3) ลักษณะภูมิอากาศ

ประเทศไทยมีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พัดผ่านในเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้อากาศเย็นและแห้ง

สำหรับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนตุลาคม ลมมรสุมนี้จะนำกระแสอากาศอุ่นและชื้นจากมหาสมุทรอินเดียเข้ามาทำให้ฝนตกชุก นอกจากนี้ยังมีกระแสลมที่พัดจากทะเลจีนใต้เข้าสู่อ่าวไทยทางทิศใต้ หรือตะวันออกเฉียงใต้ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์จนถึงเดือนเมษายน ซึ่งมีระยะที่มีอากาศร้อนและแห้งแล้งทั่วประเทศ

จากสภาพอากาศดังกล่าว จึงแบ่งลักษณะสภาพอากาศของประเทศไทยออกได้เป็น 3 ฤดู คือ

(1) ฤดูร้อน เกิดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน เป็นระยะที่ประเทศไทยมีอากาศร้อนอบอ้าวมาก

(2) ฤดูฝน เริ่มประมาณพฤษภาคม-ตุลาคม โดยเฉพาะภาคกลางฝนจะตกชุกในเดือนสิงหาคมและกันยายน ส่วนภาคใต้ฝนจะตกชุกในเดือนตุลาคม ประเทศไทยมีค่าเฉลี่ยประมาณ 1,551 มิลลิเมตร

(3) ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม-มกราคม ฤดูหนาวในประเทศไทยมีลักษณะแตกต่างแต่ละภาค เพราะรูปร่างของประเทศไทยมีความยาวทางเมอริเดียนภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะได้อิทธิพลอากาศหนาวจากประเทศจีน

ส่วนภาคกลางและภาคใต้ไม่ค่อยหนาวมากนักเพราะอากาศเย็นถูกพัดผ่านมาทำให้ความหนาวเย็นเบาบางลงไปบ้าง

4) ทรัพยากรธรรมชาติ

ทรัพยากรธรรมชาติของประเทศไทย ที่สำคัญ ๆ ได้แก่ แม่น้ำ-ลำธาร ป่าไม้ แร่ธาตุ ซึ่งนับได้ว่ามีผลต่อการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบันทรัพยากรเหล่านั้นได้พัฒนาให้เกิดผลทางด้านเศรษฐกิจ อันได้แก่ การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติให้ เช่น แหล่งท่องเที่ยว และประกอบกับประเทศไทยที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน และมีการสืบทอดประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ มากมาย

5) การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเทศไทยนับได้ว่าเป็นประเทศเกษตรกรรม เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ถ้าชิงส่วนใหญ่ของประชากรคือ การประกอบอาชีพทางการเกษตร ลักษณะการใช้ที่ดินขึ้นอยู่กับลักษณะของภูมิประเทศ

ภาคกลางของประเทศไทยเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์มากที่สุด ประชาชนมีอาชีพเกษตรกรรมมากที่สุด

ภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นอาณาเขตที่ติดกับชายฝั่งทะเล ซึ่งลักษณะการใช้ที่ดินเป็นเกษตรกรรมส่วนหนึ่งของประชากรในท้องถิ่น แต่ประชากรอีกส่วนหนึ่งประกอบอาชีพประมง ซึ่งเป็นการส่งเสริมทางด้านอุตสาหกรรม

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พื้นที่มีลักษณะที่ราบสูงสลับภูเขา คุณภาพของดินต่ำอีกทั้งมีพื้นที่กว้างขวาง จึงทำให้อิทธิพลของสภาพอากาศต่าง ๆ ไม่ทั่วถึง นับได้ว่าเป็นภาคที่มีความแห้งแล้งมากที่สุด

6) การคมนาคม

ลักษณะการคมนาคมแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

(1) การคมนาคมทางบก

จากการที่ได้มีการพัฒนาสภาพความเป็นอยู่และวิวัฒนาการทางด้าน การคมนาคมขนส่ง จึงก่อให้เกิดการสัญจรทางบกโดยพาหนะต่าง ๆ ปัจจุบันการสร้างถนนเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ นั้นสมบูรณ์มาก คือสามารถทำได้อย่างทั่วถึง และยังได้มีการพัฒนายิ่งขึ้น คือการสร้างทางสายพิเศษเส้นต่าง ๆ เพื่อแบ่งเบาภาระการสัญจรของรถยนต์ อันส่งผลให้เกิดความสมบูรณ์ในการคมนาคมขนส่งทางบกขั้นสูงสุด

นอกจากนี้การคมนาคมทางบกที่สำคัญอีกประเภทหนึ่ง คือการคมนาคมทางรถไฟ ซึ่งเป็นบริการของรัฐ อีกทั้งยังมีการวางแผนนำระบบรถไฟเข้ามาให้บริการในอนาคตอันใกล้นี้อีกประการหนึ่ง

(2) การคมนาคมทางน้ำ

เนื่องจากลักษณะทางภูมิประเทศของประเทศไทยจำแนกได้ 2 ลักษณะคือ ส่วนที่ติดทะเลและส่วนที่ไม่ติดทะเล การคมนาคมทางน้ำจึงแยกได้ 2 ลักษณะอีกเช่นกัน ซึ่งได้แก่ การคมนาคมโดยใช้แม่น้ำ ลำคลอง ในส่วนที่ไม่ติดทะเล โดยมีแม่น้ำที่สำคัญหลายสายไหลมาบรรจบกันบริเวณภาคกลางของประเทศ จึงส่งผลให้ภาคกลางเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำ ซึ่งในปัจจุบันนี้ก็ยังมีการใช้กันอยู่ แม้ว่าบทบาทจะลดน้อยลงไปบ้างจากการพัฒนาทางหลวงและถนนสายต่าง ๆ

นอกจากนี้แล้วพื้นที่ส่วนที่ติดทะเล ก็มีการคมนาคมขนส่งทางทะเลอีกต่างหาก ทั้งด้านอ่าวไทยและมหาสมุทรอินเดีย ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเรือที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ท่าเรือคลองเตยและท่าเรือสัตหีบ และในอนาคตอันใกล้นี้ได้มีนโยบายสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ภาคใต้ ซึ่งได้แก่ ที่สงขลาและกระบี่ อันจะส่งผลให้การขนส่งสินค้ารวดเร็ว พร้อมกับสามารถรองรับเรือเดินสมุทรที่เข้ามาเทียบท่าได้มากขึ้น

(3) การคมนาคมทางอากาศ

จากสภาพที่ตั้งประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงทำให้มีการส่งเสริมและพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพิ่มมากขึ้น เช่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจัดสร้างและขยายสนามบินต่าง ๆ

| | |
|-----------------------|---------------------|
| ภาคกลาง | ดอนเมือง (กรุงเทพฯ) |
| ภาคเหนือ | เชียงใหม่ |
| ภาคใต้ | สงขลา ภูเก็ต |
| ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | อุบลราชธานี |
| ภาคตะวันออก | อุตะเกา (ชลบุรี) |

นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาสนามบินอื่น ๆ อีก : เพื่อให้ได้มาตรฐานทางการบริการเพิ่มมากขึ้น ตามความต้องการในอนาคต

3.4.2 สภาพกายภาพระดับภาค

ภาคใต้มีลักษณะเป็นคาบสมุทรยาวแคบ ขนานด้วยทะเลทั้ง 2 ด้าน แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 14 จังหวัด อำเภอ มีพื้นที่ทั้งหมด 71,901,341 ตารางกิโลเมตร

ก) ภาคใต้ตอนบน 7 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงา ภูเก็ต และนครศรีธรรมราช

ข) ภาคใต้ตอนล่าง 7 จังหวัด ได้แก่ ตรัง พัทลุง สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

ที่ตั้ง ภาคใต้เหนือสุดอยู่ที่ อ.ประทิว จังหวัดชุมพร อยู่ที่ประมาณละติจูด 11 องศาเหนือ และใต้สุดอยู่ที่ อ.เบตง จังหวัดยะลา อยู่ประมาณละติจูด 5 องศา 30 ลิบดาเหนือ ทางด้านตะวันออกสุดอยู่ที่ อ.ตากใบ จังหวัดนราธิวาส อยู่ประมาณลองติจูด 102 องศา 5 ลิบดา ตะวันออก และตะวันตกสุดอยู่ที่ อ.ท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ลองติจูดที่ 98 องศา 6 ลิบดา ตะวันออก

ภูมิประเทศ ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่สูงเป็นแกนกลางของคาบสมุทร เป็นแนวต่อเนื่องจากทิวเขาตะนาวศรีในภาคตะวันตกแนวเหนือใต้ ขนานกับชายฝั่งทิวเขาที่สำคัญได้แก่ทิวเขาภูเก็ต อยู่ทางชายฝั่งตะวันตก มีที่ราบแคบ ๆ ขนานกับชายฝั่งทะเล เป็นที่ตั้งของจังหวัดชุมพร ระนอง และพังงา ทิวเขานครศรีธรรมราชอยู่ในพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช สำหรับที่ราบมีอยู่จำกัดเป็นที่ราบแคบ ๆ ชายฝั่งทะเล มีแม่น้ำสายสั้น ๆ ไหลผ่าน

ลักษณะภูมิอากาศ ภาคใต้อยู่ในเขตรมสุ่มเขตร้อน แบ่งออกเป็น 2 ฤดู คือฤดูฝนและฤดูร้อน มีฝนตกชุกทางฝั่งตะวันตก ปริมาณน้ำฝนสูงสุดประมาณ 2,400 มม. และสูงที่สุด 4,000 มม. อุณหภูมิโดยเฉลี่ย 27 องศาเซลเซียส ความแตกต่างของอุณหภูมิสูงสุดและต่ำสุดเพียง 3 องศาเซลเซียส

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การคมนาคม การติดต่อระหว่างภาคต่าง ๆ กับภาคใต้ ติดต่อกันได้ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

การคมนาคมทางบกประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและถนนท้องถิ่น เส้นทางหลวงที่สำคัญคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เส้นทางรถไฟคือ เส้นทางรถไฟสายใต้ เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ การคมนาคมทางน้ำประกอบด้วยท่าเทียบเรือประมงทางน้ำ และท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา และภูเก็ต ส่วนการคมนาคมทางอากาศนั้น ภาคใต้มีสนามบิน 9 แห่ง กระจายตาม จังหวัดเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

3.4.3 สถานภาพภาพระดับจังหวัดและท้องถิ่น

1. สถานภูมิศาสตร์

1.1 ที่ตั้งและขนาด

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดในเขตภาคใต้ ตั้งอยู่ด้านฝั่งทะเลตะวันตกติดกับทะเลอันดามัน (มหาสมุทรอินเดีย) ห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยทางรถยนต์ถนนเพชรเกษม (สาย 4) ประมาณ 946 กิโลเมตร และโดยทางรถยนต์สายเอเชียจากอำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ไปกระบี่ประมาณ 820 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 4,624.30 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 2,890,187 ไร่) แยกเนื้อที่ของแต่ละอำเภอและกิ่งอำเภอได้ดังนี้

| | | |
|------------------|-----------|---------------|
| อำเภอเมืองกระบี่ | 834.024 | ตารางกิโลเมตร |
| อำเภอคลองท่อม | 1,003.036 | ตารางกิโลเมตร |
| อำเภออ่าวลึก | 847.13 | ตารางกิโลเมตร |
| อำเภอเขาพนม | 659.87 | ตารางกิโลเมตร |
| อำเภอเกาะลันตา | 472.392 | ตารางกิโลเมตร |
| อำเภอปลายพระยา | 470.852 | ตารางกิโลเมตร |
| กิ่งอำเภอลำทับ | 337 | ตารางกิโลเมตร |

1.2 อาณาเขต

| | | |
|-------------|----|---|
| ทิศเหนือ | จด | จังหวัดพังงา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี |
| ทิศใต้ | จด | จังหวัดตรัง ทะเลอันดามัน |
| ทิศตะวันออก | จด | จังหวัดสุราษฎร์ธานี และ จังหวัดนครศรีธรรมราช |
| ทิศตะวันตก | จด | ทะเลอันดามัน |

1.3 ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศ ประกอบด้วย ภูเขา ที่ราบ และเนินสูง ๆ ต่ำ ๆ มีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 160 กิโลเมตร พื้นที่อุดมไปด้วยป่าไม้เสมและไม้โกงกาง มีเกาะน้อยใหญ่ประมาณ 130 เกาะ แต่มีคนอาศัยอยู่เพียง 13 เกาะ ที่สำคัญได้แก่ เกาะลันตาซึ่งเป็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่ตั้งว่าการอำเภอสันตยาและเกาะพิพิ อันเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันมีชื่อของจังหวัด เป็นต้น
ลักษณะทั่วไปเป็นดินเหนียว และดินร่วนที่มีการระบายน้ำได้ดี พื้นที่ส่วนใหญ่เหมาะแก่การ
เกษตรอันได้แก่ ยางพารา มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน ข้าว มะม่วงหิมพานต์ กาแฟ ผลไม้ เช่น เงาะ
ทุเรียน เป็นต้น

2. สภาพทางภูมิอากาศ

2.1 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปของจังหวัดกระบี่ จะมีฝนตกตลอดปี เนื่องจากได้รับลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้และมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

ช่วงระยะเวลาฤดูกาลต่าง ๆ ฤดูกาลเมื่อแบ่งตามลักษณะภูมิอากาศ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ฤดูเท่านั้น คือ

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม-เมษายน เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จะมีอุณหภูมิค่อนข้างร้อนจัด

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-ธันวาคม เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะมีฝนตกชุกตลอดฤดู

2.3 อุณหภูมิและปริมาณน้ำฝน อุณหภูมิในฤดูกาลต่าง ๆ จะอยู่ระหว่าง 16.9 - 37.3 เซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยปีละประมาณ 2,568.5 มิลลิเมตร และมีความชื้นอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง คือ ความชื้นสัมพัทธ์จะอยู่ระหว่าง 78.5% - 98.6%

3. ก. ทรัพยากรธรรมชาติ

3.1 แหล่งน้ำธรรมชาติ

จังหวัดกระบี่ไม่มีแม่น้ำสายใหญ่ มีแต่แม่น้ำสายสั้น ๆ ที่สำคัญเพียงสายเดียว คือ แม่น้ำกระบี่ ยาวประมาณ 5 กิโลเมตร ไหลผ่านตัวเมืองลงสู่ทะเลอันดามัน ที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองกระบี่ นอกจากนี้ยังมีลำคลองอีก 3 สาย คือ คลองกระบี่ใหญ่ คลองกระบี่น้อย และคลองปกาสัย แม่น้ำและคลองทั้งสามสาย มีแหล่งกำเนิดของต้นน้ำจากภูเขาพนมเบญจา ซึ่งอยู่ในท้องที่อำเภอเขาพนมเป็นภูเขาที่สำคัญและสูงที่สุดของจังหวัด คือสูงประมาณ 1,400 ฟุต หรือ 420 เมตร

3.2 ป่าไม้ สภาพป่าไม้โดยทั่วไปของจังหวัดกระบี่ มีสภาพเป็นป่าและป่าชายเลน โดยป่าบกจะมีสภาพเป็นป่าดงดิบ มีไม้ต่าง ๆ เช่น ไม้ยาง ไม้กะบาก ไม้ตะเคียน ไม้หลุมพอ สำหรับป่าชายเลนประกอบด้วยพันธุ์ไม้ชนิดต่าง ๆ เช่น ไม้โกงกาง ไม้เสม เป็นต้น และแยกเป็นพื้นที่ดังต่อไปนี้

- ป่าสงวนแห่งชาติ 45 ป่า เนื้อที่ 2,265.52 ตารางกิโลเมตร
- ป่าเตรียมการสงวน 5 ป่า เนื้อที่ 11.32 ตารางกิโลเมตร
- ป่าสัมทาน โครงการทำไม้กระยาเลย(ป่าบก) 4 ป่า เนื้อที่ 1,384.23 ตารางกิโลเมตร
- ป่าโครงการใช้สอยแบบเอนกประสงค์ 2 ป่า เนื้อที่ 278.74 ตารางกิโลเมตร
- ป่าสัมทานโครงการทำไม้ป่าชายเลน 76 ป่า เนื้อที่ 339.74 ตารางกิโลเมตร
- อุทยานแห่งชาติเขานมเบญจา เนื้อที่ 50.12 ตารางกิโลเมตร
- อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา - หมู่เกาะพีพี เนื้อที่ 389.96 ตารางกิโลเมตร
- สวนรุกชาติ "ธารโบกขรณี" เนื้อที่ 0.06 ตารางกิโลเมตร
- เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า "เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองพระยา" เนื้อที่ 95 ตารางกิโลเมตร
- เขตห้ามล่าสัตว์ป่า "เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาประ-บางคราม" เนื้อที่อยู่ในจังหวัดกระบี่ 120 ตารางกิโลเมตร

3.3 แร่ธาตุ

แร่ที่สำคัญที่สำรวจพบและนำมาใช้คือ แร่ลิกไนท์ สำหรับทำปาล์มน้ำมัน อำเภอเมืองกระบี่ มีปริมาณมากและได้นำมาใช้ผลิตกระแสไฟฟ้าของโรงงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยเขต 3 สามารถใช้กระแสไฟฟ้าใช้ในเขตจังหวัดภาคใต้และบางส่วนของจังหวัดในภาคกลางรวม 17 จังหวัด นอกจากนี้ยังมีการสำรวจพบแร่ดีบุก ฟลูออไรด์ และยิบซั่ม

3.4 รังนก

มีมากที่เกาะพีพี ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมืองกระบี่ แต่การประมงเรียกเก็บภาษีจากรังนกนางแอ่นได้ถูกนำไปประมูลที่จังหวัดภูเก็ต รายได้จึงตกเป็นของจังหวัดภูเก็ต กับค่าภาคหลวงแร่ที่ได้จากจังหวัดกระบี่ ต้องนำไปประมูลเรียกเก็บภาษีที่จังหวัดตรัง

3.4.4 การศึกษาลักษณะภูมิประเทศที่ตั้งโครงการ

สถานที่ตั้งโครงการท่าอากาศยานกระบี่ ที่ศึกษามี 2 ที่ คือ ที่ตั้งโครงการ ๓ ท่าอากาศยานกระบี่เดิม และที่ตั้งที่ตำบลแหลมกรวดที่ทางจังหวัดกระบี่เสนอ เพื่อพิจารณา ในการก่อสร้างท่าอากาศยานใหม่ โดยมีรายละเอียดดังนี้คือ

3.4.4.1 ที่ตั้ง ๓ ท่าอากาศยานจังหวัดกระบี่เดิม

1. ตั้งอยู่ ณ ท้องที่ตำบลกระบี่น้อย อำเภอเมืองกระบี่ โดยอยู่ห่างไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 12 กิโลเมตร ตามถนนสายเพชรเกษม (หมายเลข 4)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีเนื้อที่ประมาณ 1,000 ไร่

2. สภาพกายภาพ ทำอากาศยานกระบี่เดิมเป็นของจังหวัดกระบี่ ต่อมาเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2529 กรมธนารักษ์ที่ รับผิดชอบนี้ให้กรมการบินพาณิชย์ดูแลรับผิดชอบ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกดังนี้

ทางวิ่ง มีทางวิ่งกว้าง 12 เมตร ยาว 1,200 เมตร ผิวทาง รឹងลาดยาง ทิศทางการวางอยู่ในแนวทิศทางตะวันออก-ตก

ทางขับ มีทางขับสั้น ๆ เชื่อมทางวิ่งกับลานจอดอากาศยาน ลานจอดอากาศยาน สามารถจอดเครื่องบินขนาดเล็กและผู้โดยสาร ประมาณ 50 คนได้ประมาณ 2 ลำ

อาคารผู้โดยสาร เป็นอาคารคอนกรีตชั้นเดียวหลังเล็ก ๆ สภาพทรุดโทรม

3.4.4.2 ที่ตั้ง ณ บ้านแหลมกรวด

1. ตั้งอยู่ ณ ท้องที่ บ้านเหนือคลอง ห่างจากแนวถนนเพชรเกษม ประมาณ 10 กิโลเมตร เข้าไปตามถนนบ้านเหนือคลอง มีเนื้อที่ประมาณ 3,000 ไร่

2. สภาพกายภาพ สภาพโดยทั่วไป เป็นป่า และป่าชายเลนเสื่อมสภาพ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นราบที่ระดับลาดชันบ้างเล็กน้อย โดยมีระดับลาดชันประมาณ 10 ม. 20 ม. 30 ม. ถนนทางเข้าพื้นที่เป็นถนนลาดยางสลับกับถนนลูกรังเป็นช่วง ๆ

หลักการพิจารณาเลือกที่ตั้งโครงการ (IDEA SITE)

1. ลักษณะภูมิประเทศ (TOPOGRAPHY)
2. กฎหมายและผังเมือง (LAW & ORDINANCE)
3. เส้นทางต่าง ๆ (ACCESSIBILITY)
4. ราคาและเจ้าของที่ดิน (LAND COST & LAND OWNERSHIP)
5. สภาพลมฟ้าอากาศ (ORIENTATION)
6. สภาพการคมนาคม (TRAFFIC & PRAKING)
7. สภาพแวดล้อม (ENVIRONMENT)
8. การเข้าถึงและดึงดูด (APPROACH)

3.4.5 การศึกษากฎหมายและนรบ. ที่เกี่ยวข้องกับโครงการพระราชบัญญัติ

ตามมาตรา 7 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ดังนี้
มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงยกเว้น ผ่อนผันหรือกำหนดเงื่อนไขในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเกี่ยวกับอาคารสูงดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. อาคารของกระทรวง ทบวง กรม ที่ใช้ในราชการหรือใช้เพื่อสาธารณประโยชน์
 2. อาคารของราชการส่วนท้องถิ่น ที่ใช้ในราชการหรือใช้เพื่อสาธารณประโยชน์
 3. อาคารขององค์การของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย ที่ใช้ในกิจการขององค์การหรือใช้เพื่อสาธารณประโยชน์
 4. โบราณสถาน วัตถุอาราม หรืออาคารต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อการศาสนา ซึ่งมีกฎหมายควบคุมการก่อสร้างไว้แล้วโดยเฉพาะ
 5. อาคารที่ทำการขององค์การระหว่างประเทศ หรืออาคารที่ทำการของหน่วยงานที่ตั้งขึ้นตามความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศ
 6. อาคารที่ทำการสถานทูตหรือสถานกงสุลต่างประเทศ
 7. อาคารชั่วคราว เพื่อประโยชน์ในการก่อสร้างอาคารถาวรหรืออาคารเพื่อใช้ประโยชน์เป็นการชั่วคราว ที่มีกำหนดเวลาการรื้อถอน
- ดังนั้น อาคารท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งเป็นของกรมการบินพาณิชย์ และใช้ในการสาธารณประโยชน์ ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งได้รับการผ่อนผันจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

3.4.6 กฎระเบียบการบินพาณิชย์

จากวิวัฒนาการทางการบิน ซึ่งก่อให้เกิดผลดีต่อนานาชาติ อำนวยความสะดวกต่าง ๆ มากมาย ทั้งการคมนาคม แต่ก็อาจเกิดผลเสียได้หากไม่มีกฎควบคุมทางการบิน เพื่อให้เป็นหลักปฏิบัติกันโดยสากล ดังนั้นในตอนปลายของสงครามโลกครั้งที่ 2 นานาชาติจึงได้มีมติที่จะหลีกเลี่ยงภาวะไร้ส่วนละเมิดสิทธิทางการบิน อันจะก่อให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อสัมพันธไมตรีต่อกัน จึงได้ร่วมกันลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการบินระหว่างประเทศ หรือ CONVENTIONAL ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION เมื่อปลายปี พ.ศ. 2487 โดยมีชื่อว่า อนุสัญญาชิคาโก

ประเทศที่ลงนามได้จัดตั้งกลไกขึ้นมาดำเนินการบริหารงานเรียกว่า "องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ" หรือ "INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION" (ICAO) จุดมุ่งหมายคือ เพื่อทำนุบำรุง วางผังและวิวัฒนาการทางการขนส่งระหว่างประเทศโดยปลอดภัย และเป็นระเบียบเพื่อที่จะ

- ประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภายในประเทศ ให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเป็นระเบียบ

- ส่งเสริมวิวัฒนาการทางการบินอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ส่งเสริมศิลปแห่งการออกแบบท่าอากาศยาน และดำเนินการสู่จุดประสงค์ในทางสันติ
- สนองความต้องการของประชาชาติของโลก ในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่่าเสมอ มีประสิทธิภาพและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ
- ป้องกันว่าบรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญา ได้รับการเคารพอย่างเต็มที่ และ ประกันว่า ผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะมีโอกาสเป็นธรรมดาในการดำเนินการสายการบินระหว่างประเทศ และภายในประเทศ
- ป้องกันการสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องมาจากการแข่งขันกันโดยไม่ชอบด้วยเหตุผล
- หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ร่วมทำสัญญา
- ส่งเสริมความปลอดภัยในด้านการบิน

แต่ละรัฐผู้จัดทำสัญญาจะตั้งหน่วยงานของตนที่ขึ้นตรงต่อกรมการบินพลเรือนของรัฐนั้น ๆ เพื่อทำหน้าที่ประสานงานกับ ICAO พร้อมทั้งออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศของแต่ละรัฐด้วย ดังเช่นในประเทศไทย ก็มีกรมการบินพาณิชย์เป็นผู้ทำหน้าที่นี้ ส่วนในสหรัฐก็มี FAA (FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION) ซึ่งขึ้นตรงต่อ DEPARTMENT OF TRANSPORTATION เป็นผู้ที่ทำหน้าที่ดังกล่าว เป็นที่น่าสังเกตว่า สำหรับสมาชิกบางประเทศ เช่น สหรัฐฯ องค์การการบินพลเรือนนั้นว่ามีบทบาทสำคัญเท่าเทียม ICAO เลยทีเดียว เพราะสหรัฐฯ เป็นผู้ผลิตอากาศยานรายสำคัญป้อนสู่สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก FAA ซึ่งเป็นหน่วยงานขององค์การการบินพลเรือนสหรัฐฯ ได้ออกกฎข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยในด้านการบินซึ่งบางครั้งเคร่งครัดและกำหนดมากกว่า ICAO เสียอีก จึงทำให้ประเทศอื่นได้ยอมรับเอากฎข้อบังคับของ FAA ไปใช้ด้วย

3.4.7 มาตรฐานการออกแบบอาคารท่าอากาศยาน

จากกฎระเบียบต่าง ๆ ได้ตั้งขึ้นเป็นมาตรฐานเพื่อกำหนดความปลอดภัยในด้านการบินโดยตรง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ระยะห่างระหว่างสนามบินต่อสนามบิน (PROXIMITY TO OTHER AIRPORT) กำหนดให้มีระยะห่างกันประมาณ 15-20 กิโลเมตร ในแนวเส้นขนานกับทางวิ่ง การที่กำหนดไว้ให้มีระยะดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยในการจัด AIR SPACE เส้นทางการบินและ HOLDING PATTERN

2. ขนาดและลักษณะของ AIR SPACE "AIR SPACE" คือ เขตอากาศของท่าอากาศยานแต่ละแห่งที่กำหนดไว้สำหรับการบินทำ HOLDING ของเครื่องบินในปัจจุบัน ICAO กำหนดให้มีลักษณะวงรีคล้ายรูปสนามกีฬา ขนาด 15 คูณ 7.5 ไมล์ บังคับตั้งแต่พื้นดินจนถึงความสูงไม่จำกัด

3. ข้อบังคับเกี่ยวกับ OBSTRUCTION หรือสิ่งกีดขวางการขึ้นลงของเครื่องบิน เป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาเลือกที่ตั้ง สิ่งกีดขวางดังกล่าวอาจจะเป็นต้นไม้ อาคารสูง ๓ เสาไฟฟ้า หรือแม้แต่ความสูงต่ำของพื้นดินซึ่งอาจจะลาดสูงขึ้นจากทางวิ่งจนมีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการขึ้นลงของเครื่องบินได้ ในการเลือกที่ตั้งของท่าอากาศยาน จะต้องหลีกเลี่ยงจากบริเวณที่มีสิ่งเหล่านี้ หรือถ้ามีจะต้องมีการย้ายหรือจำกัดออกไป

ลักษณะการขึ้นลงของเครื่องบินนั้นจะค่อย ๆ ใต้ขึ้น หรือลดระดับลงอย่างช้ามาก เมื่อเทียบกับความเร็วที่เคลื่อนที่ไปข้างหน้า และเนื่องจากลักษณะดังกล่าวจึงต้องมีการเตรียมที่ว่างในบริเวณปลายสนามบินแต่ละข้าง และความคุมความสูงของสิ่งกีดขวาง ซึ่งแสดงเขตควบคุมต่าง ๆ ในรูป 3 มิติ

รูป 3 มิติ ได้ถูกนำมาใช้เป็นมาตรฐานของ FAA เพื่อกำหนดลักษณะของสิ่งกีดขวางที่จะมีผลต่อการบิน โดยขอบเขตที่ควบคุมดังกล่าว มีลักษณะดังนี้

- 3.1 กำหนดให้ระยะทางปลายสุดของทางวิ่งและ APPROACH DEPARTURE SPACE เท่ากับ 200 ฟุต
- 3.2 PRIMARY SURFACE ล้อมรอบทางวิ่งมีขนาดกว้าง 1,000 ฟุต ทั้งสองข้างของทางวิ่ง
- 3.3 INNER HORIZONTAL SURFACE กำหนดที่ระยะสูง 150 ฟุต ในระดับนี้ไม่ควรมีสิ่งกีดขวางเลย บริเวณนี้มีลักษณะเป็นวงกลม โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่ศูนย์กลางของสนามบิน และรัศมี 13,000 ฟุต
- 3.4 CONICAL SURFACE เป็นบริเวณที่เชื่อมต่อระหว่าง INNER HORIZONTAL SURFACE ซึ่งสูง 150 ฟุต กับ OUTER HORIZONTAL SURFACE ซึ่งสูง 500 ฟุต โดยมีลักษณะเป็นระนาบเอียง 20 ต่อ 1 และมีความกว้าง 7,000 ฟุต
- 3.5 APPROACH DEPARTURE SURFACE เริ่มที่จุดบนพื้นดิน โดยมีระยะห่างปลายทางวิ่ง 200 ฟุต และแผ่ขยายไปในแนวระนาบเอียง 50 ต่อ 1 จนไปจรดกับ OUTER HORIZONTAL SURFACE ส่วนหนึ่งของ APPROACH DEPARTURE SURFACE นี้เรียกว่า CLEAR ZONE มีระยะในแนวเอียง 2,500 ฟุต และสิ้นสุดที่ระยะ 50 ฟุต
- 3.6 TRANSITIONAL SURFACE ซึ่งแผ่ไปตาม INSTRUMENTAL APPROACH DEPARTURE SURFACE และมีระนาบเอียง 7 ต่อ 1
- 3.7 OUTER HORIZONTAL SURFACE มีลักษณะเป็นระนาบแบนอยู่ในระยะสูง 500 ฟุต กว้าง 30,000 ฟุต ดังนั้น รัศมีด้านนอกจึงมีความกว้างถึง 50,000 ฟุต จากใจกลางของสนามบิน
- 3.8 OUTER LIMITS ของ INSTRUMENTAL APPROACH DEPARTURE SURFACE แผ่ออกจาก OUTER HORIZONTAL SURFACE เลยที่จุดปลายทางวิ่ง 50,000 ฟุต ออกไปอีกโดยมีความกว้าง 1,000 ฟุต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.9 TRANSITIONAL SURFACE ของ INSTRUMENTAL APPROACH DEPARTURE SURFACE กำหนดให้มีความลาดเอียง 5 ต่อ 1 และกว้าง 5,000 ฟุต

4. ความกว้างและระยะห่างระหว่างทางวิ่งและสิ่งกีดขวาง FAA ได้กำหนดความกว้างของทางวิ่งและ CLEARANCE โดยเฉพาะทางวิ่งขนานกัน ในกรณีที่ทางวิ่งทั้งสองใช้ ILS (INSTRUMENTAL LANDING SYSTEM) พร้อม ๆ กันทั้งสองทางวิ่งระยะห่างระหว่าง CENTER LINE ของทางวิ่งทั้งสองไม่ควรต่ำกว่า 5,000 ฟุต

5. การวางทางวิ่ง (ORIENTATION OR RUNWAY) กำหนดว่าทุกขั้วของท่าอากาศยานทุกแห่งจะต้องวางในทิศทางที่เปิดโอกาสให้อากาศยานแล่นขึ้น-ลง 95% ของเวลาทั้งหมด โดยมี CROSS WIND (ลมที่พัดตั้งฉากกับแกนของทางวิ่ง) พัดไม่เกิน 15 ไมล์ ต่อชั่วโมง ทั้งหมดนี้คือข้อกำหนดที่สำคัญสำหรับการออกแบบท่าอากาศยาน

3.4.8 ข้อพิจารณาในการเปิดสนามบินแห่งใหม่

ก่อนจะมีการเปิดอนุญาตให้ใช้สนามบินแห่งใหม่ได้นั้น คณะกรรมการจะต้องมีการตรวจตราเกี่ยวกับสภาพภูมิประเทศ การวางแผนการจอด-ออก ของเครื่องบินอย่างเหมาะสม รวมทั้งการวางระบบต่าง ๆ ให้สอดคล้องและได้ผล ทั้งนี้ จะต้องผ่านมาตรฐานขององค์การบริหารการบินพลเรือน (AOC) และคณะกรรมการต่าง ๆ

มาตรฐานเหล่านี้อาจจะมีการปรับได้ตามลักษณะท้องถิ่นของสนามบินนั้น ๆ โดยให้คณะกรรมการที่ปรึกษาของสนามบิน (AOC) เป็นผู้พิจารณาเกี่ยวกับมาตรฐานของสนามบินในกรณีพิเศษนี้ แล้วรายงานไปยังคณะกรรมการ AOC ถ้ามีกรณีใดที่ยังไม่ได้มาตรฐานก็จะมีที่ยับยั้งก่อนใบอนุญาตการเปิดสนามบินได้

1) ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน

1.1 การป้องกันภัย

การป้องกันภัยทางอากาศที่จำเป็นต้องจัดให้มีขึ้นตามมาตรฐานของ ATC เช่น ขนาดของทางวิ่ง ทางรถ ลานจอดเครื่องบิน

1.2 การป้องกันภัยฉุกเฉิน

จะต้องจัดให้มีการป้องกันภัยฉุกเฉินของบุคคลในกรณีที่จำเป็นและมีการสอนการปฏิบัติการณ์ตามสมควร

การป้องกันภัยฉุกเฉินนี้จะต้องมีการวางแผนและทดสอบประสิทธิภาพก่อนการใช้ให้ได้ตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งระบบป้องกันเพลิงภายในอาคารด้วย

1.3 ระบบการจ่ายน้ำ บริการด้านอาหาร

ภายในสนามบินจะต้องมีจุดที่สามารถให้น้ำได้ตามความจำเป็น และมีจุดบริการด้านอาหารอย่างเพียงพอ

1.4 การเติมเชื้อเพลิง

จุดที่จะสามารถเติมเชื้อเพลิงในสนามบินจะต้องมีตามมาตรฐานและระบบของการจ่ายจะต้องคล่องตัว โดยมีการทดสอบการปล่อยน้ำมันติดต่อกันเป็นเวลาอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนการจ่ายสู่เครื่องบิน

1.5 ระบบการจ่ายพลังงานฉุกเฉิน

จะต้องสามารถจ่ายพลังงานให้แก่เครื่องบินได้ในกรณีฉุกเฉินสำหรับการป้องกันภัย และจะต้องมีการทดสอบการจ่ายพลังงานก่อนการใช้อยู่เสมอ

1.6 ระบบการเทียบจอดของอากาศยาน

ระบบการเทียบจอดเครื่องบินจะต้องได้รับการทดสอบว่าใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการบังคับการของพนักงานภาคพื้นดิน โดยควรจะมีการทดสอบบริเวณจุดเชื่อมต่อของบริเวณขนถ่ายผู้โดยสารก่อนการใช้อย่างจริงจัง

1.7 การติดต่อสื่อสาร

ระบบโทรศัพท์และโทรเลขจะต้องมีให้บริการอย่างเพียงพอ ใน บริเวณที่พียงมี และจะต้องมีระบบโทรทัศนัยรายงานข่าวของสายการบินต่าง ๆ ด้วย การอบรมพนักงานและลูกเรือ (AIS/MET INFORMATION) จะต้องมีการอบรมในด้านรายละเอียดต่าง ๆ ที่พนักงานสายการบินพึงรู้ตามความเหมาะสม

2) ขานชาลาสำหรับผู้โดยสาร

2.1 การเข้าถึงโดยเส้นทางจราจร

จะต้องมีเส้นทางคมนาคมจากจุดต่าง ๆ ของเมืองมาสู่ท่าอากาศยาน โดยที่จะทำให้ผู้โดยสารสามารถมายังท่าอากาศยานได้โดยสะดวกในเวลาอันเหมาะสม

2.2 สัญญลักษณ์บนเส้นทางจราจร

จะต้องมีสัญญลักษณ์มาตรฐานที่ผู้ใช้อาคารจะสามารถเข้าใจและใช้ ประโยชน์ได้ตามเส้นทางจราจร เพื่อที่จะได้มาถึงท่าอากาศยานได้โดยไม่เกิดความสับสน

2.3 ระบบการแสดงรายละเอียดของเที่ยวบิน (FIDS)

โดยระบบจะต้องได้รับการทดสอบให้เชื่อถือได้ตามทางสัญจรของผู้ใช้ อาคาร

2.4 พื้นสำหรับ CHECK-IN

เคาน์เตอร์และอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับการ CHECK-IN จะต้องได้รับการติดตั้งในสนามบินก่อนอย่างน้อย 1 เดือนก่อนเปิดทำการ และได้รับการทดสอบตามมาตรฐาน EDP

2.5 ระบบการแจกจ่ายสัมภาระ

การขนย้ายสัมภาระในท่าอากาศยานแต่ละที่จะต้องบริการผู้โดยสาร เป็นจำนวนมากและมาจากที่ต่าง ๆ ดังนั้น ระบบการขนย้ายจะต้องได้รับการทดสอบและกำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐานของการขนย้าย ดังนี้

1. จำกัดขนาดและรูปแบบกระเป๋าที่จะรับ ณ จุด CHECK-IN เพื่อจะส่งผ่านไปยังสายพานส่งสัมภาระ

2. จัดให้มีบริการที่จะจัดส่งสัมภาระที่มีน้ำหนักเกินไปยัง

MAKE-UP AREA

3. มีจุดตรวจเช็คเป็นพิเศษสำหรับในกรณีที่มีสัมภาระมาก อาจจะไม่อยู่ในบริเวณปลายสุดของสายพานใกล้จุด MAKE-UP AREA

2. 6 TRANSFER BAGGAGE

ระบบการถ่ายสัมภาระ จากอากาศยานหนึ่งไปยังอากาศยานหนึ่ง จะต้องได้รับการทดสอบ ทั้งแบบ ON LINE และ INTERLINE เพื่อให้การขนถ่ายเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

2. 7 AIRCRAFT LOADING BRIDGE

สะพานเชื่อมอากาศยาน

สะพานเชื่อมอากาศยานทุกอันจะต้องได้รับการตรวจสอบถึงประสิทธิภาพ และมีขนาดที่เหมาะสมสำหรับแต่ละอากาศยาน การตรวจสอบทางภาคพื้นดินจะต้องมีอย่างต่อเนื่อง และจะต้องกำหนดจุดที่แน่นอนของการเข้าจอดและจำนวนเพื่อสะดวกต่อยานพาหนะภาคพื้นดิน

ถ้าบริเวณทางเข้าของส่วนนี้เป็นประตูเลื่อนแบบใช้กระจก จะต้องมีการเครื่องหมายที่บานกระฉากนั้น เพื่อป้องกันการวิ่งชนและเกิดอุบัติเหตุในกรณีที่กระจกมีความบางและเปราะมาก

ถ้าโครงสร้างของส่วนนี้ไม่ผ่านมาตรฐานจะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขจนเป็นที่พอใจ

2. 8 ที่ทำการของสายการบิน

จะต้องมีการจัดตั้งก่อน 1 เดือน สำหรับการตรวจของคณะกรรมการ และเพื่อที่จะให้เวลาแก่สายการบินต่าง ๆ ได้จัดเตรียมการทำงาน และได้มีการติดต่อกับส่วนกลาง

2. 9 ARRIVALS AREA

ระบบการขนย้ายสัมภาระจะต้องได้รับการตรวจ และมีระบบป้องกันความปลอดภัยเป็นอย่างดี

สำหรับรถเข็น และล้อเลื่อนสำหรับการขนย้ายสัมภาระจากจุดที่รับสัมภาระไปยังชานชาลาของรถโดยสาร จะต้องมิใช่ว่างเพียงพอ

2.10 ระบบการสุขาภิบาล

จะต้องจัดให้มีห้องน้ำและห้องสุขาให้เพียงพอต่อจำนวนคนที่ใช้

2.11 AIR CONDITIONING

การติดตั้งระบบปรับอากาศจะต้องสามารถปรับอากาศอย่างเพียงพอตามมาตรฐานที่ระบุ

2.12 แสง

การติดตั้งระบบแสงสว่างที่จำเป็น และการติดตั้งพลังงานยามฉุกเฉิน จะต้องเป็นไปโดยสมบูรณ์และทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

2.13 ระบบป้องกันไฟ

ระบบการป้องกันไฟจะต้องได้รับการติดตั้งและตรวจเช็คการทำงานด้วยความรอบคอบ

2.14 GOVERNMENT CONTROLS

จะต้องมีพื้นที่สำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการทำงานเช่นเกี่ยวกับการอพยพออก และการเก็บภาษีสินค้า

2.15 ระบบการให้ข้อมูลด้านสถานที่

เป็นระบบหนึ่งที่จะต้องจัดบริการให้มีในท่าอากาศยาน

3) ระบบความปลอดภัย

3.1 การกั้นอาณาเขต

ระหว่างภาคอากาศและภาคพื้นดินควรจะมีระยะของการเว้นว่างจากกันพอสมควร เช่น ระยะของลานจอด เพื่อไม่ทำให้เกิดการเข้าถึงกันได้ง่ายนัก

3.2 ระบบตรวจตราความปลอดภัย

การตรวจตราความปลอดภัยของผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยานจะต้องจัดให้มี ณ จุดทางที่จะเข้าต่าง ๆ ตามมาตรฐานของ IATA ซึ่งเป็นค่ามาตรฐานความปลอดภัยต่ำสุดจะต้องมีจุดตรวจเช็คทั้งหมด 8 จุด

4) สาธารณูปโภคของสินค้า

จะต้องจัดให้มีขนาขาลา โกดังสำหรับเก็บและตรวจเช็คสินค้าพร้อมกับมีการดูแลรักษาตามความเหมาะสม

5) ระเบียบของการปฏิบัติการของสายการบินจะใช้ตามกฎหมายของ AOC ในกรณี

5.1 ในกรณีฉุกเฉิน ดังนี้

1. มีการโจรกรรมทางอากาศ
2. มีการวางระเบิด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. มีการส่งสัญญาณไฟ
 4. มีการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ได้รับความเสียหาย
 5. มีความต้องการด้านกำลังคน
- 5.2 การปฏิบัติการด้านความปลอดภัย
1. ต้องรับผิดชอบเมื่อผ่านสถานที่หวงห้าม
 2. รับผิดชอบความปลอดภัยของการกันการ เข้า-ออก
 3. รับผิดชอบด้านการตรวจค้นเมื่อจำเป็น
 4. มีความต้องการด้านกำลังคน
- 5.3 การขนย้ายสัมภาระ
1. ความคุมยานพาหนะให้เป็นระเบียบเรียบร้อย
 2. การ เปลี่ยนถ่ายสัมภาระของอากาศยาน
 3. มีพื้นที่ให้เพียงพอ
 4. มีความต้องการด้านกำลังคน
- 5.4 การวางตำแหน่งของ GATE
- จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและเห็น ได้ชัดเจน
- 5.5 การควบคุมในทางลาด
1. การ จัดตั้งการควบคุมพาหนะบนทางวิ่ง
 2. การ จัดการตรวจใบขับขี่และควบคุมผู้ใช้ยานพาหนะในทางลาด
- 5.6 ส่วนของสินค้า
1. ความคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าภาคพื้นดิน
 2. ความคุมการเคลื่อนย้ายภาคอากาศ
 3. ระบบการส่ง
- 5.7 การติดต่อสื่อสารภายในท่าอากาศยาน
1. จัดให้มีวิทยุติดต่อสื่อสาร
 2. มีบริการทางอากาศ
 3. มีระบบโทรศัทพ์และโทรคมนาคม
 4. มีระบบการบริการด้านให้ข้อมูลสถานที่
- 5.8 บริการสำหรับบุคคลพิเศษ
1. สำหรับบุคคลที่พิการ
 2. สำหรับนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5 การศึกษาข้อมูลเชิงสถาปัตยกรรม

3.5.1 ประเภทของอาคารท่าอากาศยาน

3.5.1.1 การจัดระบบการออกแบบท่าอากาศยาน (TERMINAL CONCEPT)

ลักษณะของท่าอากาศยานเกิดขึ้นจากการจัดวาง FACILITIES ที่เกี่ยวข้องกับ PASSENGER HANDLING SYSTEM แบบต่าง ๆ กัน โดยทั่วไปมีแบบพื้นฐานอยู่ทั้งหมด 4 แบบ ซึ่งสามารถจะจัดอยู่ในลักษณะ CENTRALIZED PASSENGER PROCESSING หมายถึงการจัดวาง FACILITIES ต่าง ๆ รวมไว้ในอาคารเดียว หรือจัดอยู่ในลักษณะ DECENTRALIZED PASSENGER PROCESSING ซึ่งหมายถึงการจัด FACILITIES ในลักษณะของ MODULAR หรือหน่วยย่อย ๆ ขึ้นไป แต่ละหน่วยจะประกอบด้วยส่วนใช้สอยที่เกี่ยวกับ PASSENGER HANDLING SYSTEM ครบถ้วน

ลักษณะพื้นฐานทั้ง 4 แบบ ได้แก่

1. LINEAR CONFIGURATION
2. PIER CONFIGURATION
3. SATELLITE CONFIGURATION
4. TRANSPORTER CONFIGURATION

1. LINER CONFIGURATION

อาคารในลักษณะนี้ พัฒนามาจากแนวความคิดที่ใช้อาคารหลังเดียว ประกอบด้วย ส่วนใช้สอยทุกส่วน และสามารถติดต่อได้โดยตรงกับลานจอดเครื่องบินที่อยู่ใกล้กัน แตกต่างจากแบบอื่นที่สามารถสร้างความสัมพันธ์โดยตรงระหว่าง LINER RAMP PROTAGE และ GURB SPACE นอกจากนี้ยังผู้พัฒนาก็กิจกรรมของการเข้า-ออกในอาคารท่าอากาศยานได้ดีกว่า อย่างไรก็ตาม ข้อได้เปรียบนี้อาจมีมากกว่า ในบางกรณีขึ้นอยู่กับราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาที่เกิดจากความจำเป็นที่จะต้องมีระบบและการใช้สอยของระบบซ้ำ ๆ กันมากมาย มีอีกแนวความคิดหนึ่งซึ่งพัฒนามาจากแบบ LINER โดยมุ่งที่จะแก้ระบบการจัดระบบขนถ่าย และขนส่งแบบรวมศูนย์ (CENTRALIZED HANDLING SYSTEM) โดยการใช้อาคารท่าอากาศยานเล็ก ๆ หลายอันมาจัดเข้าในชั้นตอนตามยาว แต่ละอันจะประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ครบถ้วน เพียงพอกับความต้องการสำหรับอาคารท่าอากาศยานที่แยกเป็นเอกเทศ

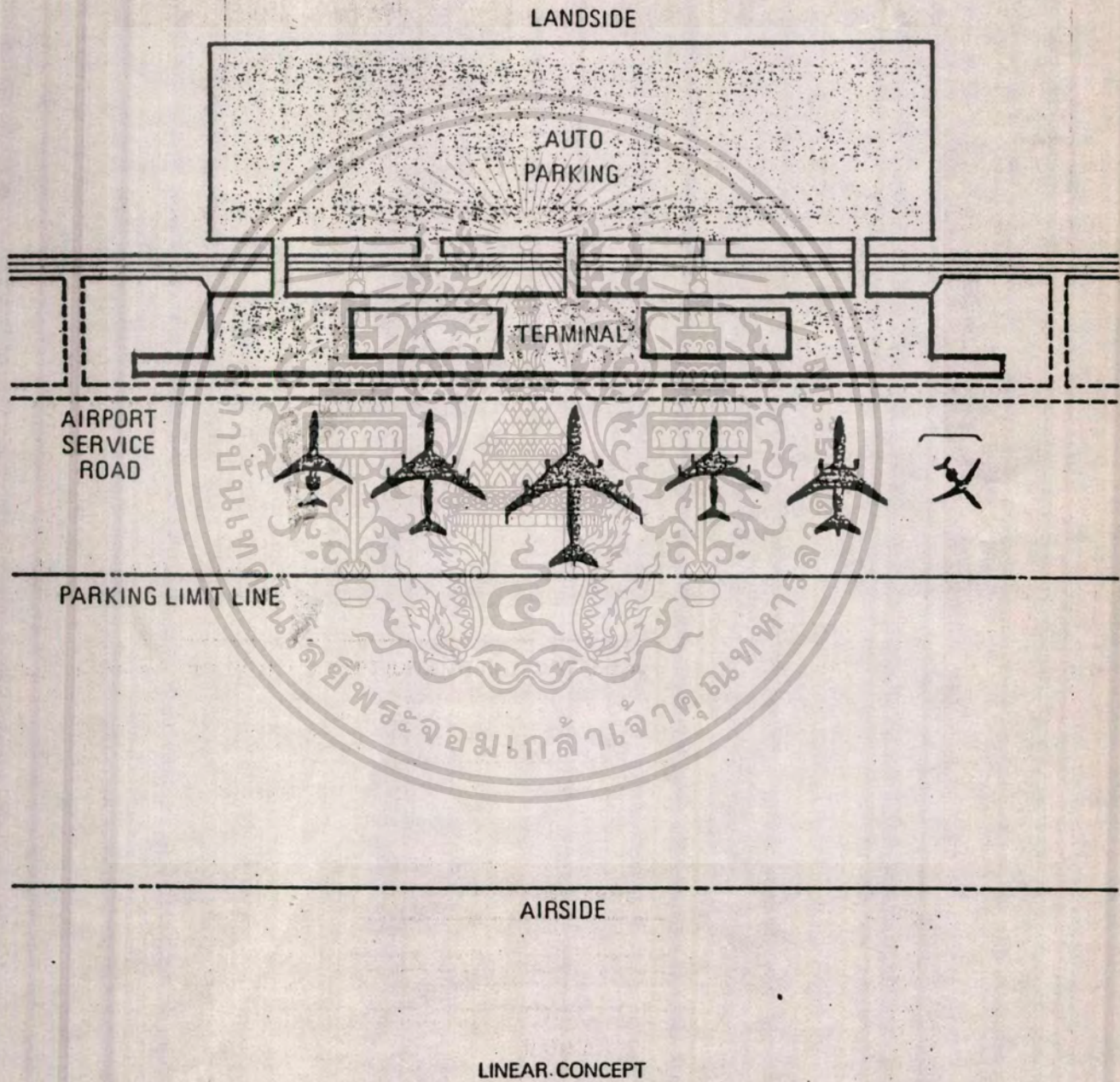
เนื่องจากชั้นตอนต่าง ๆ ของผู้โดยสารและกระเป๋ามีครบถ้วนอยู่ในแต่ละส่วน อีกทั้งอาคารมีรูปแบบตามยาว ซึ่งเกิดความแออัดน้อยที่สุด และพื้นที่การใช้สอยตามกระบวนการต่าง ๆ ของผู้โดยสารแต่ละอัน จะใช้เฉพาะหน้าที่ที่สร้างสัมพันธ์โดยตรงกับเครื่องบิน แนวความคิดการจัดอาคารตามยาวนี้สามารถใช้ CONCOURSE แบบธรรมดาหรือดัดแปลงให้ได้รูปทรงต่าง ๆ ได้ แต่ต้องยังคงคุณสมบัติของรูปแบบอาคารตามยาว ซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่าง AIRSIDE TERMINAL FACILITIES กับ LANDSIDE ซึ่งเป็นทางเข้า-ออกของผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีการดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Terminal Concept — General

FIG. 4 EXAMPLE OF LINEAR CONCEPT (DECENTRALIZED TERMINAL)

PLAN VIEW

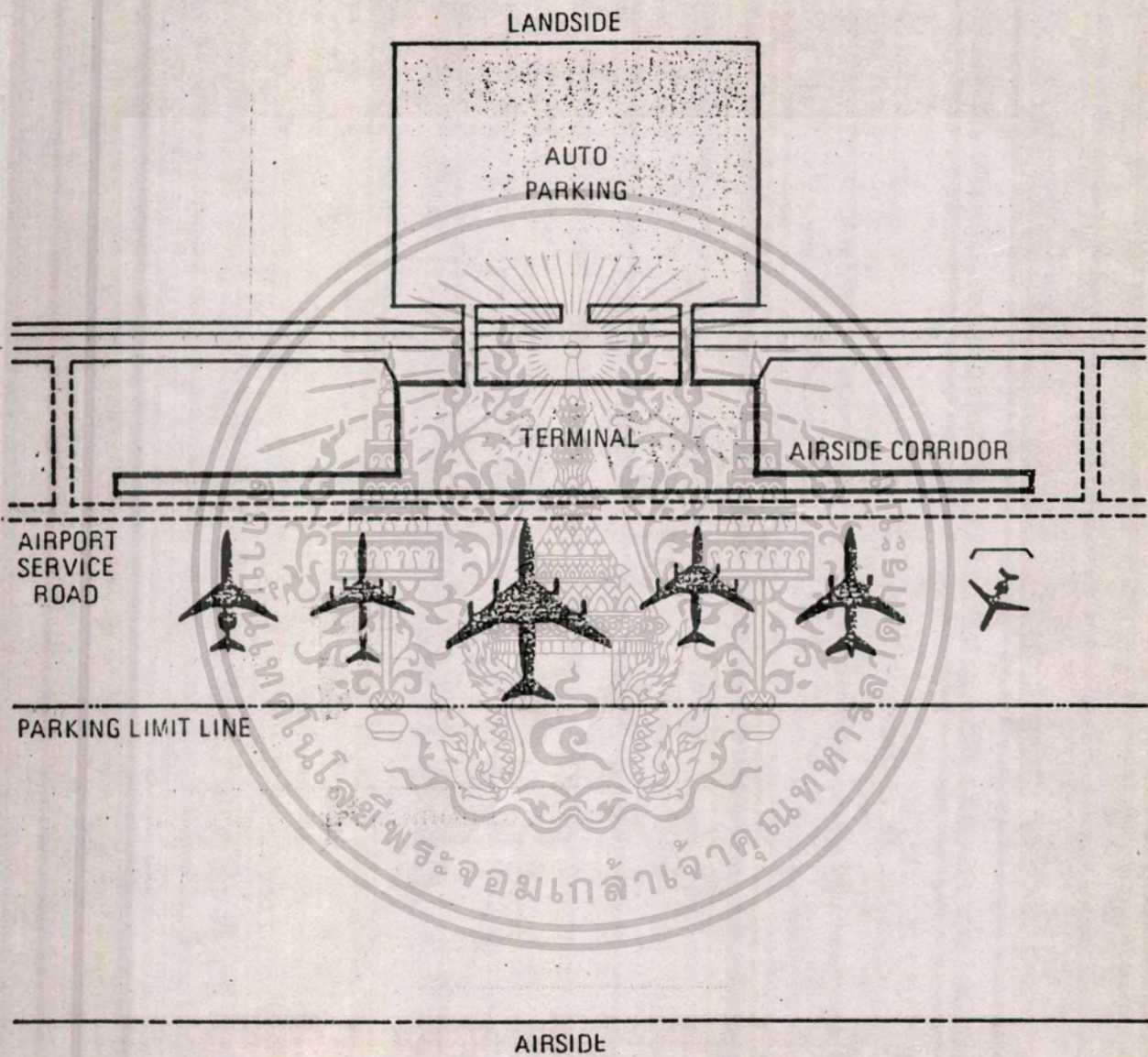


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่นอนกาทให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Terminal Concept — General

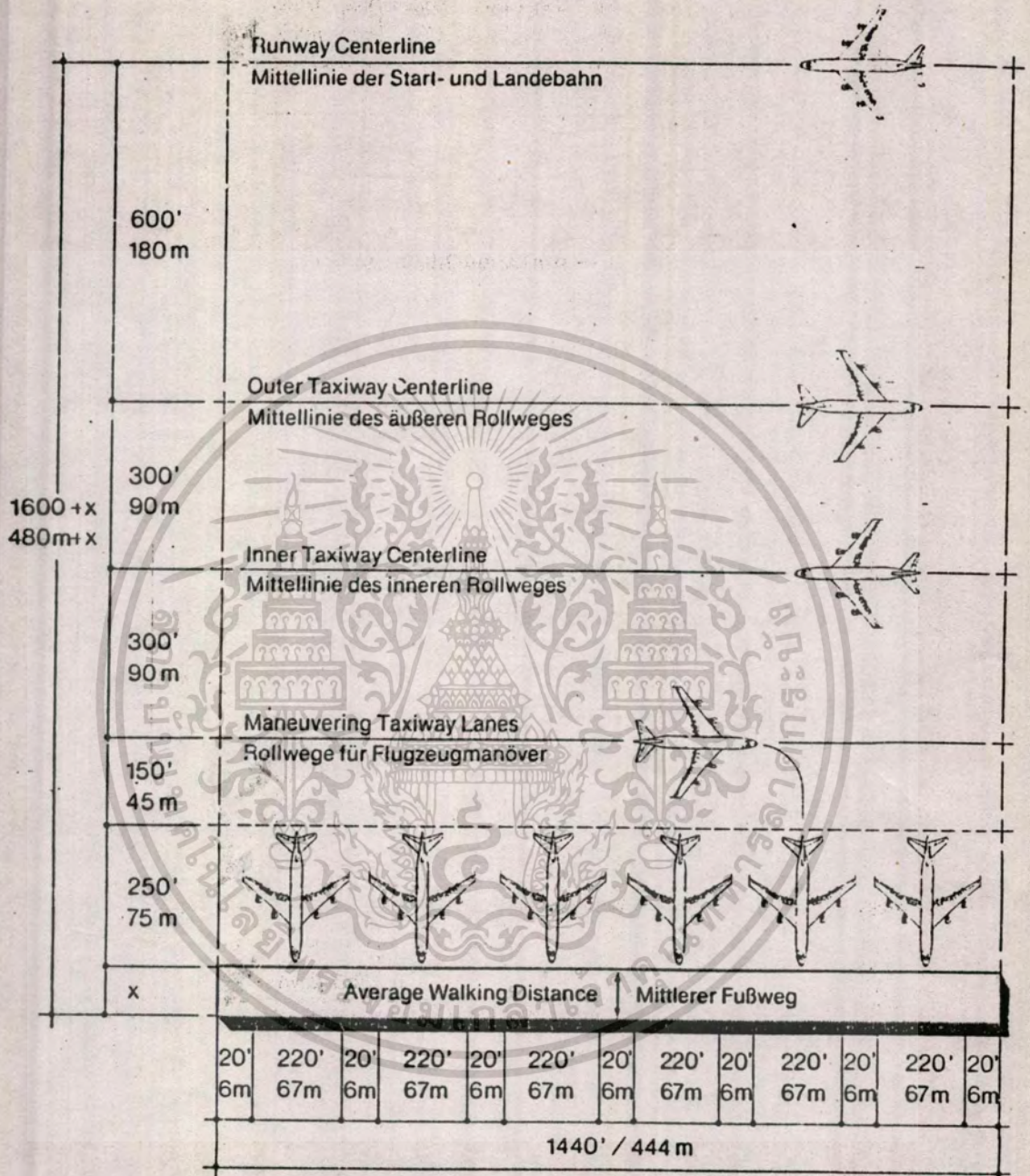
FIG. 3 EXAMPLE OF LINEAR CONCEPT (CENTRALIZED TERMINAL)

PLAN VIEW



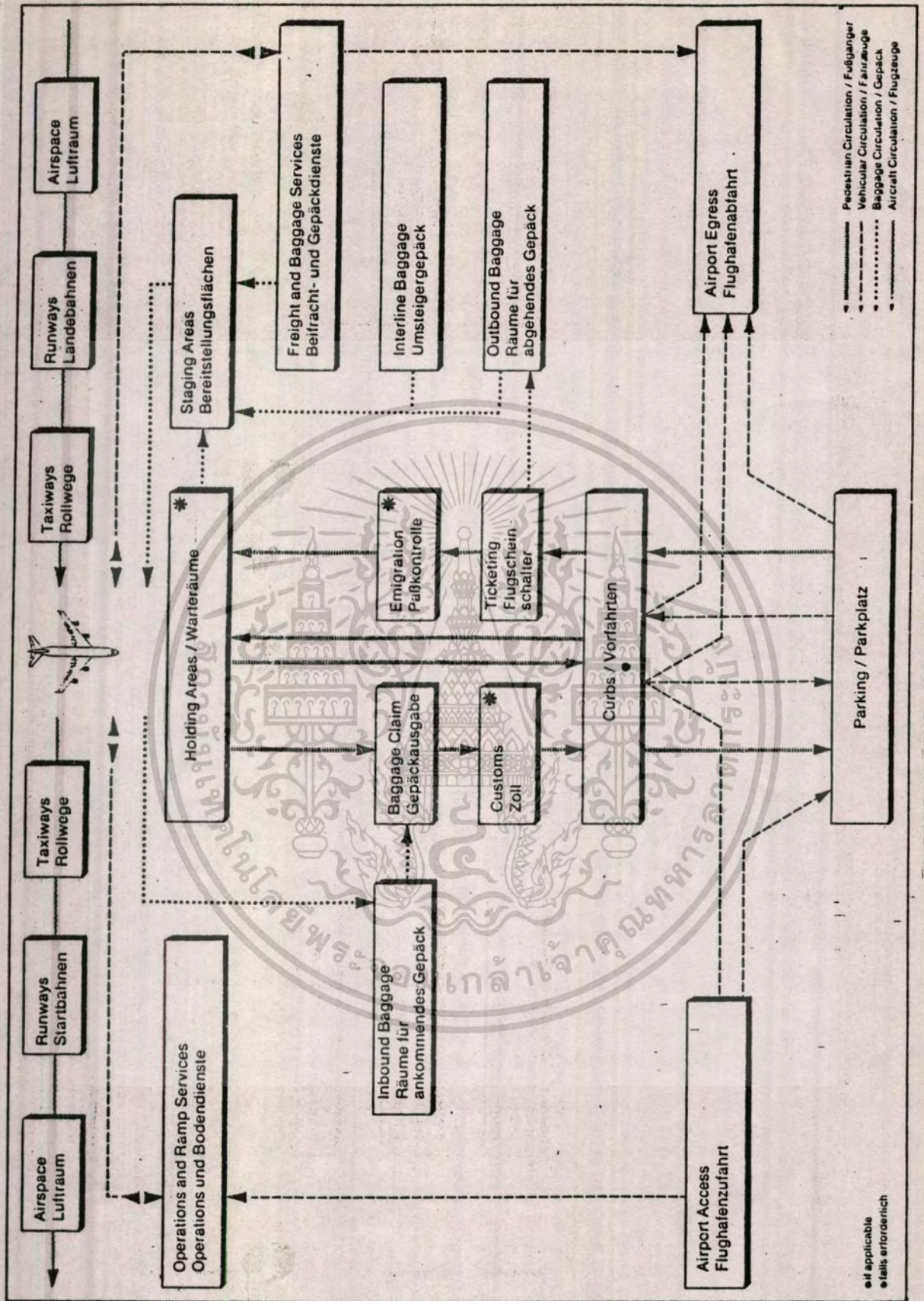
LINEAR CONCEPT

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



LINEAR CONFIGURATION — BASIC DIMENSIONS

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



INTERFACE FLOW OF LINEAR CONFIGURATION

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่สามารถคืนได้ทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

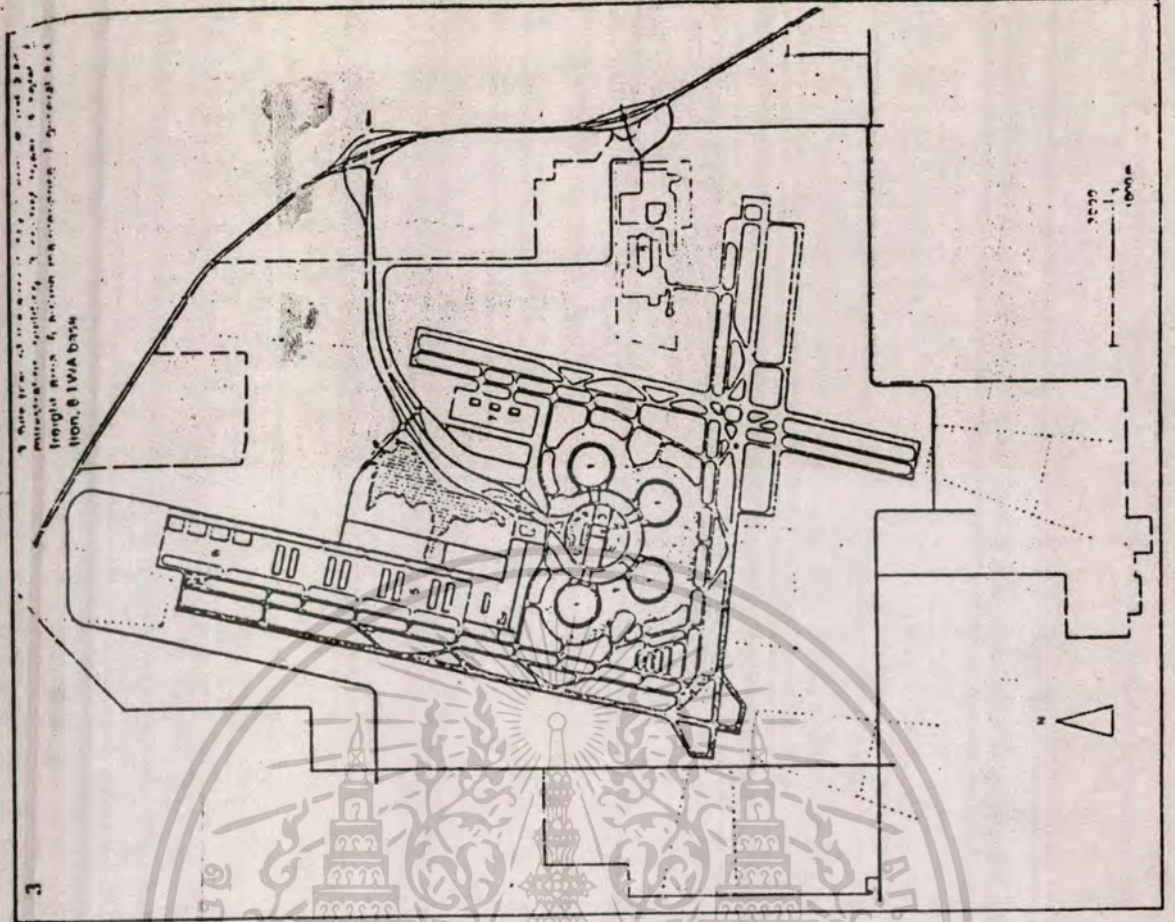
1. ตัวอย่างอาคารท่าอากาศยานลักษณะแบบ LINEAR CONFIGURATION

"KANSAS CITY INTERNATIONAL AIRPORT"

ท่าอากาศยานแห่งนี้อยู่ทางตอนล่างของเมือง KANSAS CITY ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นระยะทาง 19 ไมล์ มีพื้นที่ใช้สอย 5,000 เอเคอร์ และยังมีพื้นที่ขยายตัวออกไปได้อีก 5,000 เอเคอร์ มีทางวิ่งอยู่ 2 ทาง คือแนวเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก ซึ่งในอนาคตจะได้เพิ่มทางวิ่งในแนวเหนือ - ใต้ อีกทางหนึ่ง

อาคารท่าอากาศยานแห่งนี้ใช้รูปแบบตามยาว โดยได้ดัดแปลงให้เป็นอาคารรูปโค้งเกือบเป็นวงกลม จัดเป็น UNIT ที่เหมือนกันอยู่ 4 อาคาร ซึ่งได้เปิดใช้งานแล้ว 3 อาคาร โดยแต่ละอาคารสามารถรองรับการเข้า - ออก ของเครื่องบินได้พร้อม ๆ กัน 15 - 19 เครื่อง และเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์แล้ว ท่าอากาศยานแห่งนี้จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 14 ล้านคนต่อปี

ระยะทางเดินของผู้โดยสารเพื่อไปขึ้นเครื่องบินนั้น มีระยะทางต่าง ๆ กัน โดยระยะทางที่ยาวที่สุดเป็น 120 ฟุต และที่สั้นที่สุดเป็น 65 ฟุต ส่วนระยะทางเดินสำหรับผู้โดยสารขาเข้าจากเครื่องบินไปยังที่รับกระเป๋าเป็นระยะทางสั้นที่สุด 215 ฟุต และยาวที่สุด 290 ฟุต ผู้โดยสารขาเข้าและขาออกใช้ชานชาลาาร่วมกัน โดยมีส่วนที่จอดรถเป็นอาคารรูปโค้งวงกลมเช่นเดียวกับอาคารท่าอากาศยาน ซึ่งทำเป็นอาคารจอดรถโดยเฉพาะที่สามารถสร้างชั้นจอดรถเพิ่มขึ้นในอนาคตได้



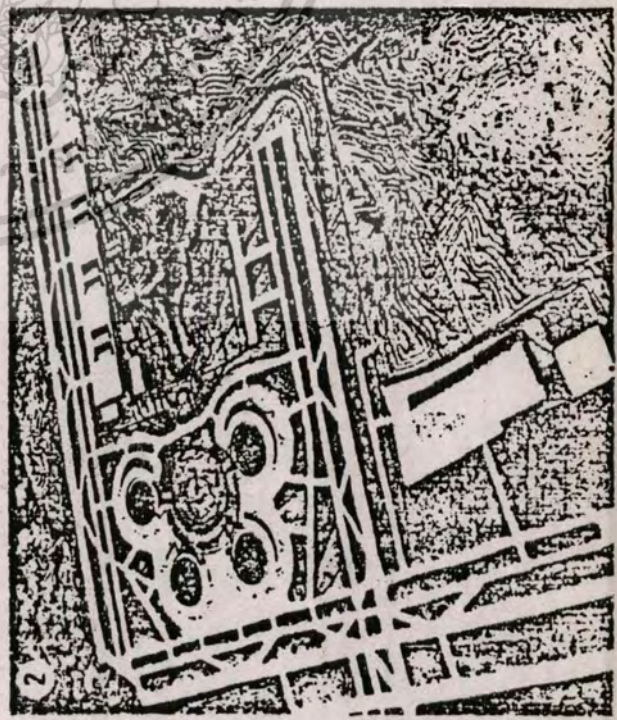
3
 1. Main plan of the terminal building, showing the main entrance, baggage claim, flight deck, and other facilities.
 2. Main plan of the terminal building, showing the main entrance, baggage claim, flight deck, and other facilities.
 3. Main plan of the terminal building, showing the main entrance, baggage claim, flight deck, and other facilities.



1 Plan of the Kansas City region. The airport is marked 'KCI'

The airport is located nineteen miles from downtown Kansas City on a site of 5,000 acres with an additional 5,000 acres available for expansion. At present the runway system consists of a north-south and an east-west runway, later on a further north-south runway will be added. Each of the four terminals, of which three have been realized, is capable of handling fifteen to nineteen aircraft simultaneously. Ultimately the airport will handle about fourteen million passengers per year.

Walking distances for enplaning passengers will vary from a maximum of 170 feet to a minimum of sixty-five feet, deplaning passengers passing from aircraft gate through baggage claim to curb will walk a maximum of 280 feet and a minimum of 215 feet. Passengers arrive and depart at a common curb. Parking is within the unit loops. At present there are only on-grade parking facilities; it is planned, however, to increase the number of spaces considerably by erecting multi-storey garages. A specially developed information system enables passengers to move around easily both at the airport site and within the terminals.

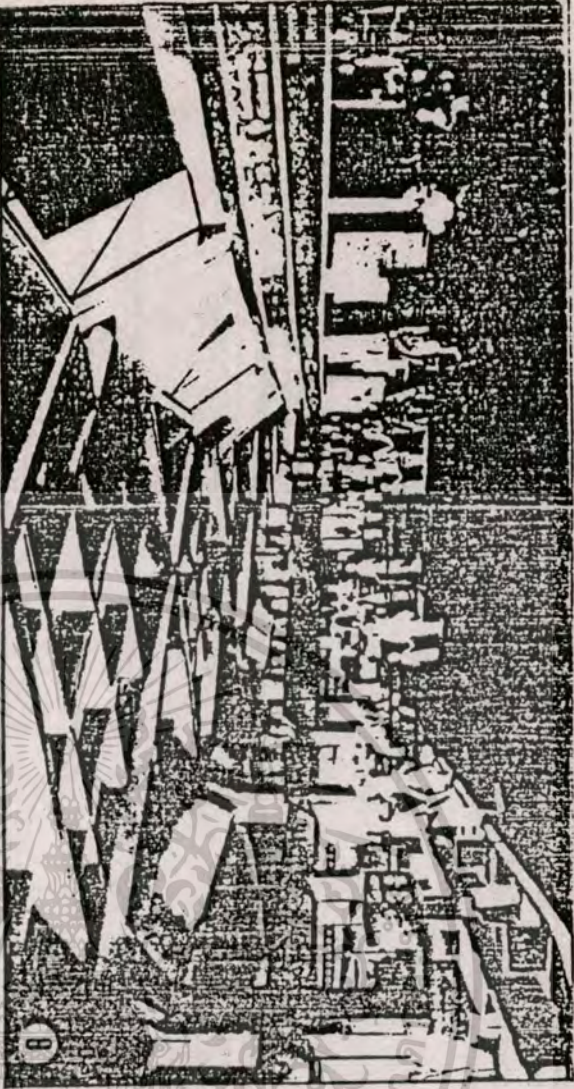


2. Model of the airport

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่วการณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีลารนำไปใช้



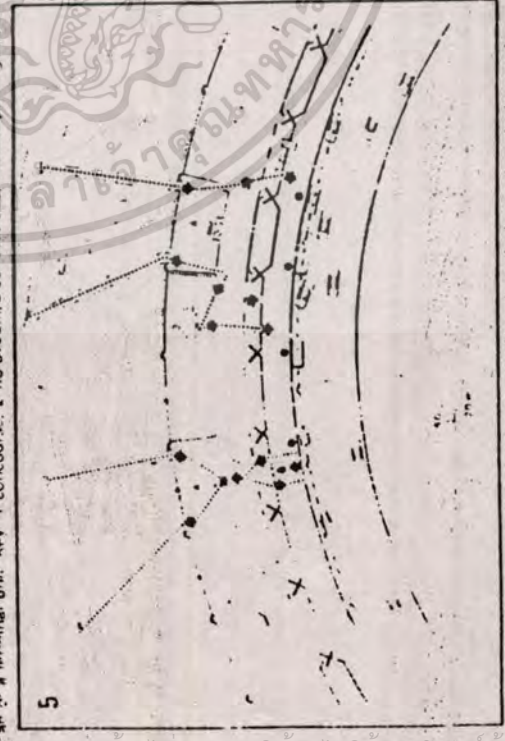
7. Model of a terminal unit.



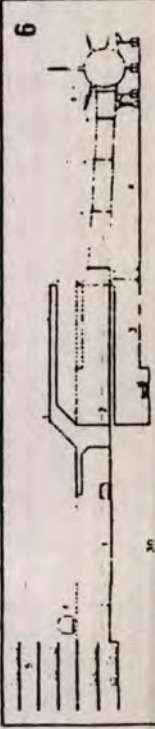
8. Interior model of a terminal unit



5. Partial plan of a terminal unit. Key 1 concourse, 2 hold room, 3 concessions, 4 future parking structure.



5. Partial plan of a terminal unit. Key 1 enplaning and deplaning road, 2 ticketing and baggage check-in, 3 baggage claim, 4 hold room, 5 concessions, 6 office.



6. Section through a terminal unit. Key 1 enplaning and deplaning road, 2 lobby, 3 airline operations, 4 apron, 5 future garage, 6 future rapid transit

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษานั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่จำกัดใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. PIER CONFIGURATION

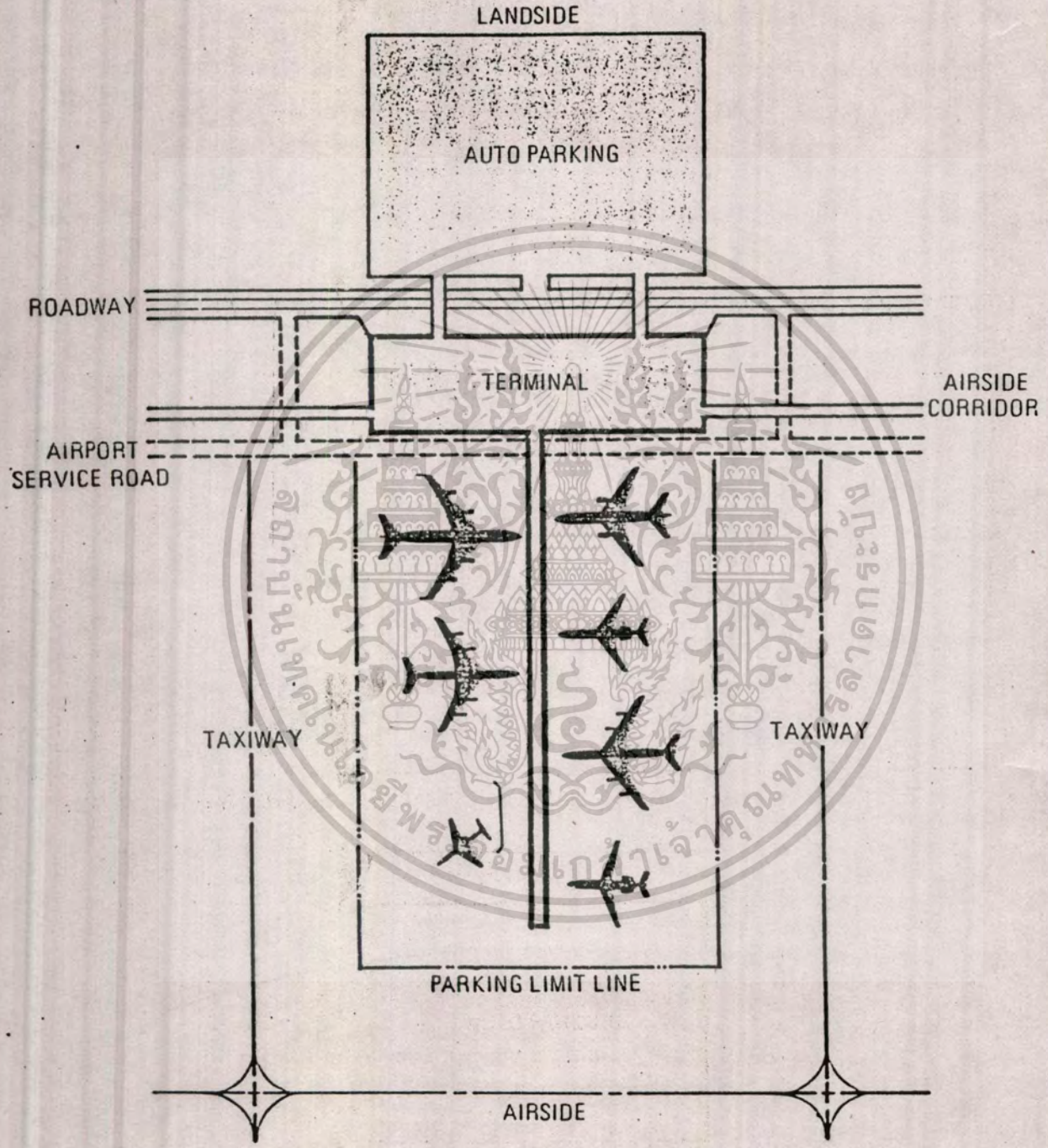
เกิดจากการพิจารณาขั้นตอนการขนถ่ายผู้โดยสาร ซึ่งเป็นผลของการเปลี่ยนจากการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่รวมกันในที่เดียว มาเป็นชนิดที่แยกออกตามเที่ยวบิน การใช้งานในลักษณะนี้ ผู้โดยสารจะผ่านขั้นตอนต่าง ๆ เข้ามายังโรงพักคอย ซึ่งยืดยาวออกไปเป็นลักษณะของ PIER เปรียบเสมือนแขนขาที่แยกออกจากตัวอาคารท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายผู้โดยสาร โดยใช้พื้นที่ไม่มากนัก รูปแบบ PIER นี้ เมื่อใช้ระบบแยกผู้โดยสารขาเข้า - ออก คนละชั้น จะทำให้สามารถแยกทุกระบบที่เกี่ยวข้องกับการขึ้น - ลง เครื่องบิน รวมทั้งแยกขานชาลา CHECK-IN COUNTER ที่รับกระเป๋า และที่สำคัญที่สุด CIRCULATION ไปยังเครื่องบินในส่วนที่เป็น CONCOURSE ได้อีกด้วย โดยที่แนวความคิดของการแยกระบบนี้สามารถจะนำไปใช้กับแบบอื่น ๆ ได้ และมีการนำเสนอเชื่อมอากาศยาน 2 ระดับ (ซึ่งพัฒนาควบคู่กับการใช้ PIER แบบ 2 ชั้น) มาใช้ในการติดต่อระหว่างเครื่องบินกับอาคาร เพื่อแยกผู้โดยสาร ให้ลดความแออัดในลานจอด และเพิ่มความปลอดภัยใน RAMP AREA

สำหรับอาคารท่าอากาศยานแบบ PIER นี้ มีข้อเสียคือขาด FLEXIBILITY เพราะถูกจำกัดด้วยระยะทางเดินของผู้โดยสาร (ไม่ได้ใช้ทางเลื่อน) ข้อจำกัดทางการขยายตัวของการสัญจรภายในอาคารแบบ PIER นี้ ยังมีผลต่อลานจอดรถ และทางขับที่อยู่ระหว่างแต่ละ PIER (กรณีทีระหว่าง PIER มีลานจอดและทางขับอยู่ตรงกลาง) ทำให้ระยะระหว่าง PIER คงที่ ไม่สามารถขยายออกไปเพื่อรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้นได้ และมีผลต่อขานชาลาขาเข้าและขาออก ซึ่งจะขยายได้ก็ต่อเมื่ออาคารท่าอากาศยานได้ขยายออกไปเท่านั้น

PASSENGER TERMINAL COMPLEX,
Terminal Concepts — General

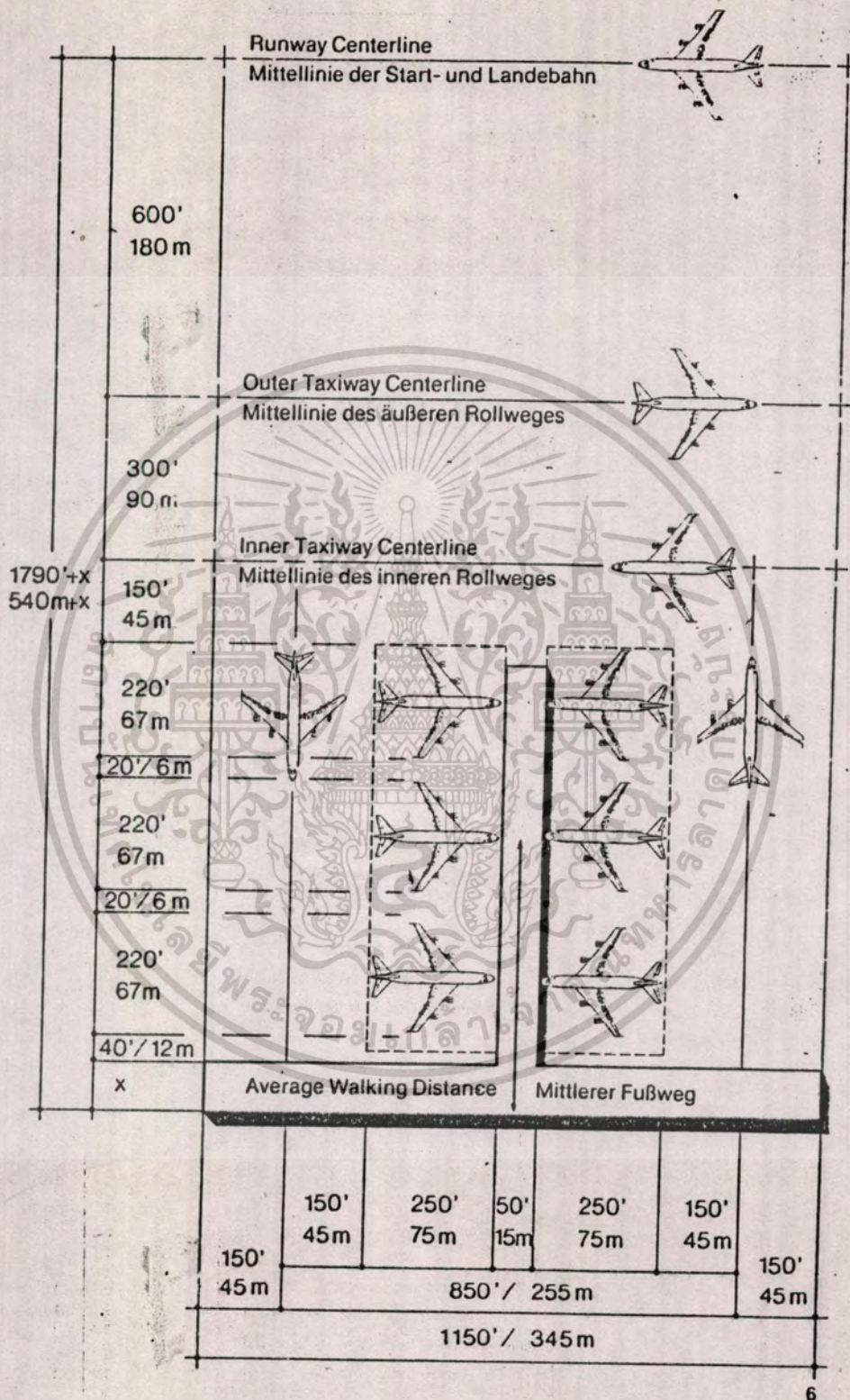
FIG. 1 EXAMPLE OF PIER CONCEPT (CENTRALIZED TERMINAL)

PLAN VIEW



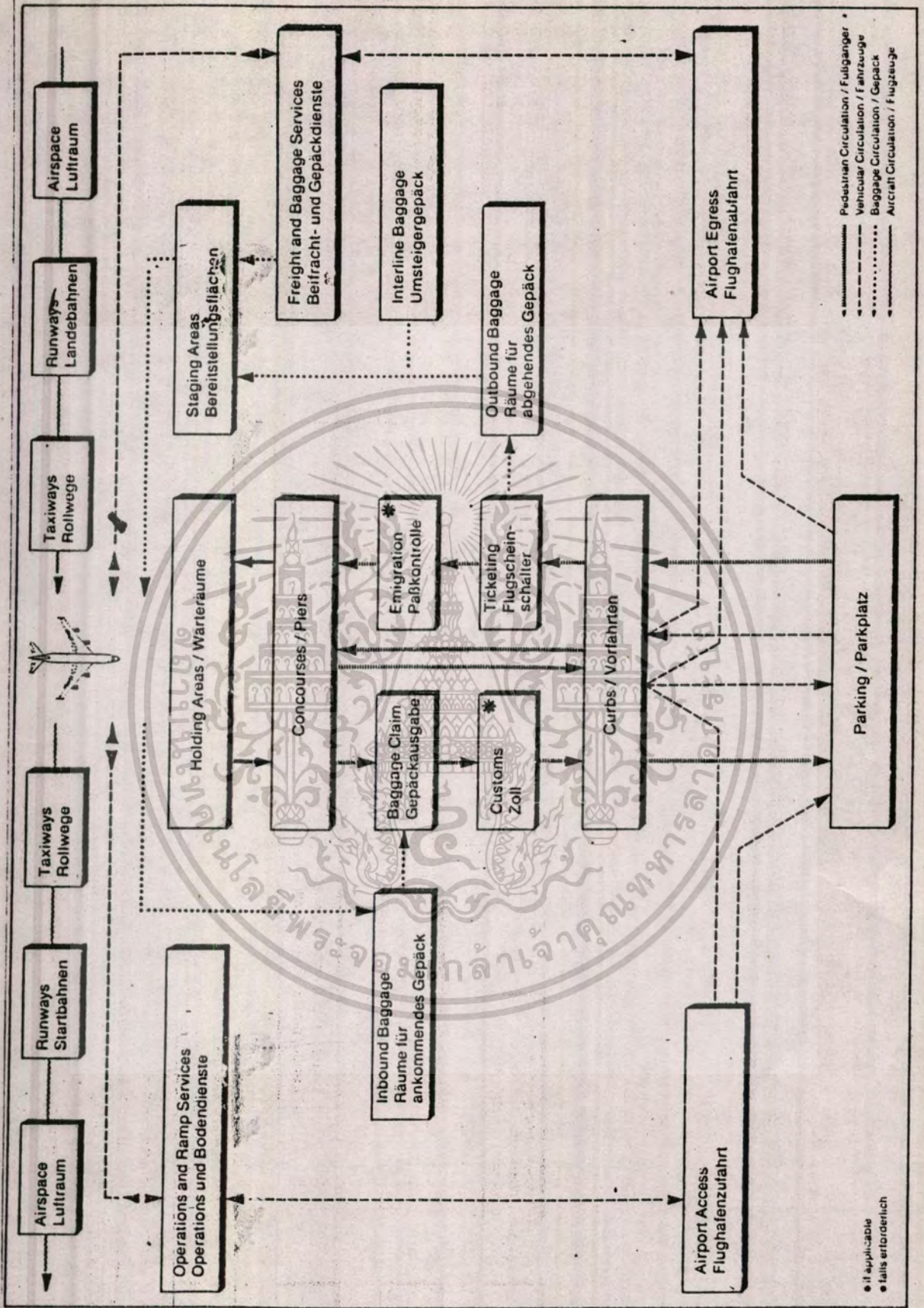
PIER CONCEPT

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



PIER CONFIGURATION — BASIC DIMENSIONS

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม้ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีคนนำไปใช้



INTERFACE FLOW OF PIER CONFIGURATION

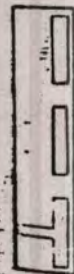
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ตัวอย่างอาคารท่าอากาศยานแบบ PIER CONFIGURATION

"FRANDFURT AIRPORT"

ท่าอากาศยานแห่งนี้อยู่ในประเทศเยอรมันตะวันตก อาคารท่าอากาศยาน ประกอบด้วย PIER 4 PIER โดยสายระหว่างประเทศมี 3 PIER และสายในประเทศอีก 1 PIER การจัดวาง PIER ทำเป็นคู่ในลักษณะของ Y-SHAPE ซึ่งทำให้ได้ที่จอดเครื่องบินมากที่สุด ในขณะที่เดียวกันผู้โดยสารก็สามารถใช้สายส่วนบริการต่าง ๆ ได้โดยสะดวกและทั่วถึงกัน เมื่อพิจารณาผังอาคารจะเห็นว่า ห้องโถงมีลักษณะเป็นรูปกรวย โดยมี AIRLINE COUNTER เป็นกรอบของกรวยซึ่งจะนำผู้โดยสารอัตโนมัติไปสู่ CONCOURSE หรือ PIER แต่ละอันที่ต้องการ เมื่อผู้โดยสารเข้าไปใน CONCOURSE จะผ่านเครื่องตรวจอาวุธ แล้วจึงเดินไปยัง GATE LOUNGE ซึ่งจะมีพื้นที่ประมาณ 400 ตารางเมตร ต่อ 1 GATE ที่ทางเข้า GATE LOUNGE จะมีที่ตรวจหนังสือเดินทางและด่านศุลกากร ซึ่งใช้สำหรับผู้โดยสารขาเข้าด้วย

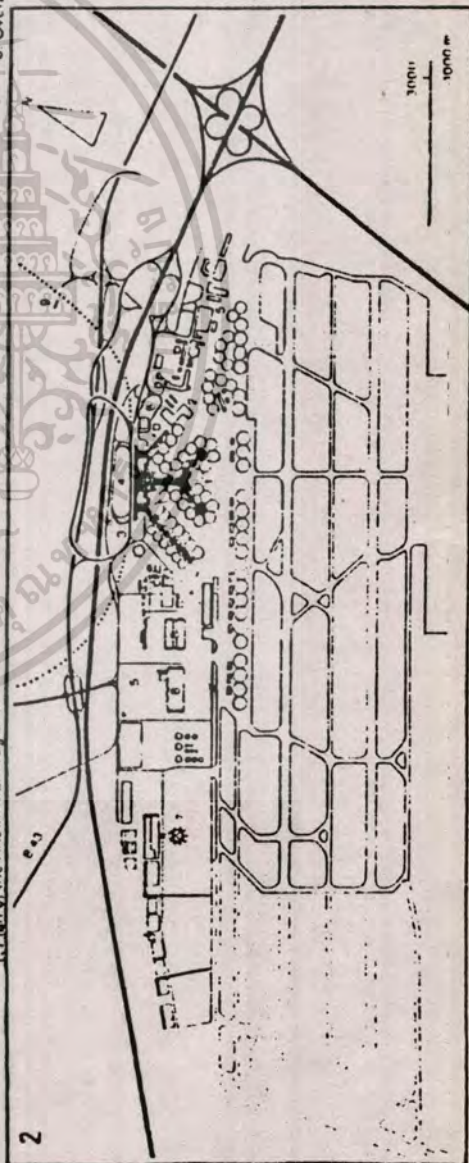
ผู้โดยสารขาเข้านี้จะอยู่ใน CONCOURSE ระดับเดียวกับขาออก แต่จะลงไปชั้นล่าง เมื่อไปยังห้องโถงรับกระเป๋า มิได้แยกระดับทั้งหมด ท่าอากาศยานแห่งนี้มี PIER ที่ยาวมาก จำเป็นต้องใช้ทางเลื่อนสำหรับผู้โดยสาร และนับว่าท่าอากาศยานแห่งนี้ เป็นตัวอย่างการผสมระหว่างแบบ PIER กับแบบ SATELLITE สังกัดได้จาก PIER ส่วนหนึ่งสุดทั้ง 2 ข้าง ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบ SATELLITE



The Frankfurt airport now handles about twelve million passengers annually, making it the third most active airport in Europe after Heathrow and Orly. The plan to concentrate the new facilities - calculated to handle more than twenty-five million passengers annually - in one complex was adopted because of the total passenger traffic more than fifty percent increase. The terminal has thirty-six aircraft positions, eighteen of them are prepared for wide-bodied aircraft. A further thirty-six positions are placed at the apron, they are reached from the terminal by buses which in the future will pass through a tunnel. Deplaning junctions are assembled at grade level, including junctions at second level. Access to the underground parking area with a capacity for 6000 cars, designed by Becker and Becker) and the underground railway station is provided by a shopping hall at the first basement level. A tunnel between the central and the western building wings as well as moving walkways within these wings facilitate pedestrian movements within the terminal.



1. Plan of the Rhein-Main region.

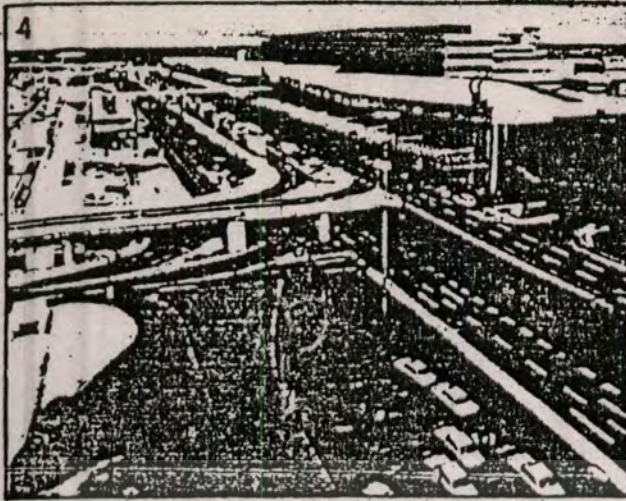


3. Overall view of the airport.

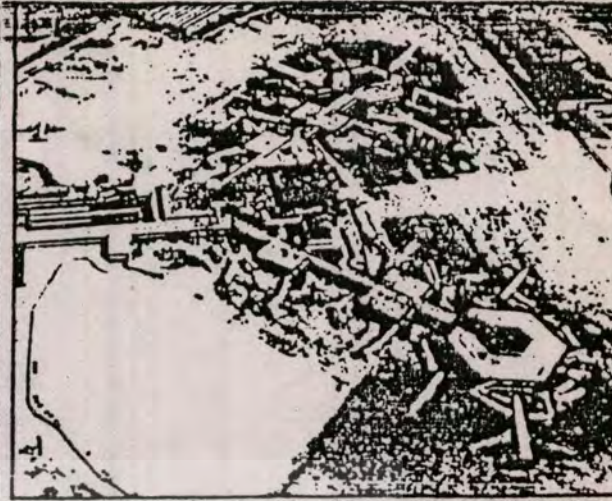


2. Site plan of the airport.
 Key 1 Terminal, 2 Terminal Oct, 3 garage,
 4 underground garage, 5 parking
 6 existing freight center,
 7 future freight center,
 8 hangar, 9 railway line.

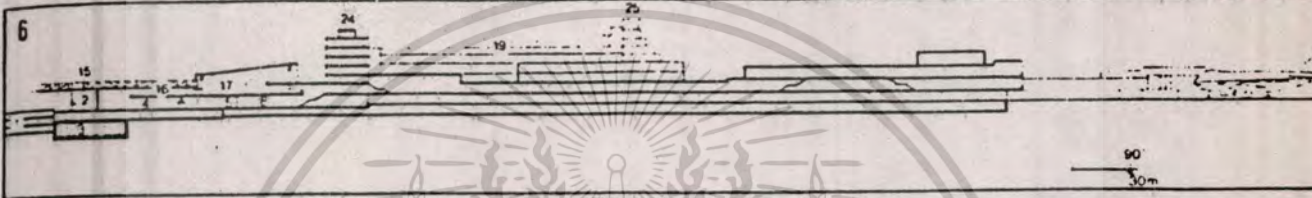
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



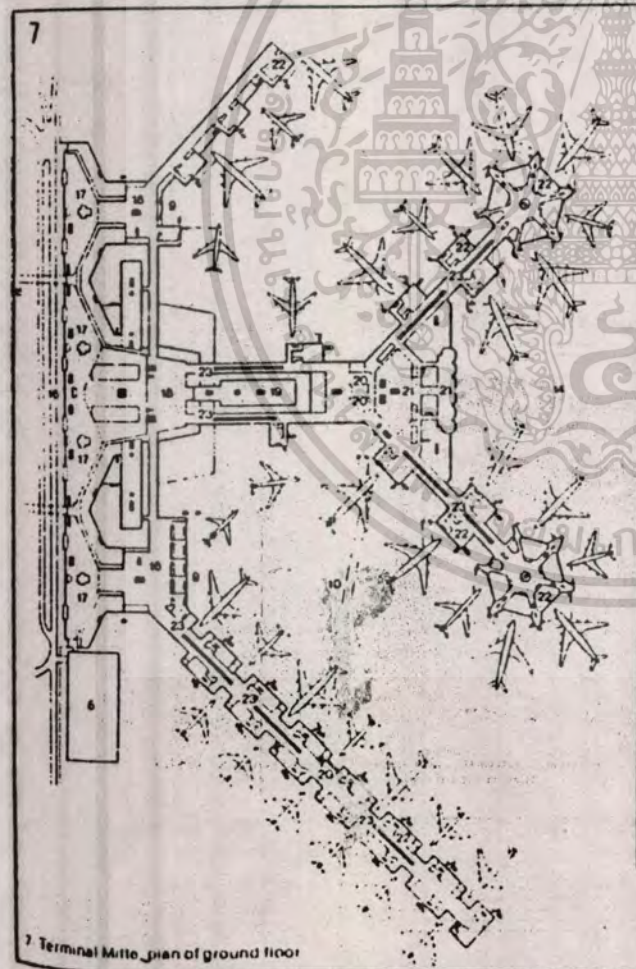
4 Terminal Mite seen from the west



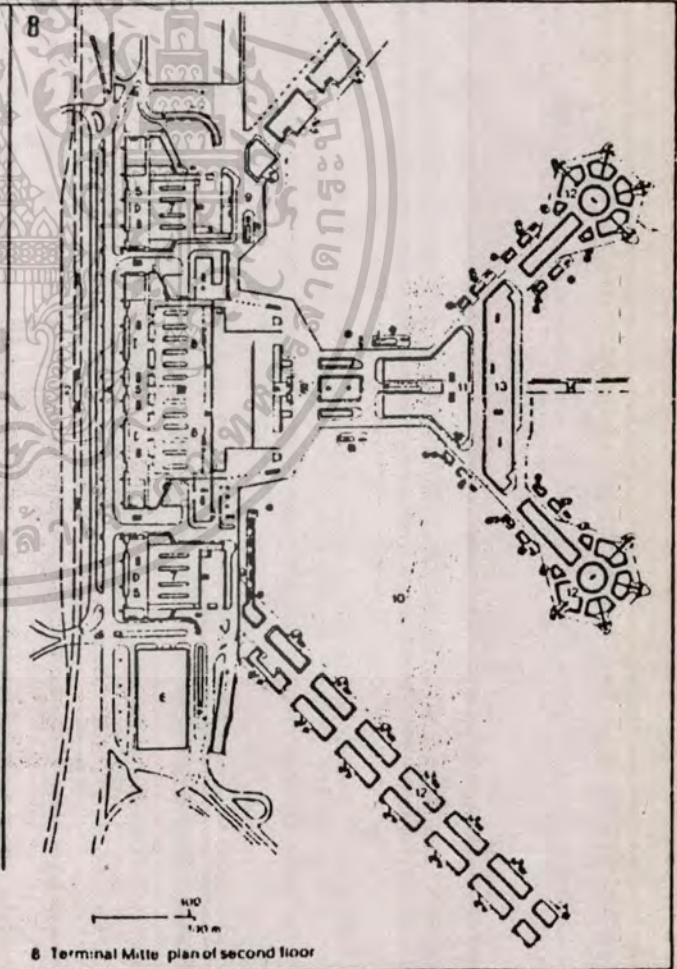
5 View of the central wing of Terminal Mite. Satellites primarily handle wide-bodied aircraft, the gates along piers being reserved for smaller aircraft



6 Terminal Mite section



7 Terminal Mite plan of ground floor



8 Terminal Mite plan of second floor

- Key to illus 6 to 8
- 1 underground parking garage
 - 2 bus station
 - 3 railway
 - 4 departing road
 - 5 departing hall
 - 6 garage
 - 7 domestic flights baggage-claim
 - 8 international baggage-claim
 - 9 domestic flights bus station
 - 10 passenger tunnel
 - 11 international bus station
 - 12 inbound and outbound baggage
 - 13 canteen, shop, offices
 - 14 tunnel to remote parking
 - 15 visitors bridge
 - 16 explaining road
 - 17 explaining hall
 - 18 domestic flights waiting hall
 - 19 air traffic safety control weather service
 - 20 passport and customs control
 - 21 international waiting room
 - 22 boarding zone
 - 23 moving walkways
 - 24 office facilities
 - 25 car lift way

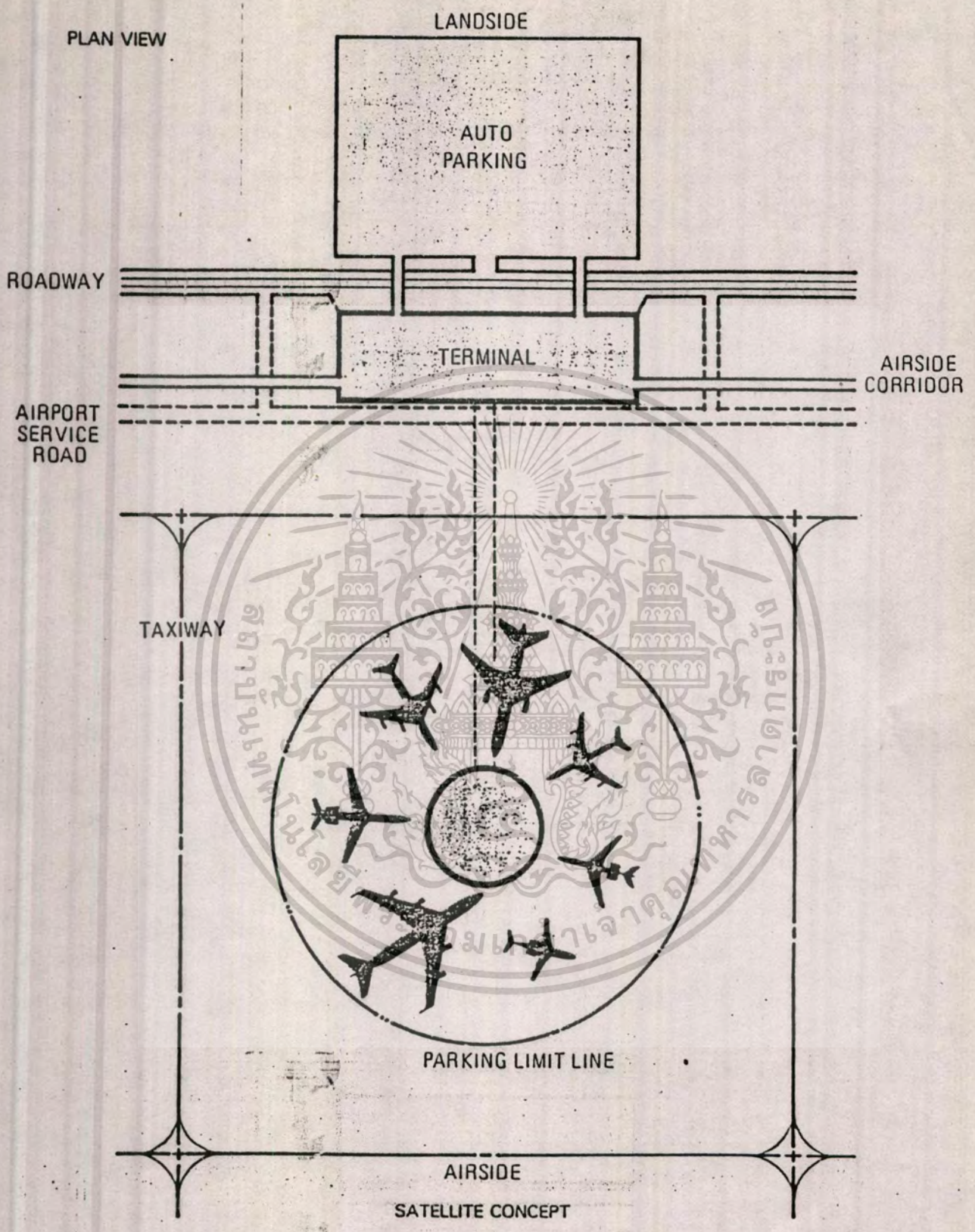
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. SATELLITE CONFIGURATION

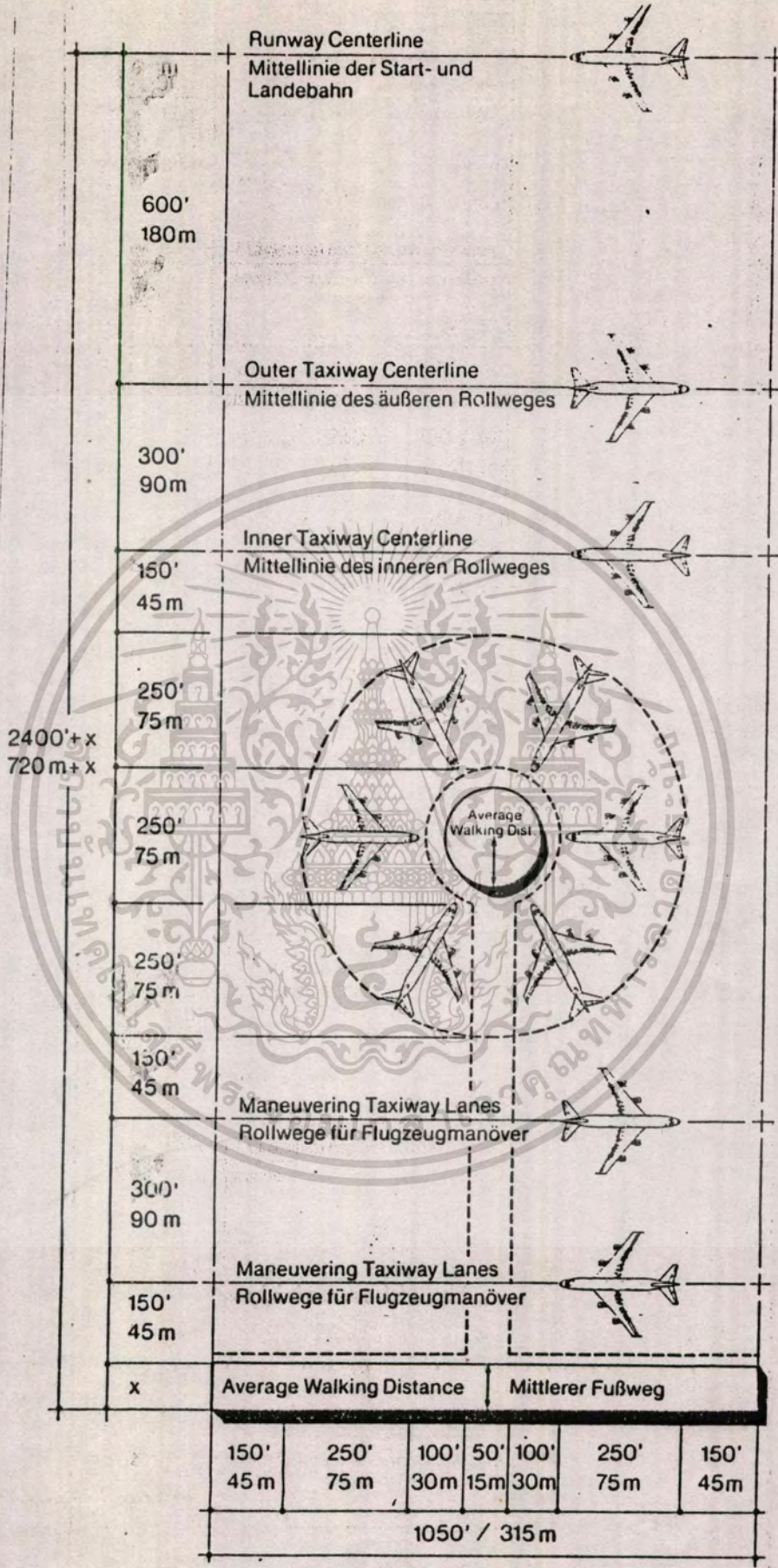
การนำเอาระบบนี้มาใช้ นั้น เพื่อแก้ไขความยืดหยุ่นในส่วน AIRSIDE ซึ่งเกี่ยวกับลานจอดอากาศยาน ทางวิ่ง ทางขับ รวมทั้งการให้พื้นที่สำหรับจอดเครื่องบิน โดยการเพิ่มความสามารถในการเข้า-ออก และเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดเครื่องบิน โดยการจัดให้ CONCOURSE อยู่ใต้ลานจอด มีอาคารท่าอากาศยานอยู่ตรงกลาง และ SATELLITE ล้อมรอบอาคารท่าอากาศยานเป็นตัวเชื่อมระหว่างทางเข้า (ACCESS) และทางออก (ENTRESS) มีข้อแตกต่างจากแบบ PIER คือมีการแยกส่วนใช้สอยจากอาคารท่าอากาศยานมาไว้ใน SATELLITE เนื่องจาก SATELLITE อยู่ไกลออกไป (เพื่อให้เครื่องบินเคลื่อนเข้า-ออกได้รอบ SATELLITE) จึงจำเป็นต้องใช้ทางเลื่อนในการขนส่งผู้โดยสารไปสู่ SATELLITE มิฉะนั้นระยะทางเดินไปยัง GATE จะยาวมาก ลักษณะทางด้าน AIRSIDE ขึ้นอยู่กับรูปร่างของ SATELLITE และจะมีความคล่องตัวในการคล่องตัวในการเคลื่อนที่ของเครื่องบินเพิ่มขึ้น



FIG. 2 EXAMPLE OF SATELLITE CONCEPT (CENTRALIZED TERMINAL)

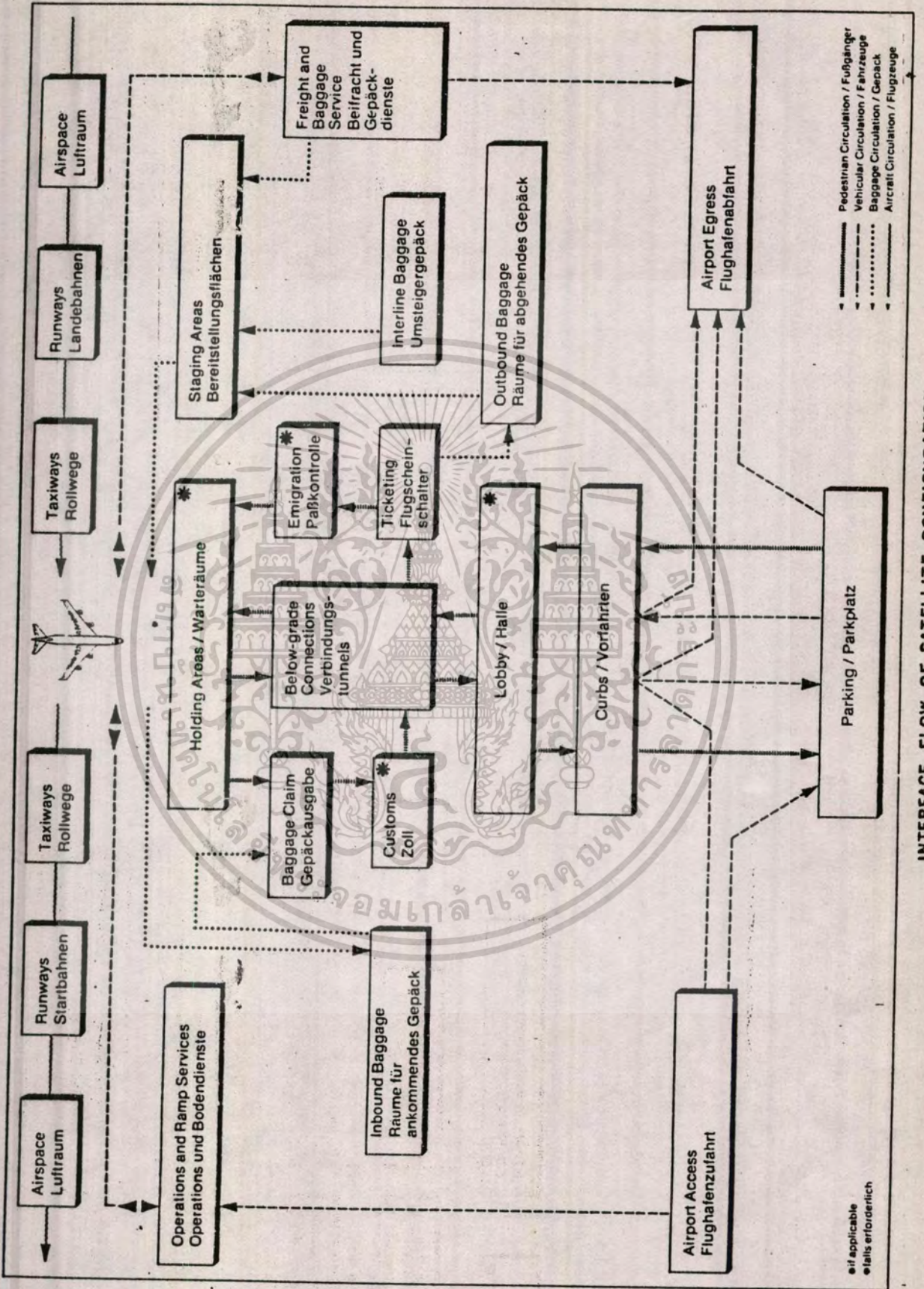


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



SATELLITE CONFIGURATION — BASIC DIMENSIONS

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เข้าใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



INTERFACE FLOW OF SATELLITE CONFIGURATION

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ตัวอย่างอาคารท่าอากาศยานแบบ SATELLITE CONFIGURATION

"ROISSY AIRPORT (CHARLES DE GAUL AIRPORT)"

ท่าอากาศยานแห่งนี้อยู่ที่ปารีส ประเทศฝรั่งเศส มีระบบต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานที่ทันสมัยมาก ส่วนอาคารท่าอากาศยานประกอบด้วย SATELLITE ทั้งหมด 7 อัน อยู่ล้อมรอบอาคารท่าอากาศยาน ซึ่งทำหน้าที่เป็น AIRPORT CURB ทางเชื่อมระหว่าง SATELLITE และ TERMINAL เป็นอุโมงค์ใต้ดิน ใช้ระบบทางเลื่อนอัตโนมัติในการขนส่งผู้โดยสาร ตัวอาคารท่าอากาศยานมี 11 ชั้น

ชั้นที่ 1 เป็นชั้นที่ดำเนินงานเกี่ยวกับระบบกระเป๋าและสัมภาระ โดยใช้ทางเชื่อมใต้ดิน เช่น ในการส่งกระเป๋าและสัมภาระไปสู่เครื่องบิน หรือขนถ่ายจากเครื่องบิน

ชั้นที่ 2 เป็นชั้นสำหรับส่วนบริการต่าง ๆ ได้แก่ ภัตตาคาร ร้านค้า และที่ทำการสายการบิน

ชั้นที่ 3 เป็นชั้นสำหรับผู้โดยสารขาออก โดยจะมีถนนโดยรอบ เพื่อต่อกับซาลาขาออกสำหรับผู้โดยสาร และมีทางขึ้นไปยังชั้น 7 - 10 ซึ่งเป็นที่จอดรถ

ชั้นที่ 4 เป็นชั้นที่ติดต่อกับอุโมงค์ใต้ดิน เชื่อมกับ SATELLITE เรียกชั้นนี้ว่า TRANSFER LEVEL ผู้โดยสารขาเข้า จะต้องผ่านอุโมงค์ใต้ดินมายัง TRANSFER LEVEL นี้ แล้วขึ้นบันไดเลื่อนไปชั้นที่ 5

ชั้นที่ 5 เป็นชั้นผู้โดยสารขาเข้า ที่ตรวจหนังสือเดินทางและ BAGGAGE CLAIM เมื่อผู้โดยสารผ่านขั้นตอนต่าง ๆ แล้ว สามารถจะเดินออกไปขึ้นรถที่ซาลาชาลา ซึ่งอยู่รอบนอกของอาคารได้สะดวก

ชั้นที่ 6 เป็นชั้นที่ทำงานด้านเทคนิคต่าง ๆ

ชั้นที่ 7 - 10 เป็นที่จอดรถ โดยที่รถจะลงสู่ชั้นที่เป็น RAMP วงกลมตรงกลางอาคาร การจัดให้ส่วนจอดรถอยู่นี้อาศัย PASSENGER HANDLING SYSTEM นี้ ช่วยลดระยะทางเดินทางที่จอดรถได้มาก

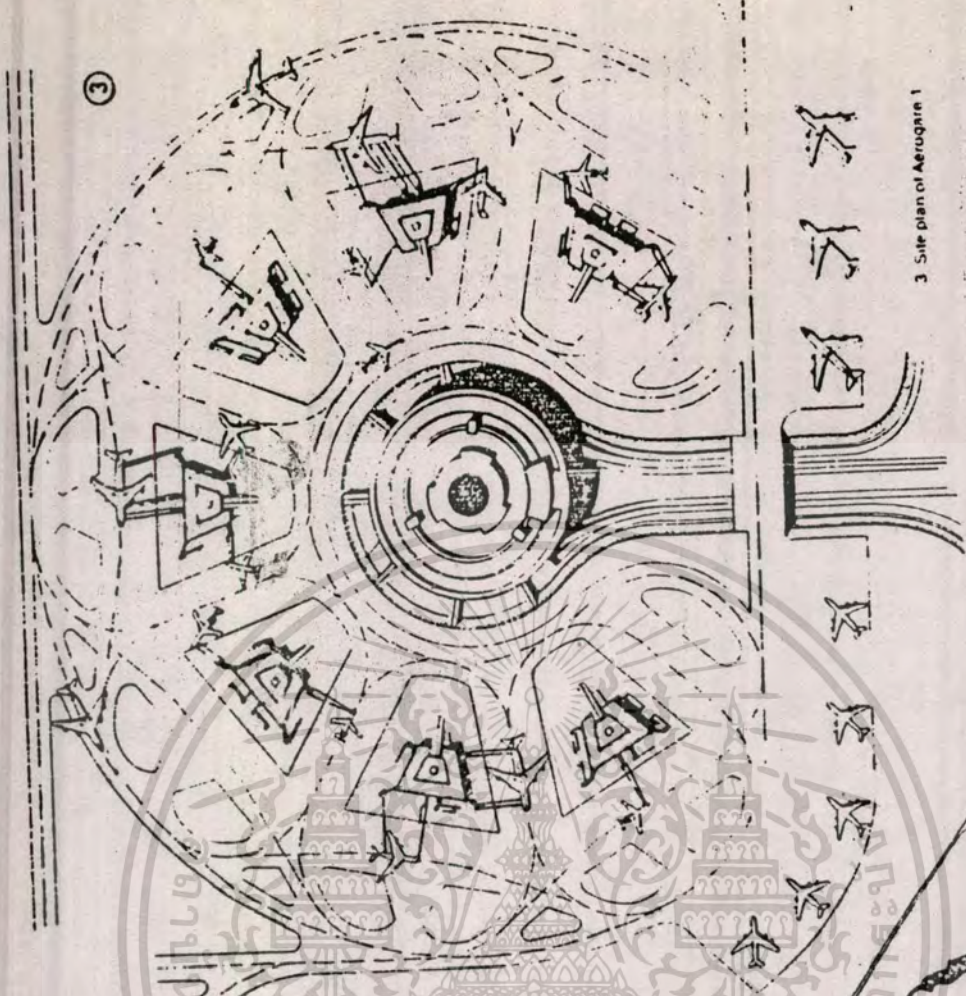
ชั้นที่ 11 เป็นชั้นที่ทำงานส่วนบริการท่าอากาศยาน พร้อมทั้งจอดรถโดยรอบและส่วนชมวิว (OBSERVATION DECK)

ท่าอากาศยานแห่งนี้ เป็นท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพมาก ซึ่งออกแบบเพื่อรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปี

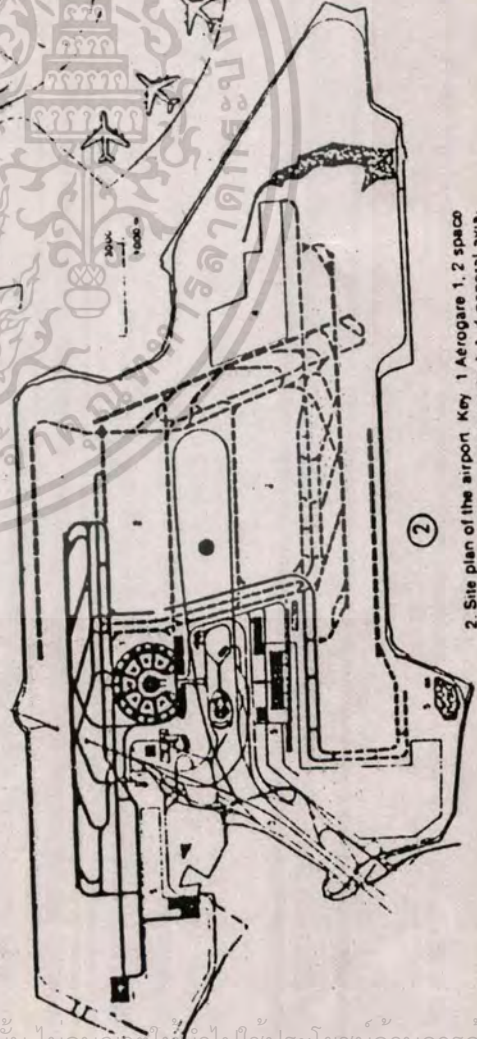
Airport de Paris, Roissy-en-France, Aerogare 1 during design 1964, opening 1974

The Aerogare 1 of the new Paris airport in Roissy-en-France will be, when completed, one of the most efficient terminals in Europe. With a system of one-way aircraft traffic and taxi-through gate positions, aircraft movements around the seven satellites will be as fluid as possible. Similarly, circulation within the terminal interface itself at no point does a passenger have to move round obstacles or retrace his footsteps. Baggage may be checked-in directly from automobiles in a drive-through process, or checked-in by pedestrian passengers in a walk-through arrangement. Explaining and deplaning traffic is separated by level, between these levels is located a pedestrian and vehicular cross-traffic. Baggage and pedestrian movement to and from satellites takes place below apron level allowing aircraft to circulate without disturbances. Soon after opening this airport is expected to handle approximately three million passengers per year due to transfer of traffic from Orly and Le Bourget.

1. Plan of the Paris region showing Roissy-en-France, Le Bourget and Orly.



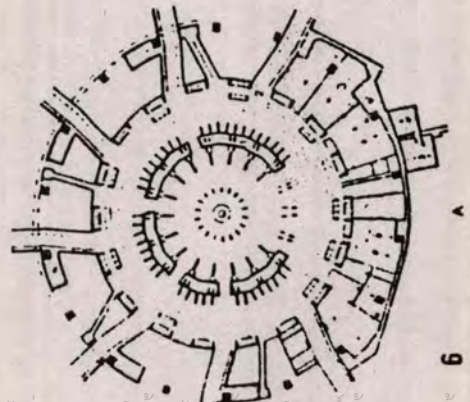
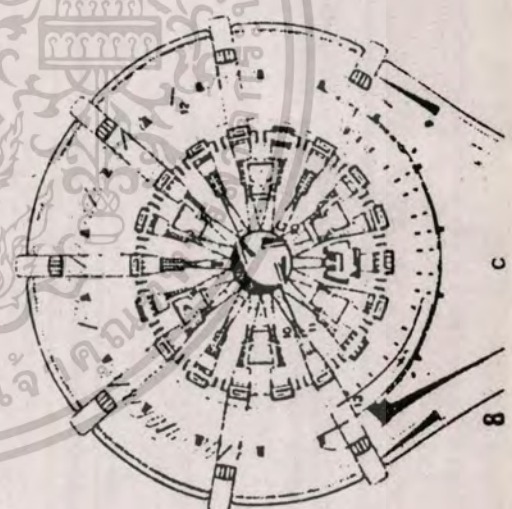
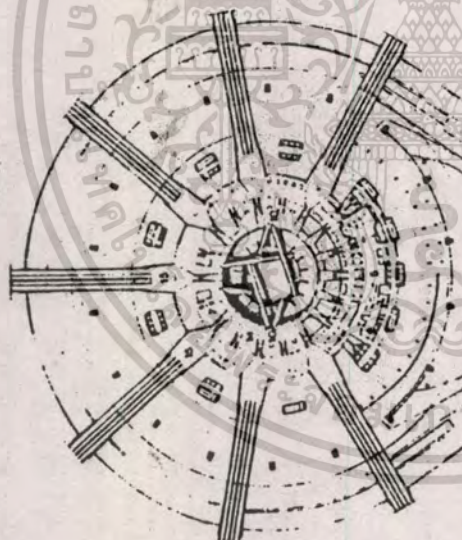
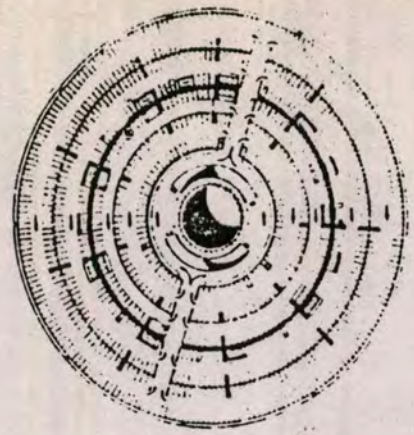
3. Site plan of Aerogare 1



2. Site plan of the airport. Key: 1. Aerogare 1, 2. space for future terminals, 3. Autoroute A 1, 4. general aviation, 5. freight and operations zone.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สวนวโฒำหำรบคำงำงำนเพือการศีกษาเท่านั้น ไมอนุญำตใ้ไปใช้ประโยชน์ดำนการค้ำ
ไมวำการณิใดทงสิ้น อิกทงหำมมิให้ดัดแปลงเนื้อหำ และตองอำอิงถึงเจำของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Key to site 4 to 12 1. Ground and unbound baggage, 2. baggage ramps, 3. services, 4. concessions, 5. restaurant, 6. kitchen, 7. offices, 8. re-serve space, 9. road, 10. pedestrian ramps, 11. ticketing and baggage check-in, 12. or re-in baggage check-in, 13. parking access, 14. immigration and customs controls, 15. pedestrian tunnels to satellites, 16. baggage claim, 17. parking exit, 18. pedestrian walkway, 19. panoramic concourse, 20. visitors' terrace



- 1 Services level
- 2 Baggage service level
- 3 Transfer level
- 4 Enplaning level
- 5 Technical service level
- 6 Deplaning level
- 7 Offices and visitors' level
- 8 Parking levels

เอกสารนั้นเป็นเอกสารที่สวนไว้สำหรับบริการเงินเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอญญาติให้มาใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. TRANSPORTER CONFIGURATION

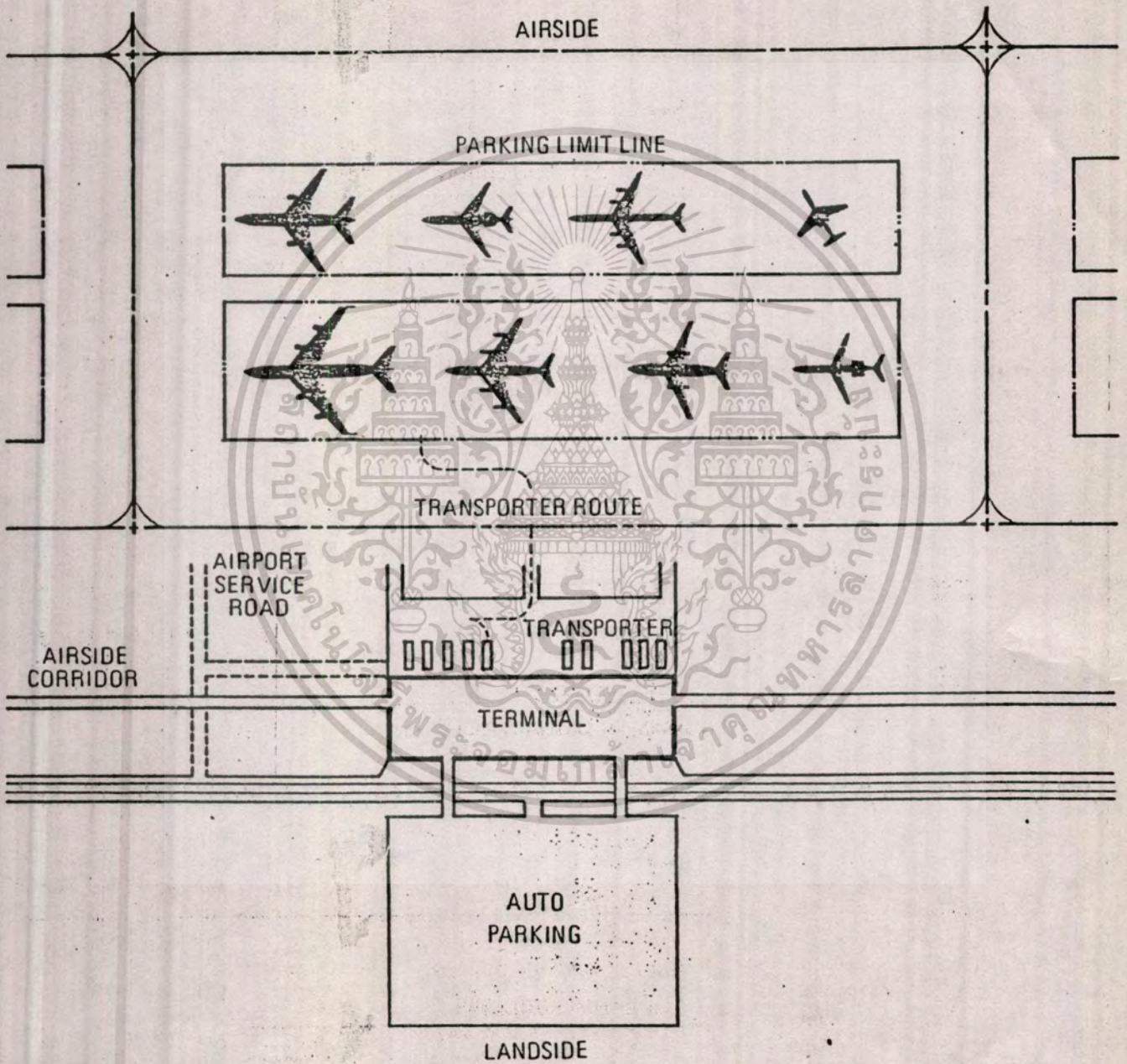
อาคารท่าอากาศยานรูปแบบนี้ จะไม่มีส่วนติดต่อกับเครื่องบินโดยสาร แต่จะให้ MOBILE LOUNGE เป็นรถขนส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารท่าอากาศยานกับเครื่องบินที่จอด ใช้ได้ดี ในทวีปยุโรป ซึ่งมีความต้องการขนส่งทางอากาศ แตกต่างกันไปในแต่ละฤดู เมื่อมีความต้องการสูงขึ้น ก็เพิ่มที่จอดมากขึ้น ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ ความสูงของประตูเครื่องบินในแต่ละขนาดนั้น แตกต่างกันไป จำเป็นต้องใช้ระบบขนส่งที่ยกขึ้น - ลงได้ด้วย ซึ่งโดยหลักการแล้ว ระบบรถขนส่งนี้มีแนวความคิดคล้ายคลึงกับ CONCOURSE SCHEME แต่ใช้ระบบรถขนส่งแทนการใช้ PIER และห้องพักคอย อย่างไรก็ตามก็ยังคงต้องเพิ่มห้องพักผู้โดยสารในอาคารท่าอากาศยาน ประโยชน์ที่ได้รับทางด้าน AIRSIDE คือ สามารถจอดเครื่องบินห่างจากอาคารท่าอากาศยานได้ ทำให้การเข้าจอด หรือเคลื่อนตัวออกทำได้สะดวก เป็นการลดค่าใช้จ่าย และเวลาที่ต้องใช้รถลากเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนรถรับ - ส่งผู้โดยสาร จะสิ้นค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการเพิ่มพื้นที่อาคาร เมื่อมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ส่วนทางด้าน LANDSIDE นั้นจะต้องใช้เวลาในการขนถ่ายผู้โดยสารระหว่างเครื่องบินกับอาคารท่าอากาศยานมากกว่าแบบอื่น ๆ ทำให้ผู้โดยสารต้องมาที่ท่าอากาศยานก่อน เวลาเพิ่มขึ้น



PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Terminal Concept — General

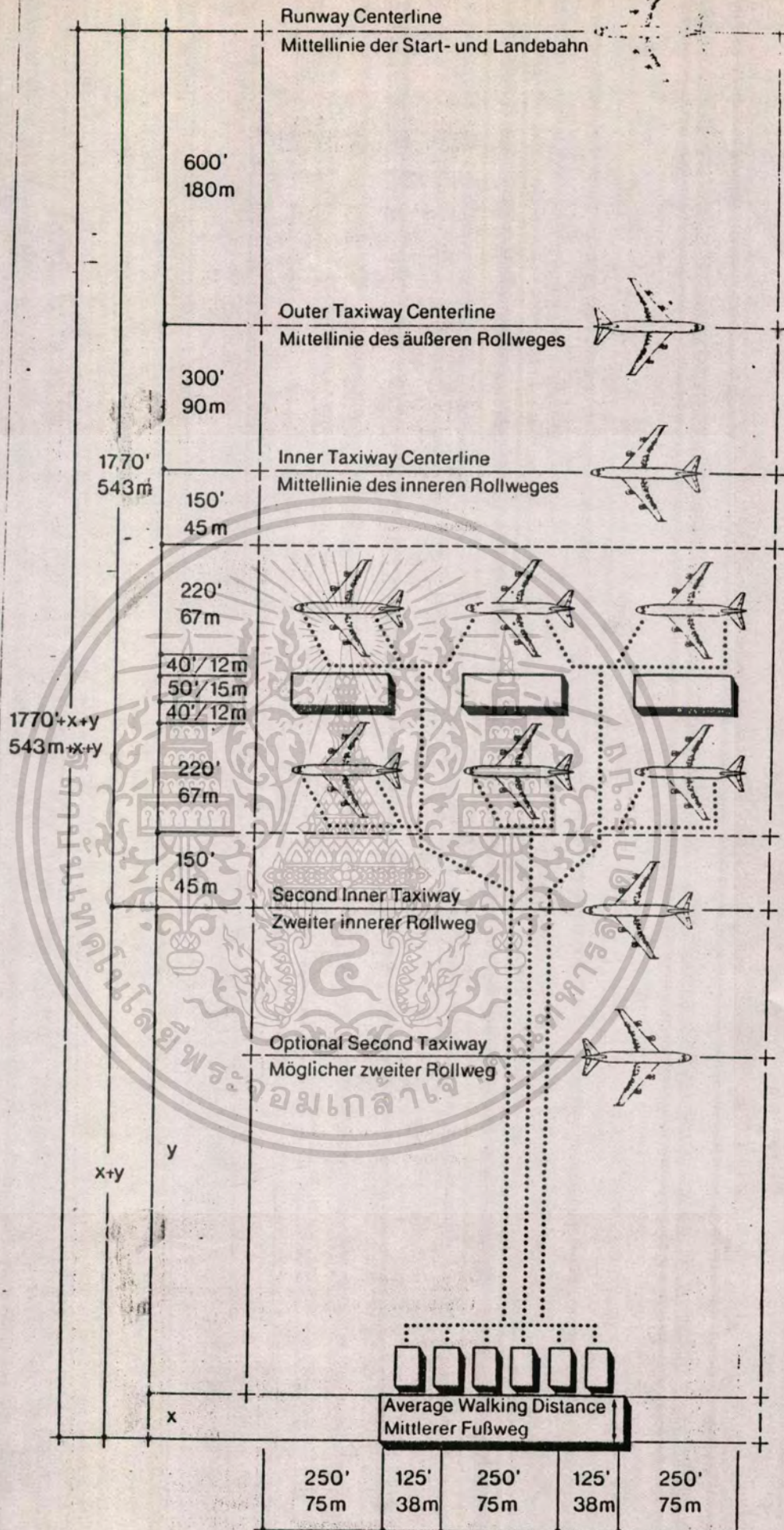
FIG. 5 EXAMPLE OF TRANSPORTER CONCEPT (CENTRALIZED TERMINAL REMOTE APRON)

PLAN VIEW

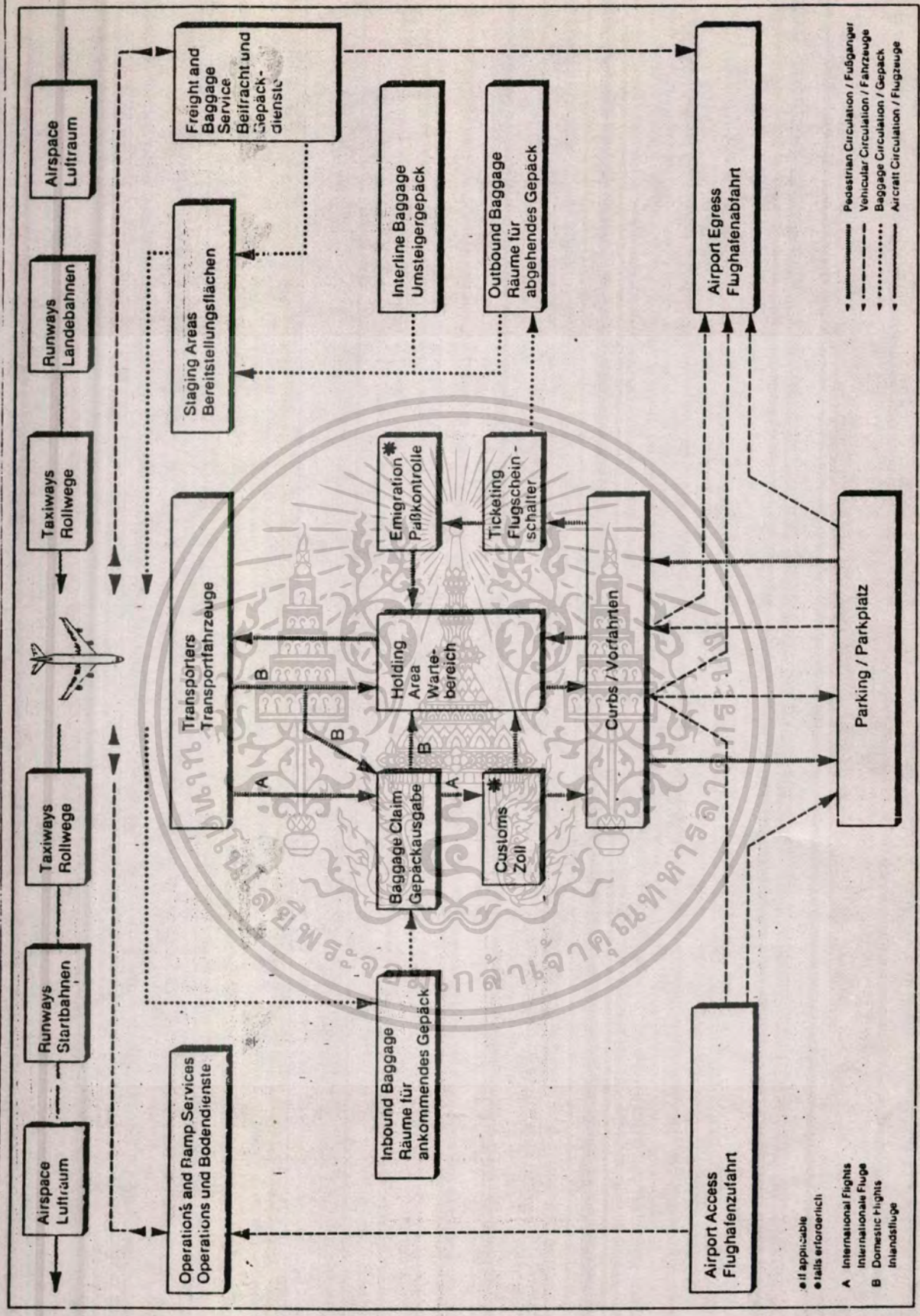


TRANSPORTER CONCEPT

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีเหตุที่เปลี่ยนแปลงเนื้อหา และตยงข้อ มูลถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการแก้ไข



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้นนำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
 ไม่ควรกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงหรือทำซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางอากาศ
TRANSPORTER CONFIGURATION — BASIC DIMENSIONS



INTERFACE FLOW OF TRANSPORTER CONFIGURATION

- - - - - Pedestrian Circulation / Fußgänger
 - - - - - Vehicular Circulation / Fahrzeuge
 ········ Baggage Circulation / Gepäck
 - · - · - Aircraft Circulation / Flugzeuge

● if applicable
 ● falls erforderlich
 A International Flights
 Internationale Flüge
 B Domestic Flights
 Inlandsflüge

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่สามารถแก้ไขทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. ตัวอย่างอาคารท่าอากาศยานแบบ TRANSPORTER CONFIGURATION

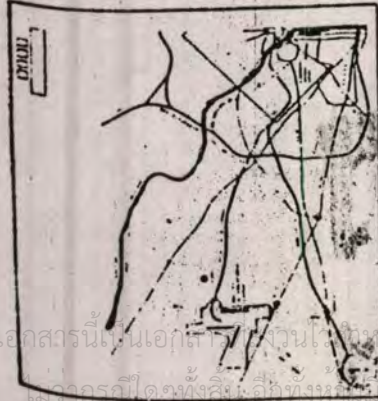
"DULIES INTERNATIONAL AIRPORT"

อยู่ใกล้กรุงวอชิงตัน ออกแบบโดย EERO SAARINEN ในปี ค.ศ. 1958 เป็นท่าอากาศยานแห่งแรกที่ออกแบบให้รับเครื่องบินโดยสารโดยสารแบบไอพ่นได้ และยังคงใช้งานได้ดีจนถึงปัจจุบัน เพราะ TRANSPORTER ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบินนั้น มีขนาดยาว 16 เมตร กว้าง 4.8 เมตร และสูง 6.7 เมตร สามารถจุผู้โดยสารได้ถึง 100 คน ด้านท้ายของ TRANSPORTER นี้ ออกแบบให้เชื่อมต่อได้พอดีกับทางออกจากอาคารท่าอากาศยาน ด้านหัวเป็นทางที่จะไปเชื่อมกับประตูเครื่องบิน ข้อดีอีกประการหนึ่งของการใช้ TRANSPORTER คือ ทำให้ท่าอากาศยานแห่งนี้ขยายตัวได้ง่าย โดยปัจจุบันมีความยาว 182 เมตร แต่ออกแบบไว้ให้ขยายเพิ่มเติมได้จนถึง 546 เมตร



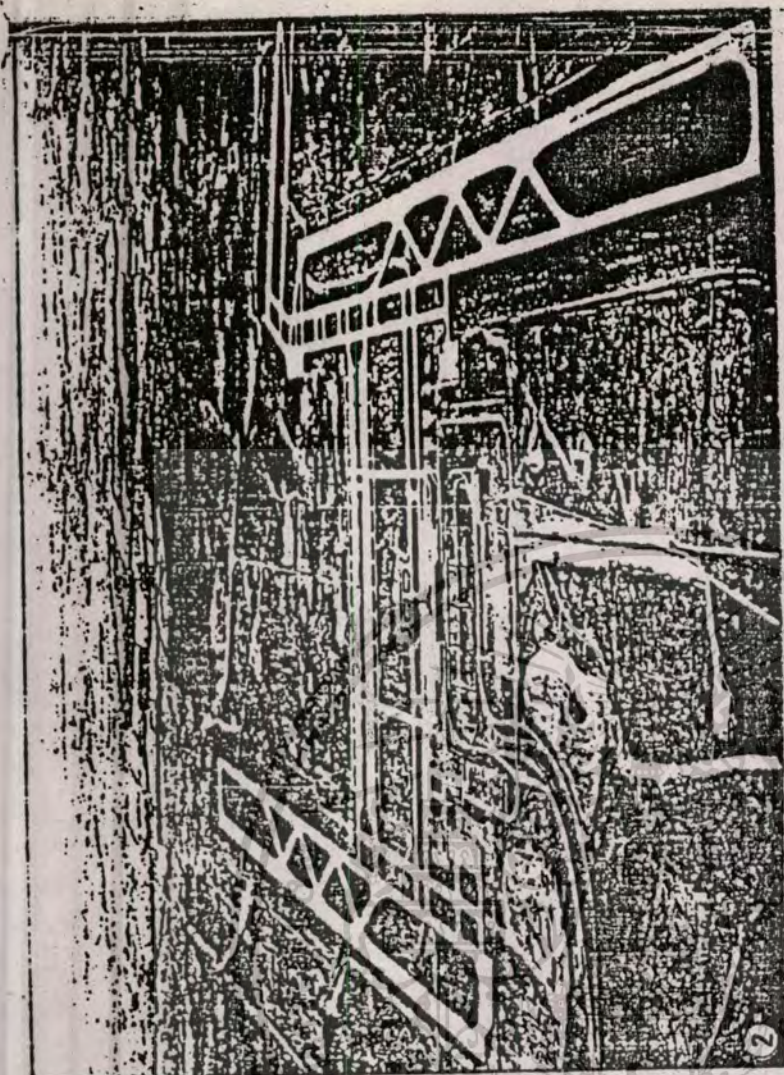
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Dulles International Airport
Starting design, 1948 (approx.) 1/4".



located in the eastern vicinity of Washington, D.C., about seventy-six miles or thirty to forty-five minutes from the center of the United States capital. Extensively-used Washington National Airport may be seen at right.

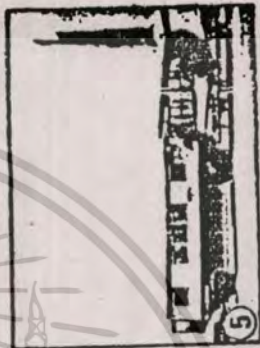
Dulles International Airport was the first civil airport designed specifically to handle jet aircraft, it is the primary example in the United States of a transporter operation. Although the overall dimensions and capacities of aircraft have increased continuously since the beginning of the sixties, no serious difficulties of adjusting the airport are to be expected. On the one hand the transporters used up to now, which can only be linked by means of auxiliary passenger stairs to aircraft of different height, are exchangeable with transporters which are variable in height. On the other hand the terminal can easily be elongated by adding further bays.



2. Aerial view of the airport from north.



4 Mobile lounges of Chrysler Corporation docked at the terminal.

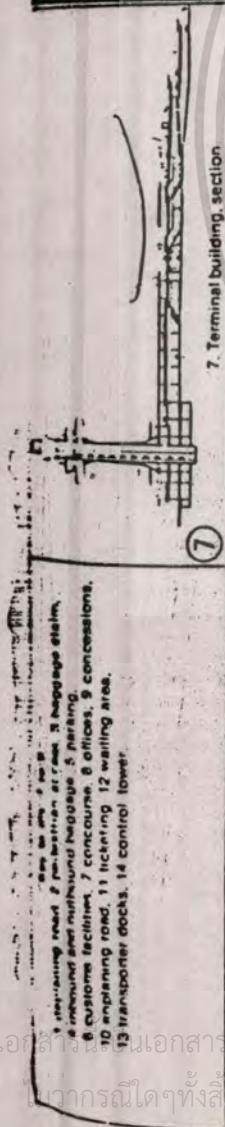


5, 6. The mobile lounges of Chrysler Corporation are 54 feet long, 16 feet wide, 17.5 feet high and carry approximately 100 passengers. One end of the lounge is equipped to fit the terminal building dock, the other end to fit the aircraft. Auxiliary passenger stairs must be used when servicing any aircraft with high floors.

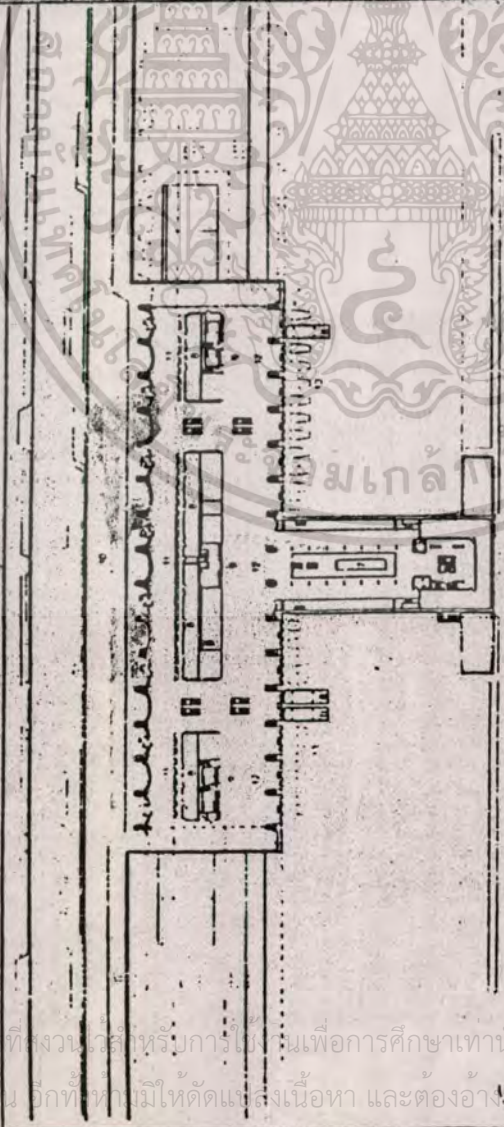
1/4" = 100' =

3 Site plan of the airport. Key 1 terminal, 2 helpport, 3 aircraft stands, 4 hangars.

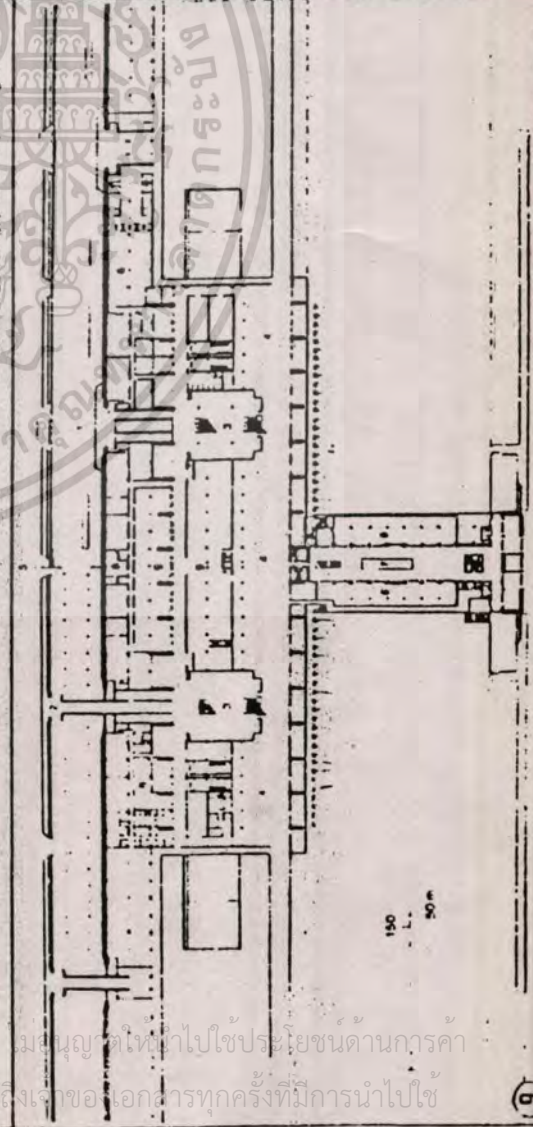
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
เอกสารนี้ได้อิงหนังสือพิมพ์ที่ตีพิมพ์โดยกระทรวงศึกษาธิการ และห้องสมุดของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



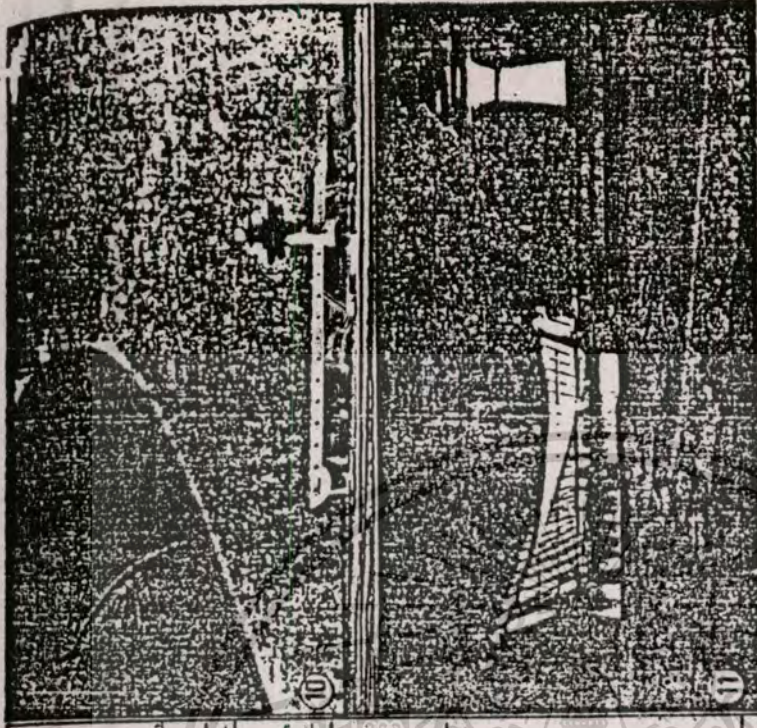
7. Terminal building, section



8 Terminal building, plan of enplaning level



9. Terminal building, plan of deplaning level.



10, 11. The terminal building is 600 feet long and is capable of being expanded as designed by Eero Saarinen to 1,600 feet.



12. Passengers may be seen queuing for ticketing and baggage check-in. The enplaning road is at the right. The pillar in the background conceals the single roof drain which can carry 12,000 gallons per minute. The water is collected in a man-made lake located near the airport entrance.

เอกสารที่ส่งมานี้เป็นเอกสารที่ส่งมาเพื่อการศึกษาเท่านั้น มิใช่เอกสารที่นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 การพาณิชย์ใดทั้งสิ้น อีกทั้งทางเราไม่ได้ดำเนินการจัดหา และต้องอ้างถึงเลขของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.2 อาคารตัวอย่างประเภทเดียวกัน

3.5.2.1 อาคารโดยสารภายในประเทศท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

(DOMESTIC PASSENGER TERMINAL)

มีที่ตั้งอยู่บนทางหลวงสายวิภาวดี-รังสิต อยู่ทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ ห่างออกไปจากตัวเมืองกรุงเทพฯ 22 กิโลเมตร อาคารผู้โดยสารภายในประเทศแห่งนี้สร้างเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อเดือนเมษายน 2528

มีความสามารถรับผู้โดยสารภายในประเทศในชั่วโมงคับคั่งได้ 530 คน

มีพื้นที่ของอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

ลักษณะอาคารโดยทั่วไป เป็นอาคาร 2 ชั้น โครงสร้างเป็นแบบเสาและคาน มี FUNCTION การใช้งานอาคารดังนี้คือ

ชั้นล่างเป็นชั้นทางเข้า-ออกของผู้โดยสาร ประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ คือ

- CHECK-IN COUNTER
- HOTEL RESERVATIONS
- INSURANCE
- LIMOUSINE SERVICE
- POST & TELEGRAPH OFFICE
- BANK & CURRENCY EXCHANGE

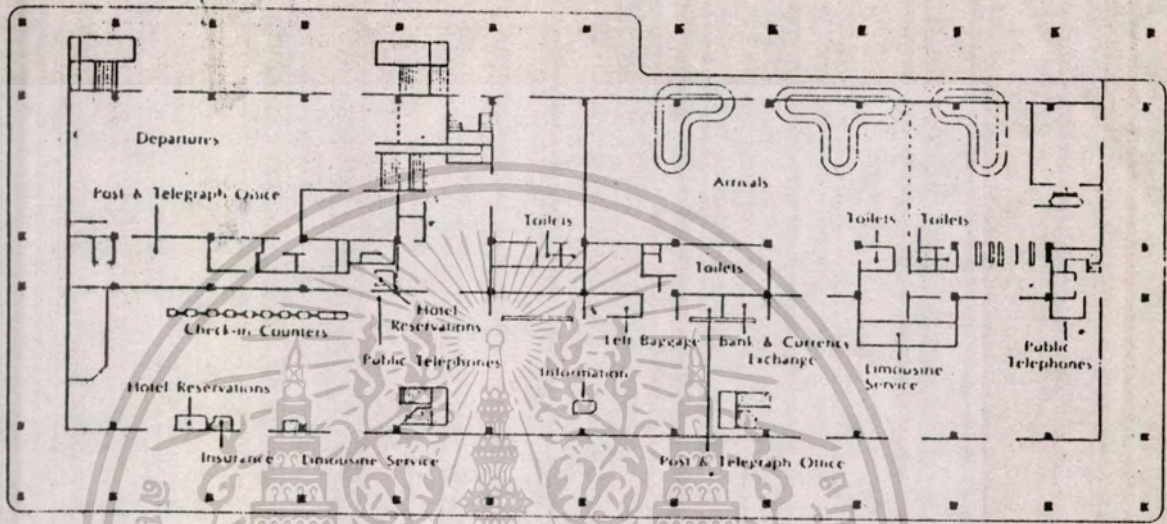
โถงพักผู้โดยสารขาออก (DEPARTURES) อยู่ทางด้านซ้ายมือ

- โถงพักผู้โดยสารขาเข้า (ARRIVALS) อยู่ทางด้านขวา

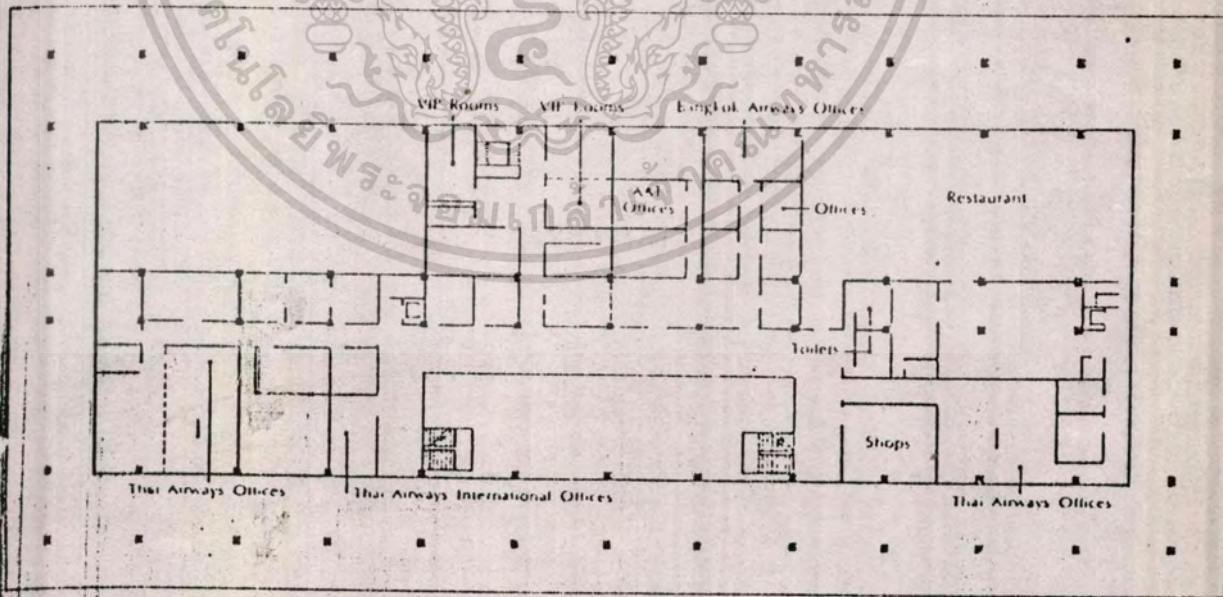
ชั้นบน เป็นที่ทำการของบริษัทการบินไทย จำกัด และสำนักงานบางส่วนของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ ยังมีห้อง VIP ROOMS 2 ห้อง ทางด้านขวามือของชั้นบนจะเป็นภัตตาคาร (RESTAURANT) และร้านขายของที่ระลึกต่าง ๆ

ลักษณะของอาคารผู้โดยสารภายในประเทศแห่งนี้ ใช้ระบบท่าอากาศยานแบบ TRANSPORTER คือใช้รถ LIMOUSINE รับส่งผู้โดยสารจากห้องโถงพักคอยของผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก ไปยังตัวเครื่องบินที่อยู่บริเวณลานจอด ซึ่งก็เป็นการสะดวกและรวดเร็ว เพราะปริมาณผู้โดยสารไม่คับคั่งมากนัก

Domestic Passenger Terminal (First Floor)



Domestic Passenger Terminal (Second Floor)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.2.2 อาคารท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่

มีที่ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ห่างจากตัวเมืองเชียงใหม่ ประมาณ 10 กิโลเมตร สร้างเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อเดือนตุลาคม 2523 อยู่ที่ทำการออกแบบท่าอากาศยานแห่งนี้ทั้งหมด คือ กรมการบินพาณิชย์ ปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานสากล ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

มีความสามารถรับผู้โดยสารภายในประเทศในช่วงโมงคับคั่งได้ 420 คน มีพื้นที่ของอาคารท่าอากาศยานเชียงใหม่ 7,280 กิโลเมตร ลักษณะอาคารโดยทั่วไป เป็นอาคาร 3 ชั้น โครงสร้างเป็นแบบเสาและคาน หลังคาโครงไม้ มี FUNCTION การใช้อาคารดังนี้คือ

ชั้นล่าง เป็นชั้นทางเข้าออกของผู้คนที่มาใช้ท่าอากาศยาน ด้านหน้าเป็นชานชาลาที่เทียบจอดรถ ชานชาลาด้านซ้ายเป็นที่จอดรถของสายต่างประเทศ ส่วนชานชาลาทางด้านขวาเป็นที่จอดรถของสายภายในประเทศ พื้นที่ชั้นล่างแบ่งออกเป็นสองส่วนใหญ่ ๆ คือ

ด้านซ้ายมือเป็นส่วนของผู้โดยสารขาเข้า สายต่างประเทศ ประกอบด้วยบริเวณตรวจหนังสือเดินทาง, ที่รับกระเป๋า, บริเวณตรวจเก็บภาษี, ศุลกากรและโรงรอรับผู้โดยสารขาเข้าสายต่างประเทศ

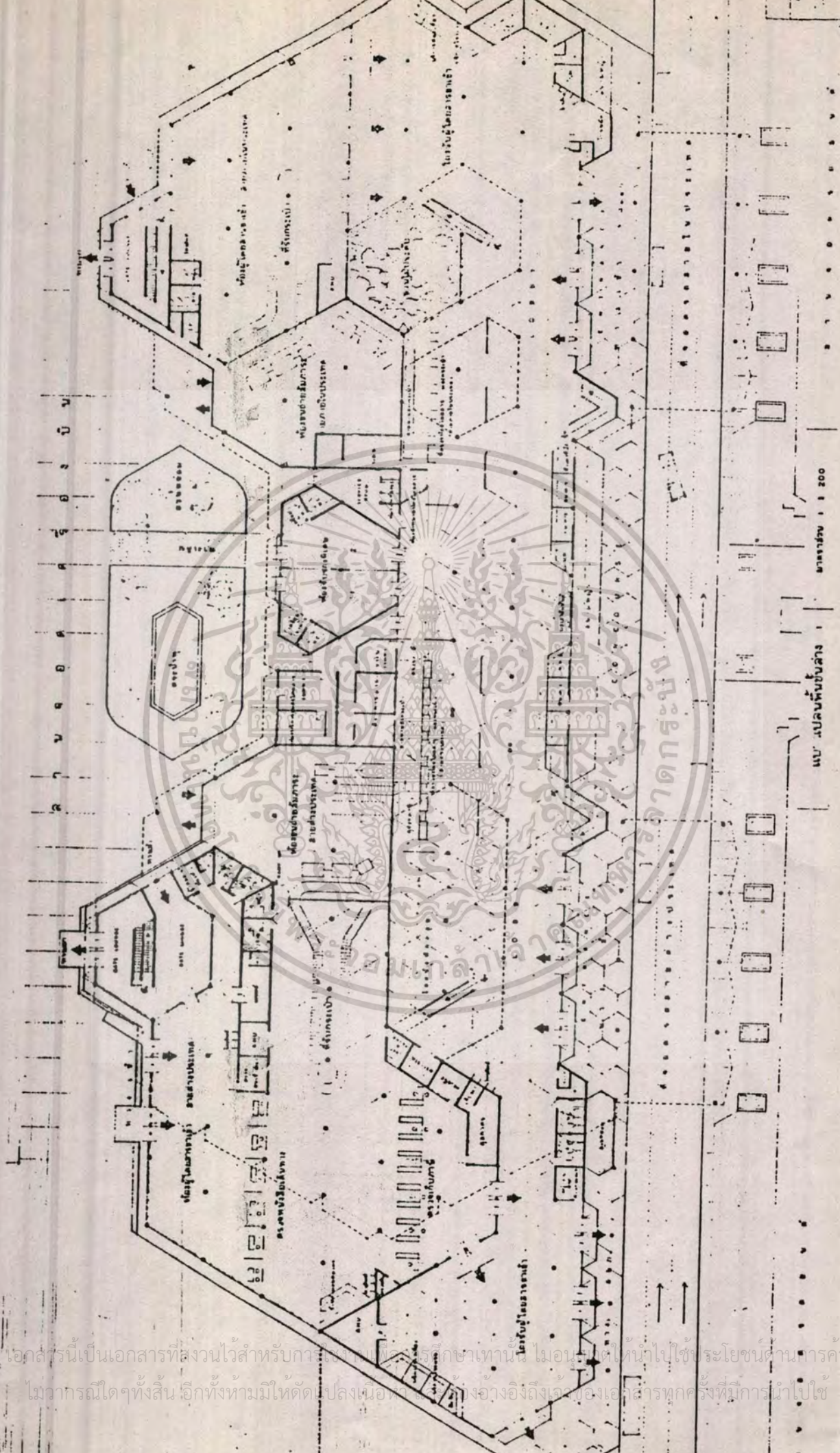
ด้านขวามือเป็นส่วนของผู้โดยสารขอเข้าสายภายในประเทศ ประกอบด้วยบริเวณที่รับกระเป๋าและห้องโรงรอรับผู้โดยสารขาเข้า ตรงกลางของชั้นล่าง จะเป็นที่ทำการของเจ้าหน้าที่ ส่วน SERVICE ต่าง ๆ

ชั้นบน เป็นส่วนของผู้โดยสารขาออก โดยการขึ้นมาจากชั้นล่างทางบันไดเลื่อนทั้ง 2 ตัวที่อยู่คนละด้านกันของชั้นบนนี้

ด้านซ้ายมือ เป็นส่วนของผู้โดยสารขาออกและผู้โดยสารย่านสายต่างประเทศ ประกอบด้วยบริเวณ ห้องรับรองพิเศษ, บริเวณตรวจภาษี, ตรวจหนังสือเดินทาง

ด้านขวามือ เป็นส่วนของผู้โดยสารขาออกและผู้โดยสารย่านสายภายในประเทศ

บริเวณกึ่งกลางของชั้นบน จะเป็นภัตตาคารและครัวการบิน เดิมท่าอากาศยานเชียงใหม่ ใช้ระบบการขนถ่ายผู้โดยสารเดินแบบให้ผู้โดยสารเดินไปขึ้นเครื่องบินเอง หรือลงจากเครื่องบินแล้วเดินเข้ามายังตัวท่าอากาศยานด้วยตัวเอง แต่ปัจจุบัน ได้เปลี่ยนไปใช้ระบบขนถ่ายผู้โดยสารแบบ BOARDING BRIDGE อันเนื่องมาจากสภาพอากาศและปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นนั่นเอง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานภายในเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาใดๆอย่างจงใจถึงแม้จะอ้างเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.2.3 ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ
(BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT)

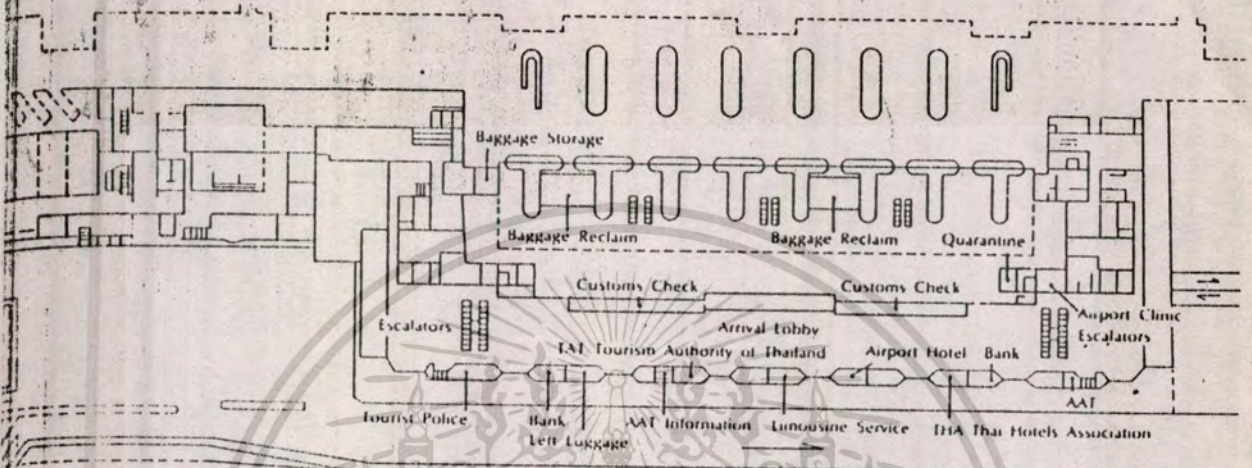
มีที่ตั้งอยู่บนทางหลวงสายวิภาวดี-รังสิต อยู่ทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ ห่างจากตัวเมืองกรุงเทพฯ 22 กิโลเมตร เป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ พร้อมอาคารเทียบเครื่องบิน (PIER) 3 หลัง มีสะพานเทียบเครื่องบิน 26 สะพาน ขึ้นบริการผู้โดยสารขาเข้าเปิดบริการเมื่อเดือนพฤษภาคม 2530 ขึ้นบริการผู้โดยสารขาออกเปิดใช้งานเมื่อเดือนตุลาคม 2530

| | |
|---|---------------|
| มีความสามารถรับผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่ง | 3,340 คน |
| มีความสามารถรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่ง | 4,270 คน |
| พื้นที่อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ | 171,850 ตร.ม. |
| - พื้นที่ขึ้นบริการผู้โดยสารขาเข้า ขึ้นบริการผู้โดยสารขาออก สำนักงานและพื้นที่สาธารณะ | 109,590 ตร.ม. |
| - พื้นที่อาคารผู้โดยสารผ่าน | 23,660 ตร.ม. |
| - พื้นที่อาคารเทียบเครื่องบิน (PIER) | 38,600 ตร.ม. |
| ลานจอดอากาศยาน | 540,000 ตร.ม. |
| ที่จอดอากาศยาน | 52 ที่ |
| ที่จอดรถยนต์ | 2,911 คัน |
| ถนนสายในท่าอากาศยาน | 5,850 ม. |

ลักษณะการออกแบบของท่าอากาศยาน นำเอา CONCEPT ของระบบ LINEAR CONFIGURATION มาผสมผสานกับระบบ PIER CONFIGURATION โดยที่ตัว MAIN TERMINAL จะเป็นระบบ LINEAR CONFIGURATION แล้วมี PIER ต่อออกไปถึง 4 PIER ซึ่งแต่ละ PIER สามารถเทียบอากาศยานได้จำนวน 6 เครื่อง โดยมี AIRSIDE CONRRIDOR เป็นทางเชื่อม PIER ทั้ง 4 ตัวเข้าด้วยกัน ผู้โดยสารสามารถสัญจรบน MOVING SIDEWALK ที่ยาวตลอดแนว AIRSIDE CORRIDOR ได้โดยสะดวกและผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินได้โดยใช้ BOARDING BRIDGE ซึ่งมีทั้งหมด 26 สะพาน

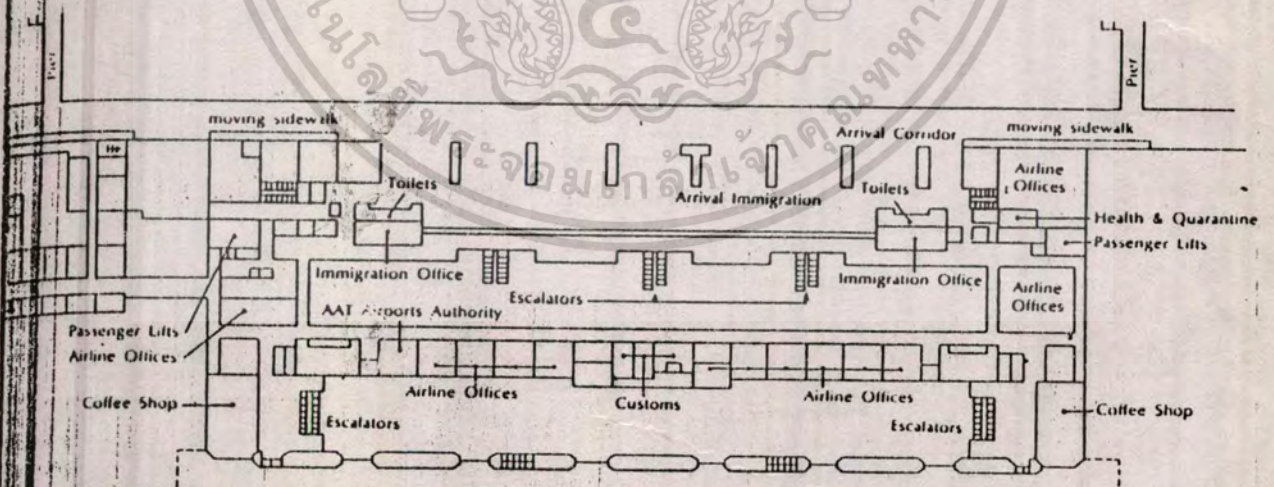
การจัดระบบภายใน MAIN TERMINAL โดยการแบ่งผู้โดยสารขาเข้าและขาออก แยกจากกันโดยเด็ดขาดด้วยการแยกระดับ ผู้โดยสารขาออกจะเข้าที่ชั้น SECOND FLOOR ส่วนผู้โดยสารขาเข้าจะออกมาทางชั้น GROUND FLOOR ส่วนการจัดการเรื่องกระเป๋าและสัมภาระ จะอยู่ด้านหลังของชั้น GROUND FLOOR ซึ่งการแยกระดับของผู้โดยสารขาดจากกันแบบนี้ สามารถแก้ปัญหาความล่าช้าและความสับสนได้อย่างดี

International Passenger Terminal Arrival Area



(Ground Floor)

International Passenger Terminal Arrival Area



(Second Floor)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่จากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.3 บทบาทและภาระหน้าที่ของท่าอากาศยานกระบี่

ท่าอากาศยานกระบี่เป็นท่าอากาศยานที่เปิดขึ้นใหม่ เพื่อสนองตอบนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐบาล และโดยเฉพาะโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD) ซึ่งจะต้องรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

1. การให้บริการภาคพื้นดิน
2. การให้บริการด้านการเดินอากาศ

1. การให้บริการภาคพื้นดิน สามารถแบ่งได้เป็น

1.1 การให้บริการโดยกรมการบินพาณิชย์

- กองอำนวยการควบคุมความสะอาด ท่าอากาศยาน ประกอบด้วย การให้บริการแก่ผู้โดยสาร และอากาศยานโดยการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน เช่น การจัดให้มีห้องนักผู้โดยสารที่สะอาด สบาย การจัดให้มีการบริการโดยหน่วยงานอื่น และจัดให้มีการประกอบการ เพื่อบริการผู้โดยสาร หรือผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน เช่น การจัดให้มีห้องนักผู้โดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้า ประปา สิ่งสาธารณูปโภคในอาคารท่าอากาศยาน และบริการสาธารณะต่าง ๆ การให้บริการการรับฝากกระเป๋า เป็นต้น

- การรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานมีหน้าที่ในการรักษา และอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยาน โดยการประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ และการปฏิบัติโดยเอกเทศ การรักษาความปลอดภัยนี้กระทำก่อนผู้โดยสารจะขึ้นเครื่อง เช่น การตรวจค้นอาวุธ หรือวัตถุอันตราย

- การให้บริการด้านความปลอดภัยแก่ท่าอากาศยาน การให้บริการในรูปนี้ จะเป็นความปลอดภัยในการขับเคลื่อนบนทางวิ่ง ก่อนหรือหลังการขึ้น-ลง เช่น การมีหน่วยดับเพลิงพร้อมอุปกรณ์ดับเพลิง คุ้มภัย การขาดวัสดุบนทางวิ่ง นอกจากนี้จะต้องมีหน่วยค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และผู้ประสบภัย เป็นต้น

- บริการด้านอื่น ๆ

1.2 การให้บริการโดยหน่วยงานอื่น

โดยปกติท่าอากาศยานจะต้องมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาประจำที่ท่าอากาศยานหลังนี้

- กรมอุตุนิยมวิทยา
- กระทรวงสาธารณสุข
- การสื่อสารแห่งประเทศไทย
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ธนาคาร
- สายการบิน
- การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- ร้านค้าต่าง ๆ

2. การให้บริการด้านการเดินอากาศ

การเดินอากาศ จำเป็นต้องดำเนินการตามขั้นตอน นับตั้งแต่การขออนุญาตเกี่ยวกับสิทธิการบิน การใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง การปฏิบัติตามกฎหมาย อนุสัญญาความตกลง กฏระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน ซึ่งจะดำเนินการทั้งในด้านการบินแบบประจำ และแบบไม่ประจำ

ขั้นต่อมาคือ ความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งจะ เป็นบริการในการเดินอากาศ ในด้านการอำนวยความสะดวกและอำนวยความสะดวก โดยการสื่อสารและความคุ้มครองจราจรทางอากาศ ตลอดจนติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องช่วยในการเดินอากาศ

2.1 การอำนวยความสะดวกในการประกอบการเดินอากาศ

เป็นการให้บริการตั้งแต่การพิจารณาขั้นตอน คำขออนุญาต ในแบบของอากาศยานที่จะให้บริการ การขอสิทธิในเส้นทางบิน และอื่น ๆ ตลอดจนการควบคุมและการขออนุญาตทำการบิน ในจุดต่าง ๆ ตามเส้นทาง เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบข้อ บังคับ และเงื่อนไขแห่งการเดินอากาศ และการขนส่งทางอากาศ

2.2 อำนวยความสะดวกความปลอดภัยในการเดินทาง

การเดินทางทางอากาศเป็นการเดินทางที่มีความสะดวก รวดเร็ว แต่มีความเสี่ยงภัยสูงในท่าอากาศยานโดยทั่วไป จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมให้การจราจรทางอากาศได้ดำเนิน ไปอย่างปลอดภัยมากที่สุดประกอบด้วย 2 ด้าน

- การควบคุมการจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน
งานมีขอบข่ายจากหอบังคับการบิน ดูแลความปลอดภัยในการติดต่อระหว่างอากาศยานกับภาคพื้น เพื่อการควบคุมความปลอดภัยอากาศยานให้อยู่ในเส้นทางบิน และผู้ควบคุมอากาศยานสามารถทราบตำแหน่งของตนเอง ไม่ว่าจะ เป็นช่วงเวลาใด

ขั้นตอนอากาศยานอยู่ในลานจอด ทางขึ้น ทางวิ่ง

ขั้นตอนอากาศยานขึ้นจากท่าจนถึงจุดผ่าน

ขั้นตอนอากาศยานถึงจุดผ่าน - จุดหมายปลายทาง

- การให้บริการในด้านเครื่องช่วยการเดินอากาศ
เพื่อให้การบินสามารถนำเครื่องทำการบินขึ้นลง ได้อย่างปลอดภัย สามารถทำการบินในเวลากลางวัน กลางคืน ซึ่งประกอบด้วย ไฟส่องทางขึ้น อุปกรณ์เครื่องช่วย การเดินอากาศ และวิทยุสื่อสารการบิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.4 ลักษณะทั่วไปของการบริหารงานท่าอากาศยาน

3.5.4.1 การบริหารงานท่าอากาศยานกระบี่

ท่าอากาศยานกระบี่อยู่ในความรับผิดชอบและดูแลของกรมการบินพาณิชย์ สังกัดกระทรวงคมนาคม

นายท่าอากาศยานกระบี่ จะทำหน้าที่คอยควบคุมดูแลการดำเนินงาน โดยแบ่งหน่วยงานย่อยได้เป็น 4 ฝ่ายคือ

1. ฝ่ายบริหาร: ธุรกิจ

ประกอบด้วย นายท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ธุรกิจและเจ้าหน้าที่ขนส่ง รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานทุกด้าน การควบคุมและตรวจปล่อยอากาศยาน การประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในท่าอากาศยาน การรักษาความสะอาด อาคารและบริเวณพื้นที่ การสาธารณสุข โภค การเงิน การบัญชี และการพัสดุของท่าอากาศยาน การจัดเก็บสถิติ ตลอดจนงานธุรการต่าง ๆ เป็นต้น

1.1 งานดับเพลิง ได้แก่ หน่วยดับเพลิงและช่วยเหลือผู้ประสบภัยประจำท่าอากาศยาน ซึ่งรับผิดชอบในการช่วยเหลืออากาศยาน และผู้โดยสาร ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ

1.2 งานรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน รับผิดชอบทางด้านความปลอดภัยที่ท่าอากาศยาน AIRPORT SECURITY เช่น ตรวจค้นอาวุธหรือวัตถุอันตราย ก่อนที่ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบิน การเฝ้าเวรยามตามจุดต่าง ๆ การประสานงานรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานอื่น ๆ

2. ฝ่ายควบคุมการจราจรทางอากาศ

รับผิดชอบในการแนะนำอากาศยาน ในขณะที่ขึ้น-ลง และขณะเข้าจอดหรือเริ่มการเดินทาง ตลอดจนควบคุมยานพาหนะต่าง ๆ ในเขตรับผิดชอบ AIR SIDE

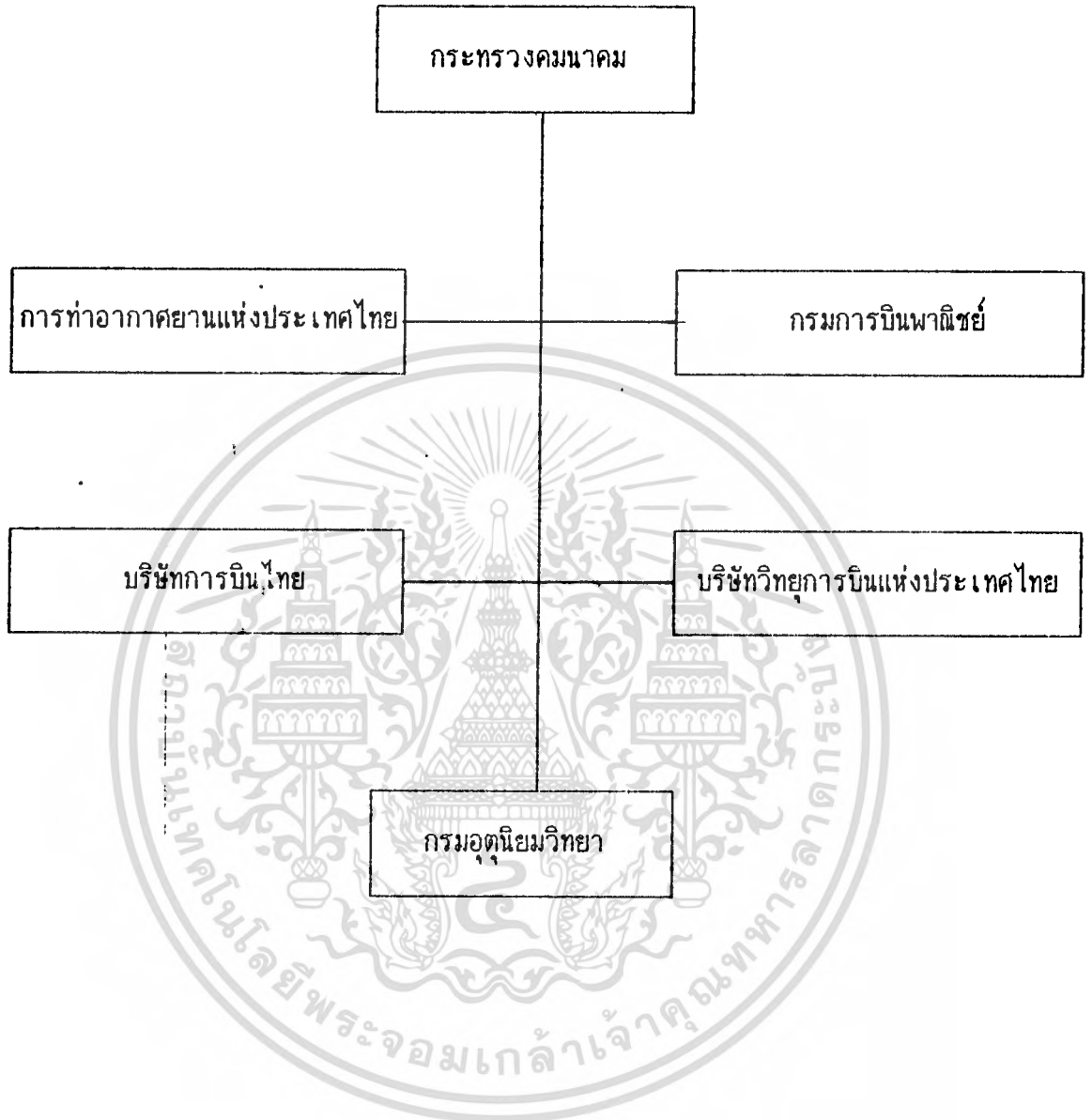
3. ฝ่ายสื่อสารการบิน

รับผิดชอบในการติดต่อสื่อสารระหว่างสถานีคมนาคมการบิน เกี่ยวกับข่าวสารต่าง ๆ เป็นต้น

4. ฝ่ายช่างสื่อสารและเครื่องช่วยการเดินอากาศ

รับผิดชอบในการบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ และเครื่องช่วยการเดินอากาศต่าง ๆ ตลอดจนระบบไฟฟ้าและ เครื่องยนต์ในท่าอากาศยาน

ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับ
กิจการท่าอากาศยานในประเทศไทย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นายท่าอากาศยาน

ฝ่ายบริหาร

- รับผิดชอบงานสารบรรณ งานด้านงบประมาณการโอน บัญชี พัสดุ ตลอดจนรวบรวม สถิติและรายงานที่เกี่ยวข้อง
- ดูแลซ่อมแซมบำรุงรักษา อาคารสถานที่และยานพาหนะ ของท่าอากาศยาน
- ศึกษาติดตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับระเบียบต่าง ๆ ตลอดจนข้อตกลงและ อนุสัญญาว่าด้วยการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ
- ความคุมอากาศยาน สิ่งก่อสร้าง หรือสิ่งกีดขวางใน เขตปลอดภัย การเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกฎ กฎข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ ตลอดจน ความตกลงและอนุสัญญาว่า ด้วยการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ

ฝ่ายควบคุมการจราจร
ท่าอากาศยาน

- ให้บริการด้านควบคุมจราจร ทางอากาศในเขตรับผิดชอบ
- ให้บริการด้านดูแลนักบินที่จะ ทำการบิน

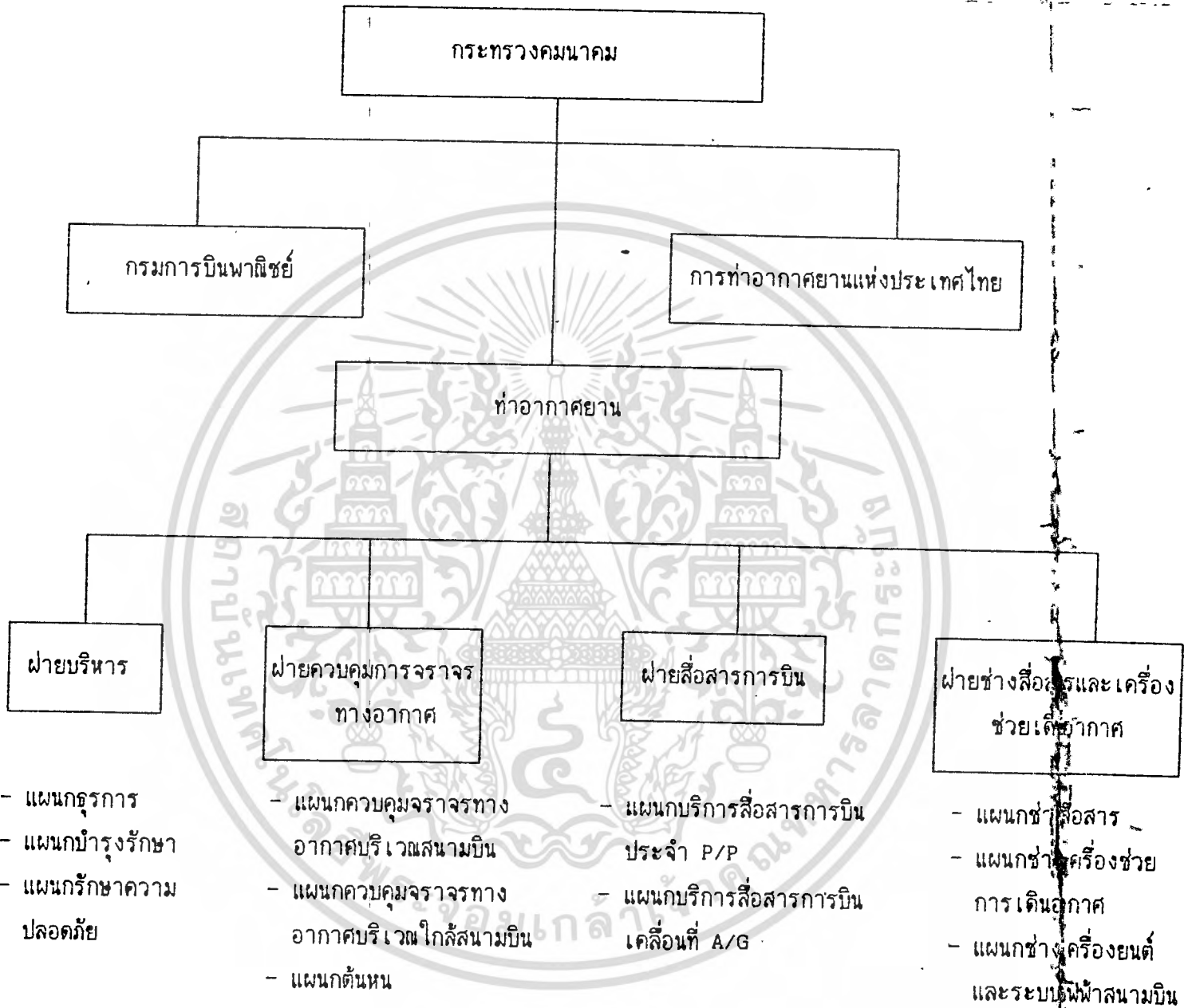
ฝ่ายสื่อสารการบิน

- ให้บริการด้านการสื่อสาร การบินเคลื่อนที่คือสายการ บินประจำท่าและชาวอุตุนิยม วิทยาทางการบิน
- ตรวจสอบผู้โดยสาร สินค้า สัมภาระหรือบุคคลที่จะ เข้าใน บริเวณเขตต้องห้ามของท่า อากาศยาน
- แก้ปัญหาหรือเกิดเหตุสุดวิสัย หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับ อากาศยานหรือท่าอากาศยาน
- ดำเนินการช่วยเหลือ อากาศยานที่ประสบภัย

ฝ่ายช่างสื่อสารและเครื่อง
ช่วยการเดินอากาศ

- ตรวจสอบ ปรับแต่ง ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ วิทยุสื่อสาร โทรนิมพ์ เครื่องช่วยการเดิน อากาศ เครื่องยนต์ และระบบไฟฟ้าสนามบิน ให้ได้มาตรฐานของ องค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ, ซ่อมบำรุงรักษาระบบ ไฟฟ้ากำลังอื่น ๆ ของ ท่าอากาศยาน

แผนภูมิการแบ่งส่วนราชการท่าอากาศยาน



แผนภูมิการแบ่งส่วนราชการท่าอากาศยาน

หน่วยงานอื่น ๆ ที่มาให้บริการและอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ แก่ทำอากาศยาน เช่น การให้บริการและรับแลกเปลี่ยนเงิน บริการโทรเลข โทรศัพท์ทางไกล บริการของสายการบินต่าง ๆ ให้แก่ผู้โดยสาร และการให้บริการในลาดจอดแก่ทำอากาศยาน นับตั้งแต่การเตรียมอุปกรณ์ การทำความสะอาดบนเครื่อง เป็นต้น โดยทำอากาศยานจะมีหน้าที่จากหน่วยงานอื่น ๆ มาให้บริการในแต่ละทำอากาศยาน ดังนี้

1. กรมอุตุนิยมวิทยา

หน่วยงานอุตุนิยมวิทยา ประจำทำอากาศยานกระบี่ จะรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพอากาศ เพื่อแจ้งข่าวแก่อากาศยานที่มาขึ้น-ลงที่ทำอากาศยานกระบี่

2. กระทรวงสาธารณสุข

หน่วยแพทย์และพยาบาลในการให้ความช่วยเหลือ พยาบาลผู้ป่วยอันเนื่องมาจากเหตุฉุกเฉินเบื้องต้น

3. การสื่อสารแห่งประเทศไทย

หน่วยงานของการสื่อสารแห่งประเทศไทย รับผิดชอบในการบริการด้านไปรษณีย์โทรเลข

4. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

รับผิดชอบในการให้บริการ และอำนวยความสะดวกด้านข่าวสารต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว

5. ธนาคาร

รับผิดชอบในการให้บริการด้านการแลกเปลี่ยนเงินตรา และเบิกถอนเงิน

6. สายการบิน

ได้แก่ สายการบินที่เปิดบินประจำ หรือบินเป็นครั้งคราวมายังทำอากาศยานกระบี่ รับผิดชอบในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

7. การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

รับผิดชอบในการให้บริการการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแก่อากาศยาน

8. ร้านค้าต่าง ๆ

ได้แก่ ผู้ได้รับสัมปทานในการดำเนินกิจการร้านอาหาร ร้านของที่ระลึก

3.5.4.2 ภาระหน้าที่ของการการบินพาณิชย์

กรมการบินพาณิชย์ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมและบริหารกิจการพลเรือนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ เป็นไปตามกฎหมายไทย ความตกลงระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคสมาชิกอยู่ นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้ก้าวหน้าอย่างมีประสิทธิภาพปลอดภัย และถูกหลักเศรษฐกิจอีกด้วย ซึ่งพอสรุปเป็นงานลักษณะใหญ่ ๆ 3 ประการคือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. งานด้านบริการ รับผิดชอบในการก่อสร้าง ปรับปรุง และดำเนินกิจการสนามบินในส่วนภูมิภาค จัดหาและติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ๗. สนามบินในส่วนภูมิภาค บริการโทรคมนาคมการบินภายในประเทศ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

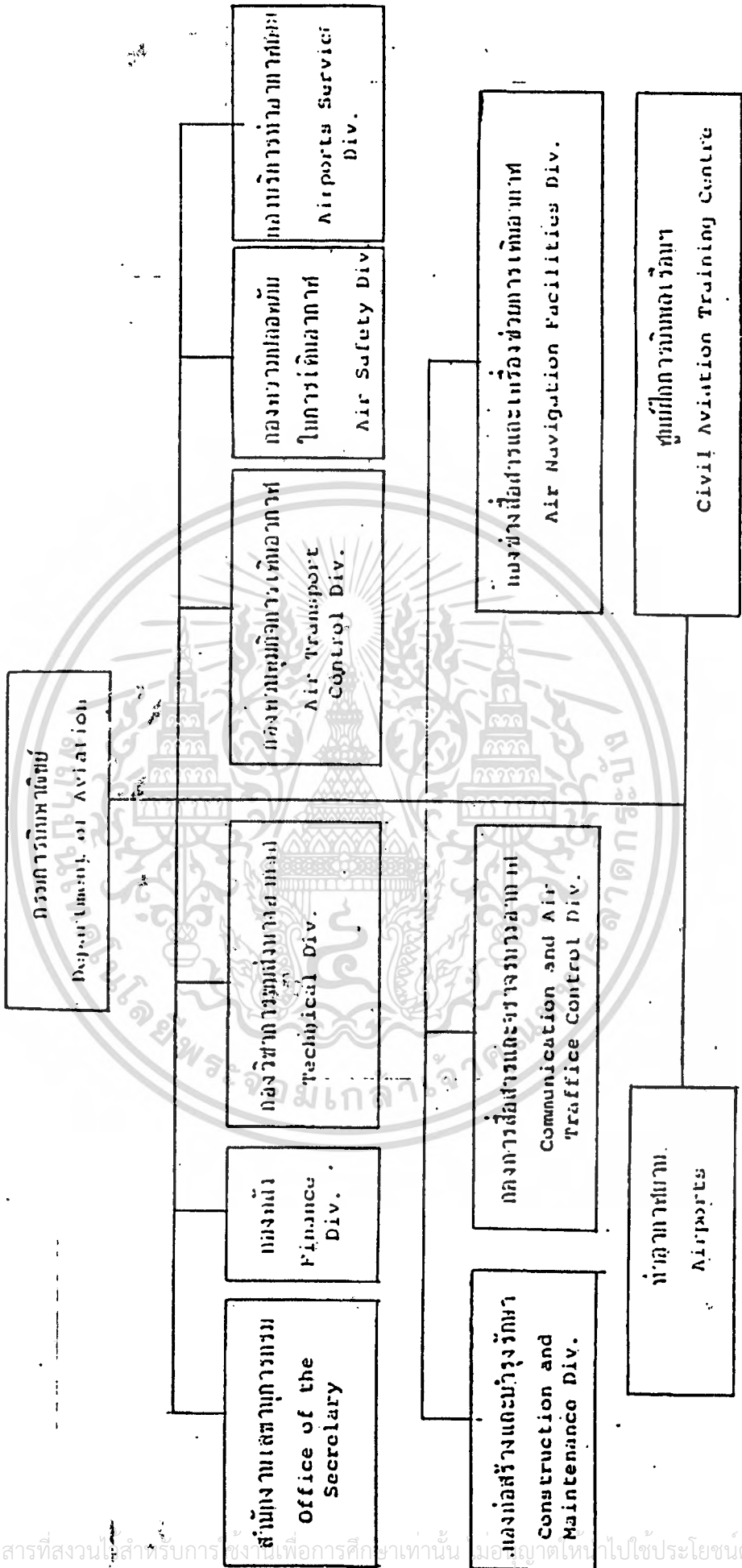
2. งานด้านบริการและควบคุม ได้แก่ พิจารณาคำขออนุญาตทำการบินของสายการบินต่าง ๆ ทั้งของไทยและต่างประเทศ ควบคุมบริษัทการบินของไทยให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตที่ได้รับ และควบคุมบริษัทการบินของต่างประเทศให้ปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วย การเดินอากาศระหว่างประเทศ การจดทะเบียนอากาศยาน และออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการบิน

3. งานประสานงานและส่งเสริมกิจการบินพลเรือน ได้แก่ การประสานงานกับองค์กรต่าง ๆ เช่น หน่วยงานการบินพลเรือนของต่างประเทศ และทำการฝึกอบรมบุคลากร ให้มีความสามารถในการปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางอากาศ

การแบ่งส่วนราชการ

ตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2516 กรมการบินพาณิชย์ประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

1. สำนักงานเลขานุการกรม
2. กองคลัง
3. กองวิชาการขนส่งทางอากาศ
4. กองควบคุมกิจการเดินอากาศ
5. กองความปลอดภัยในการเดินอากาศ
6. กองบริการท่าอากาศยาน
7. กองก่อสร้างและบำรุงรักษา
8. กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ
9. กองช่างสื่อสารและเครื่องช่วยการเดินอากาศ
10. ท่าอากาศยานต่าง ๆ
11. ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย



อัตรางาน

ข้าราชการ 663 คน
 ลูกจ้างประจำ 727 คน (รวมลูกจ้าง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น มิใช่เพื่อการค้าหากไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำนักงานเลขานุการกรม

รับผิดชอบเกี่ยวกับ งานธุรการทั่วไป งานสารบรรณ งานการเจ้าหน้าที่ งานกฎหมาย และงานอื่น ๆ ที่มีได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของกองใดโดยเฉพาะ แบ่งงานภายในเป็น 3 หน่วยงาน คือ

1. งานสารบรรณ รับส่งหนังสือและเอกสารต่าง ๆ โต้ตอบหนังสือราชการ เก็บรักษาหนังสือและเอกสารต่าง ๆ ปฏิบัติงานธุรการทั่วไป
2. งานเจ้าหน้าที่ ดำเนินการสรรหาบุคคลเข้าทำงาน การบรรจุ แต่งตั้ง โอนโยกย้าย สับเปลี่ยน การบำเหน็จความชอบ การลงโทษและการขอลออกจากราชการ
3. งานกฎหมาย ปฏิบัติงานด้านกฎหมายในฐานะตัวแทนของกรม พิจารณาวินิจฉัยและให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการร่วมแก้ไขกฎหมาย สัญญาและข้อบังคับ ดำเนินการทางนิติกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรม

กองคลัง

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการเงิน งานการบัญชี งบประมาณ และงานด้านพัสดุของกรม แบ่งงานภายในออกเป็น 4 หน่วยงาน คือ

1. งานการเงิน รับ-จ่ายเงินทั้งในงบประมาณและนอกงบประมาณ เก็บรักษาเงินและหลักทรัพย์ต่าง ๆ ของกรม ตรวจสอบหลักฐานการเบิกจ่ายเงิน ดำเนินการจัดเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน
2. งานการบัญชีและงบประมาณ มีหน้าที่จัดทำงบประมาณและความคุมยอดงบประมาณตรวจสอบยอดเงินฝากธนาคาร จัดทำบัญชีคือจ่ายข้าราชการและลูกจ้าง
3. งานพัสดุ มีหน้าที่จัดหา จัดซื้อครุภัณฑ์ของกรม ควบคุมดูแลการใช้งานพาหนะ และการซ่อมบำรุง งานพาหนะของกรม จัดส่งวัสดุครุภัณฑ์ประจำสำนักงาน ไปให้หน่วยงานของกรมในส่วนภูมิภาค
4. งานธุรการ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานธุรการโดยทั่วไปของกอง

กองวิชาการขนส่งทางอากาศ

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรวบรวม ศึกษา วิเคราะห์เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ วางแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ เก็บข้อมูล ประมวลผลและวิเคราะห์สถิติ ส่งเสริมและเผยแพร่กิจการการบินพลเรือน ศึกษาวิเคราะห์และวางรูปแบบงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ การขอความช่วยเหลือทางวิชาการจากต่างประเทศ และการประชุมระหว่างประเทศ ติดต่อประสานงานเกี่ยวกับกิจการบินพลเรือนกับองค์การสมาคมระหว่างประเทศ และประเทศต่าง ๆ

กองควบคุมกิจการเดินอากาศ

มีหน้าที่ควบคุมการดำเนินการเดินอากาศของบริษัทการบินของไทยและของต่างประเทศ โดยพิจารณาออกใบอนุญาตให้ผู้ประสงค์จะดำเนินการเดินอากาศสัญชาติไทยประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ดำเนินการติดต่อกับต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศสัญชาติไทย เปิดบริการเดินอากาศไปต่างประเทศ พิจารณาอนุญาตให้บริษัทการบินของต่างประเทศเปิดทำการเดินอากาศเข้ามาในประเทศไทย ควบคุมดูแลการดำเนินการของบริษัทการบินต่าง ๆ ดังกล่าว ให้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยสอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ กฎหมายการเดินอากาศ อนุสัญญา กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพยายามรักษาผลประโยชน์ของบริษัทการบินของไทยให้เจริญก้าวหน้า

กองความปลอดภัยในการเดินอากาศ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุม ป้องกันและส่งเสริมการเดินอากาศของประเทศไทยให้เกิดความปลอดภัย ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ระเบียบ กฎ ข้อบังคับและนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนข้อผูกพันแห่งอนุสัญญา และความตกลงทางด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยรับผิดชอบในด้านการจัดทำเอกสารประกอบการบิน รวบรวมข่าวและแจ้งข่าวที่จำเป็นต่อการเดินอากาศให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศทราบ ดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยาน และออกใบสำคัญสมควรถับใบอนุญาตเดินอากาศ ดำเนินการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ทั้งภาคพื้นดินและในอากาศ พิจารณาออกใบอนุญาตการขนส่งสัตว์และวัตถุอันตรายไปกับอากาศยาน เป็นศูนย์ประสานงานค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบบกภัย ประสานงานการสอบสวนอากาศยานพลเรือนประสบบกภัยเหตุ รวมทั้งการประสานงานด้านเวชศาสตร์การบิน

กองบริการท่าอากาศยาน

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการบริการ การอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล การคลัง และธุรการทั่วไปให้แก่อากาศยาน พิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ เกี่ยวกับการบริหารงานท่าอากาศยาน เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นระเบียบและสอดคล้องกับนโยบายของกรม และมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ศึกษาและพิจารณาวางหลักเกณฑ์และระเบียบเกี่ยวกับการบริหารงานท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับกฎหมายการเดินอากาศ ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน กฎ หรือระเบียบต่าง ๆ ตลอดจนมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการขออนุมัติจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน พิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการยกฐานะสนามบิน และการเปิดปิดสนามบิน พิจารณาจัดหารถดับเพลิงและอุปกรณ์การดับเพลิงให้แก่อากาศยานและดำเนินการฝึกอบรมพนักงานดับเพลิงกองบริการท่าอากาศยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรณีนำไปใช้

กองก่อสร้างและบำรุงรักษา

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการวางโครงการ การสำรวจต่าง ๆ ออกแบบและประมาณราคาการก่อสร้าง งานควบคุมการก่อสร้าง การปรับปรุงและซ่อมบำรุงรักษา ทำอากาศยานและอาคารต่าง ๆ ของกรมการบินพาณิชย์ทั้งหมด แบ่งงานภายนอกเป็น 5 ฝ่ายคือ

1. ฝ่ายโครงการและวิชาการ มีหน้าที่จัดทำโครงการแผนงาน และประเมินผลงานด้านก่อสร้าง ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมวิชาการด้านวิศวกรรมโยธา กฎระเบียบข้อบังคับ และมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง
2. ฝ่ายออกแบบก่อสร้างอาคาร มีหน้าที่สำรวจ รั้งวัด ออกแบบ ประมาณราคา และควบคุมการก่อสร้างอาคาร, สถานีการบิน และอาคารบ้านพักอื่น ๆ
3. ฝ่ายออกแบบก่อสร้างสนามบิน
4. ฝ่ายบำรุงรักษา
5. ฝ่ายธุรการ

กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการศึกษาติดตามและพิจารณาวางแผน และระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานสื่อสารและการจราจรทางอากาศ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การโทรคมนาคมระหว่างประเทศ พิจารณาแก้ไขปัญหาขัดข้องเกี่ยวกับการสื่อสารและการควบคุมจราจรทางอากาศ ดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้านการสื่อสารและการควบคุมจราจรทางอากาศ ติดต่อประสานงานด้านการสื่อสารและการจราจรทางอากาศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติงานเป็นศูนย์กลางการสื่อสารการบินในประเทศกับศูนย์สื่อสารและสถานีสื่อสารต่าง ๆ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ

กองช่างสื่อสารและเครื่องช่วยการเดินอากาศ

มีหน้าที่จัดทำโครงการ และพิจารณาระบบการติดต่อสื่อสารและระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ออกแบบติดตั้ง ปรับแต่ง ซ่อมบำรุงเครื่องและอุปกรณ์วิทยุสื่อสารการบิน เครื่องช่วยการเดินอากาศ เครื่องโทรพิมพ์ เครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้า ให้แก่อากาศยานต่าง ๆ ประสานงานเกี่ยวกับระบบวิทยุสื่อสาร และเครื่องช่างการเดินอากาศ ติดต่อประสานงานด้านช่างกับทำอากาศยาน ดำเนินการฝึกอบรม ช่างวิทยุการเดินอากาศ ปฏิบัติงานบินทดสอบ เครื่องสื่อสารและเครื่องช่วยการบินอากาศ

ท่าอากาศยาน

มีหน้าที่บริหาร ควบคุม และให้บริการกิจการบินพลเรือนในเขตรับผิดชอบให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินอากาศ และให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับระเบียบต่าง ๆ ตลอดจนความตกลงและอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ปัจจุบันมีท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการบินพาณิชย์ รวม 26 แห่งคือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เชียงราย แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน ลำปาง ตาก แม่สอด อุดรดิตต์ พิษณุโลก อุบลราชธานี อุดรธานี ขอนแก่น สกลนคร เลย แม่สะเรียง ปาย ขุนยวม หัวหิน ระนอง ตรัง สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ นราธิวาส ปัตตานี และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นท่าอากาศยานของทหาร

ท่าอากาศยานทั้งหมดมีเพียง 18 แห่งเท่านั้น ที่มีเที่ยวบินประจำ คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เชียงราย แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน ลำปาง พิษณุโลก ตาก แม่สอด อุบลราชธานี ขอนแก่น ตรัง สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ นราธิวาส ปัตตานี และนครศรีธรรมราช นอกนั้นเป็นท่าอากาศยานปิด ไม่มีเที่ยวบินประจำยกเว้นท่าอากาศยาน หัวหิน ซึ่งศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยให้สำหรับการฝึกสอนนักเรียนที่จะเป็นนักบิน

ท่าอากาศยานเล็ก ๆ ที่ปิดไม่มีเที่ยวบินประจำนี้ สาเหตุเนื่องจากว่ามีปริมาณผู้โดยสารน้อย ไม่คุ้มกับที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด จะเปิดบินไปได้

ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย

ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยเป็นสถาบันการศึกษานานาชาติ มีหน้าที่อบรมนักศึกษาไทยและต่างชาติ ในแขนงวิชาขึ้นต่าง ๆ ของกิจการบินพลเรือน เพื่อยกระดับความสามารถในการประกอบอาชีพ ด้านกิจการการบินพลเรือนในภูมิภาคนี้ ให้ทันต่อวิวัฒนาการอย่างรวดเร็วทางด้านเทคนิค กิจการบิน ตามมาตรฐานสากลที่องค์การการบินพลเรือนได้บัญญัติไว้ การสอนใช้ภาษาและตำราเป็นภาษาอังกฤษโดยตลอด

3.5.5 การศึกษาผู้ใช้โครงการ

3.5.5.1 การพยากรณ์ผู้ใช้โครงการ

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ดึงดูดผู้คนให้เดินทางมาเยือนจังหวัด กระบี่มากโดยในปี 2529 มีผู้เดินทางมาเยือนกระบี่ 125,000¹ คน ในปี 2530 360,000 คน ปี 2531 380,000 คน โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 20.4

ในจำนวนผู้ที่เดินทางมาเยือนกระบี่นี้ สามารถแยกวัตถุประสงค์ของการเดินทางได้ดังนี้

| วัตถุประสงค์ของการเดินทาง | คนไทย (ร้อยละ) | ต่างประเทศ (ร้อยละ) |
|---------------------------|----------------|---------------------|
| ท่องเที่ยวพักผ่อน | 41.60 | 94.95 |
| ธุรกิจ | 34.31 | 4.04 |
| ปฏิบัติราชการ | 13.14 | - |
| ประชุมสัมมนา | - | - |
| ทัศนศึกษา | 8.76 | 1.01 |
| อื่น ๆ | 2.19 | - |

ระยะเวลาในการพักผ่อนเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวจะอยู่ในราว 3.73 วัน² ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันคนของนักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งแบ่งนักท่องเที่ยวและนักทัศนศึกษา โดยนักท่องเที่ยวจะอยู่ราว 609.28 บาท นักทัศนศึกษา 1,021.74 บาท ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจะอยู่ราว 1,259.46 บาท²

การพยากรณ์จำนวนผู้ใช้โครงการโดยกรมการบินพาณิชย์ ซึ่งคาดว่าเมื่อทำการพัฒนาท่าอากาศยาน และเปิดบริการการบินพาณิชย์แล้ว ในปี 2533 จะมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 4,666 คน³ และในปี 2534 จะมีผู้โดยสารประมาณ 5,304 คน³ เนื่องจากท่าอากาศยานทั่วประเทศจะทำการพัฒนาทุก ๆ 15-20 ปี ดังนั้นจึงทำการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารต่อปีจาก 2534 ไปจนถึงปี 2550

- ๑) ชมรมการท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่
- ๒) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- ๓) ตัวเลขพยากรณ์ กรมการบินพาณิชย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.5.2 ประเภทของผู้ใช้โครงการ

1. ผู้โดยสาร (PASSENGER)

ได้แก่ บุคคลผู้ซึ่งมาใช้บริการของท่าอากาศยานในส่วนที่ต้องการเดินทางโดยอากาศยาน บุคคลประเภทนี้จะมีทั้งนักธุรกิจ ที่เดินทางมาเจรจาธุรกิจ ดูงาน นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

2. ผู้มารับ - มาส่งผู้โดยสาร (VISITOR)

ได้แก่ บุคคลที่เดินทางมาท่าอากาศยาน เพื่อที่จะมารับหรือมาส่งญาติมิตร เพื่อน้องของตนที่จะเดินทางโดยอากาศยาน หรือเดินทางกลับมาจากอากาศยาน เที่ยวบินเข้า

3. เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และช่วยเดินอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL & TECHNICIAN)

4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ (MANAGEMENT & ADMINISTRATION)

5. เจ้าหน้าที่บริการ

ได้แก่ บุคคลที่ทำหน้าที่ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่น ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งด้านการดูแลรักษาตัวอาคารอากาศยานด้วย ผู้ใช้โครงการจะเข้ามาใช้อาคารในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ตามบทบาท และหน้าที่ โดยจะสลับผลัดเปลี่ยนกันไป ไม่มีวันหยุด

3.5.5.3 กฎกรรมของผู้ใช้โครงการ

1. ผู้โดยสาร (PASSENGER)

ผู้โดยสารจะเข้าใช้อาคารในช่วงเวลาที่มีเที่ยวบินเข้าและออก โดยสามารถแยกได้เป็น

1.1 ผู้โดยสารขาเข้า (ARRIVAL PASSENGER) เริ่มตั้งแต่ผู้โดยสารลงจากเครื่อง เข้าโถงเพื่อรอรับกระเป๋า จากนั้นก็จะออกไปยังโถงรับผู้โดยสาร เพื่อติดต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และไปยังที่จอดรถเพื่อเดินทางต่อ

1.2 ผู้โดยสารขาออก (DEPARTURE PASSENGER) ผู้โดยสารขาออกจะต้องเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนเครื่องออกประมาณ 1 ชั่วโมง เพื่อเข้ารับการ CHECK-IN และตรวจสอบสัมภาระที่นำติดตัว จากนั้นก็จะไปรอยังโถงผู้โดยสารขาออก เพื่อรอขึ้นเครื่องต่อไป

2. ผู้มารับ-ส่งผู้โดยสาร (VISITOR) สามารถแยกได้เป็น

2.1 ผู้มารับผู้โดยสารขาเข้า โดยจะเดินทางมาถึงสนามบินก่อนเครื่องบินเข้า และรอรับผู้โดยสารตรงบริเวณทางออกจากห้องผู้โดยสารขาเข้า

2.2 ผู้มาส่งผู้โดยสารขาออก โดยจะเดินทางมาพร้อมกับผู้โดยสารก่อนเครื่องบินออก. ประมาณชั่วโมง และจะรอจนกว่าผู้โดยสารจะเข้าไปยังห้องพักผู้โดยสารขาออก อาจใช้เวลาประมาณ 30 นาที

3. เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และช่วยเดินอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL & TECHNICIAN) เจ้าหน้าที่เหล่านี้ต้องทำงานตลอด 24 ชั่วโมง สามารถแบ่งได้เป็น 3 ผลัดคือ

| | | |
|-----------|------|----------------|
| ผลัดที่ 1 | เวลา | 06.00-14.00 น. |
| ผลัดที่ 2 | เวลา | 14.00-22.00 น. |
| ผลัดที่ 3 | เวลา | 22.00-06.00 น. |

4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ (MANAGEMENT & ADMINISTRATION) เจ้าหน้าที่เหล่านี้จะปฏิบัติงานตามเวลาราชการคือ

| | | |
|------------|------|----------------|
| ปฏิบัติงาน | เวลา | 08.30-12.00 น. |
| พักกลางวัน | เวลา | 12.00-13.00 น. |
| ปฏิบัติงาน | เวลา | 13.00-16.30 น. |
| เข้าเวร | เวลา | 16.30-08.30 น. |

5. เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการ (SERVICE) ปฏิบัติงานตามเวลาเช่นเดียวกันกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหาร

| | | |
|------------|------|---|
| ปฏิบัติงาน | เวลา | 08.30-12.00 น. |
| พักกลางวัน | เวลา | 12.00-13.00 น. (มีเจ้าหน้าที่เข้าเวรอยู่) |
| ปฏิบัติงาน | เวลา | 13.00-16.30 น. |
| เข้าเวร | เวลา | 16.30-08.30 น. |

3.5.6 การศึกษาองค์ประกอบพื้นฐานของท่าอากาศยาน

3.5.6.1 องค์ประกอบพื้นฐานของอาคารท่าอากาศยาน

อาคารท่าอากาศยานนับเป็นอาคารประเภทหนึ่งที่มีผู้มาใช้สอยหลายประเภท เช่น ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่สายการบิน หรือเจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีส่วนใช้สอยที่สลับซับซ้อน อย่างไรก็ตาม ก็สามารถที่จะแบ่งแยกออกเป็นองค์ประกอบหลัก ๆ ของท่าอากาศยานได้ดังนี้

1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายผู้โดยสาร หรือ PASSENGER HANDLING
2. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของสายการบินที่เข้ามาใช้ท่าอากาศยาน
3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานท่าอากาศยานและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ
4. ส่วนบริการสำหรับท่าอากาศยาน

1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายผู้โดยสาร (PASSENGER HANDLING)

ในส่วนนี้มีหน้าที่เป็นทางเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานอื่น ๆ ที่มาสู่ตัวท่าอากาศยานและตัวอากาศยาน

1.1 เชื่อมต่อท่าอากาศยานกับการคมนาคมอื่น (ACCESS INTERFACE)

- ชานชาลา CURB สำหรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกโดยการใช้รถยนต์มายังท่าอากาศยาน
- ทางเชื่อมระหว่างที่จอดรถกับท่าอากาศยาน (JOINT WAY) อาจเป็นสะพานคนข้าม ทางเดิน ทางเลื่อน
- ท่าเทียบขึ้น-ลง (PLATFORM) จากระบบขนส่งต่าง ๆ เช่น ที่จอดรถบริการ แท็กซี่ ฯลฯ

1.2 ผู้โดยสารผ่านขั้นตอน วิธีการต่าง ๆ ในขาเข้าและขาออก (PASSENGER PROCESSING)

- COUNTER CHECK-IN ของบริษัทการบินต่าง ๆ สำหรับตรวจเช็คบัตรโดยสาร ตลอดจนชั่งน้ำหนักและตรวจรับกระเป๋าที่จะเก็บในห้องเครื่อง
- COUNTER สำหรับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
- ที่รับกระเป๋า BAGGAGE CLAIM สำหรับผู้โดยสารขาเข้า
- พื้นที่ทางสัญจรของผู้โดยสาร
- โถงพักคอย HALL ของผู้โดยสาร
- สิ่งอำนวยความสะดวก FACILITY ได้แก่ ห้องน้ำ โถงศัลยกรรม สาธารณะ ที่ทำการไปรษณีย์ ที่สำรองห้องพัก ห้องปฐมพยาบาล ธนาคารพาณิชย์ เป็นต้น
- การประชาสัมพันธ์ INFORMATION ประกาศแจ้งเที่ยวบิน ตลอดจนสัญลักษณ์ แสดงแจ้งสถานีต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ส่วนบริการ SERVICE ได้แก่ ภัตตาคาร SNACK BAR COFFEE SHOP ร้านค้าของที่ระลึก เป็นต้น
- บริเวณให้เช่า CONCESSION RENTAL AREA ได้แก่ ร้านค้าปลอดภาษี ที่ขายหนังสือพิมพ์ ธนาคาร บริษัทรถเช่า ประกันภัย
- ส่วนบริการสำหรับผู้มาส่ง VISITOR FACILITY เช่น ร้านอาหาร ร้านค้า ที่ชมวิว OBSERVATION DESK

3.3 ผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยาน FLIGHT INTERFACE

- GATE LOUNGE HOLDING ROOM เป็นที่รวบรวมผู้โดยสารเข้าด้วยกันก่อนขึ้นเครื่อง
- ส่วนบริการสำหรับผู้โดยสารไปสู่อากาศยาน อันได้แก่ ทางเลื่อน บันไดเลื่อน รถส่งผู้โดยสาร
- ส่วนบริการขนถ่ายผู้โดยสาร LOADING FACILITY สะพาน BRIDGE ที่ยื่นต่อเชื่อมกับประตูอากาศยานหรือรถบันไดขึ้นเทียบอากาศยาน
- ส่วนบริการสำหรับผู้โดยสารผ่าน TRANSIT FACILITIES ได้แก่ โถงพักคอย

2. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของสายการบิน (AIRLINE OPERATION SECTION)

ในอาคารท่าอากาศยานต้องจัดเตรียมพื้นที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่สายการบินที่ใช้บริการในท่าอากาศยานนั้น

- ส่วนงานอยู่ใกล้กับส่วนเกี่ยวข้องกับการขนถ่ายผู้โดยสาร PASSENGER HANDLING COUNTER
- บริการการขนถ่ายกระเป๋า เช่น มีสายพานส่ง - รับกระเป๋า ห้องจัดเก็บ กระเป๋าเดินทาง พื้นที่จอดสำหรับรถรับส่งกระเป๋าไปยังเครื่อง
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคมต่าง ๆ
- ที่ทำงานในการวางแผนการบินที่จัดเก็บเอกสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานท่าอากาศยานและหน่วยงานองค์กรต่าง ๆ ของรัฐ

ในอาคารท่าอากาศยานจะต้องมีการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกโดยคำนึงถึงจำนวนบุคคลากร อุปกรณ์ต่าง ๆ

- เนื้อที่ทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ
- เนื้อที่สำหรับติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ
- ห้องพักผ่อนรับประทานอาหารสำหรับเจ้าหน้าที่

3.5.6.2 ความสัมพันธ์กันขององค์ประกอบของท่าอากาศยาน

1. อาคารท่าอากาศยาน TERMINAL BUILDING & CONTROL TOWER เป็นตัวเชื่อมระหว่าง AIRSIDE กับ LANDSIDE

2. ทางวิ่ง RUNWAY และทางขับ TAXIWAY ทางวิ่งเป็นทางสำหรับให้อากาศยานวิ่งเพื่อทำการบินขึ้นหรือร่อนลง ส่วนทางขับใช้สำหรับให้อากาศยานที่บินลงเรียบร้อยแล้ววิ่งมาจอดยังลานจอด APRON หรือให้อากาศยานวิ่งออกจากลานจอดไปสู่ทางวิ่ง RUNWAY

3. ลานจอด APRON ในส่วนของลานจอด จะประกอบด้วย

- พื้นที่ครอบครองโดยอากาศยาน
- พื้นที่สำหรับการเคลื่อนย้ายอากาศยานเข้าและออก
- พื้นที่ที่เพียงพอที่จะให้ MINIMUM SAFE CLEARANCE สำหรับอากาศยานลำอื่น
- พื้นที่ที่เพียงพอที่จะให้ MINIMUM SAFE CLEARANCE สำหรับตัวอาคาร
- พื้นที่สำหรับขนถ่ายผู้โดยสารเข้า-ออกจากอากาศยาน
- พื้นที่สำหรับการ SERVICE อากาศยาน

4. หน่วยดับเพลิงและกู้ภัย FIRE STATION & RESCUE เป็นส่วนที่สำคัญมากในการให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน โดยให้ความช่วยเหลือในการดับเพลิงและกู้ภัยเครื่องบินที่ประสบอุบัติเหตุในส่วนนี้จะประกอบด้วย ที่จอดรถดับเพลิง รถพยาบาล อุปกรณ์กู้ภัย

5. คลังน้ำมัน FUEL DEPOT เป็นส่วนที่ตั้งของถังน้ำมัน สำหรับเติมแก้อากาศยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 6. อาคารคลังสินค้า CARGO BUILDING สำหรับเก็บพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ
- 7. บ้านพักเจ้าหน้าที่ เป็นส่วนที่อยู่อาศัยของพนักงานและเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน

ความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน

ความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานมีความสำคัญมาก เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการบริการด้านต่าง ๆ ฉะนั้น จึงต้องกำหนดให้แน่ชัดว่า แต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กับส่วนใดและบุคคลประเภทใด การแจกแจงจึงต้องอาศัยแผนภูมิในการแสดงถึงความสัมพันธ์ ดังนี้

- แผนภูมิที่ 1 แสดงความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ ได้แก่ ความจำเป็นต้องอยู่ติดกัน การติดกันไม่จำเป็นต้องติดกัน และส่วนที่ห้ามเข้าหรือเข้าได้เฉพาะประเภท แยกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ผู้โดยสาร
2. ผู้มารับ-ส่ง และผู้มีธุรกิจการค้าในท่าอากาศยาน โดยไม่เกี่ยวกับการบิน ส่วนเจ้าหน้าที่ที่สามารถเข้าได้ทุกส่วนอยู่แล้ว

- แผนภูมิที่ 2 แสดงการติดต่อสื่อสารระหว่างส่วนต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน มี 4 ระบบ คือ

- | | |
|---------------|-----------------|
| 1. เติหนังสือ | 3. วิทยุสื่อสาร |
| 2. โทรคัมพ์ | 4. โทรพิมพ์ |

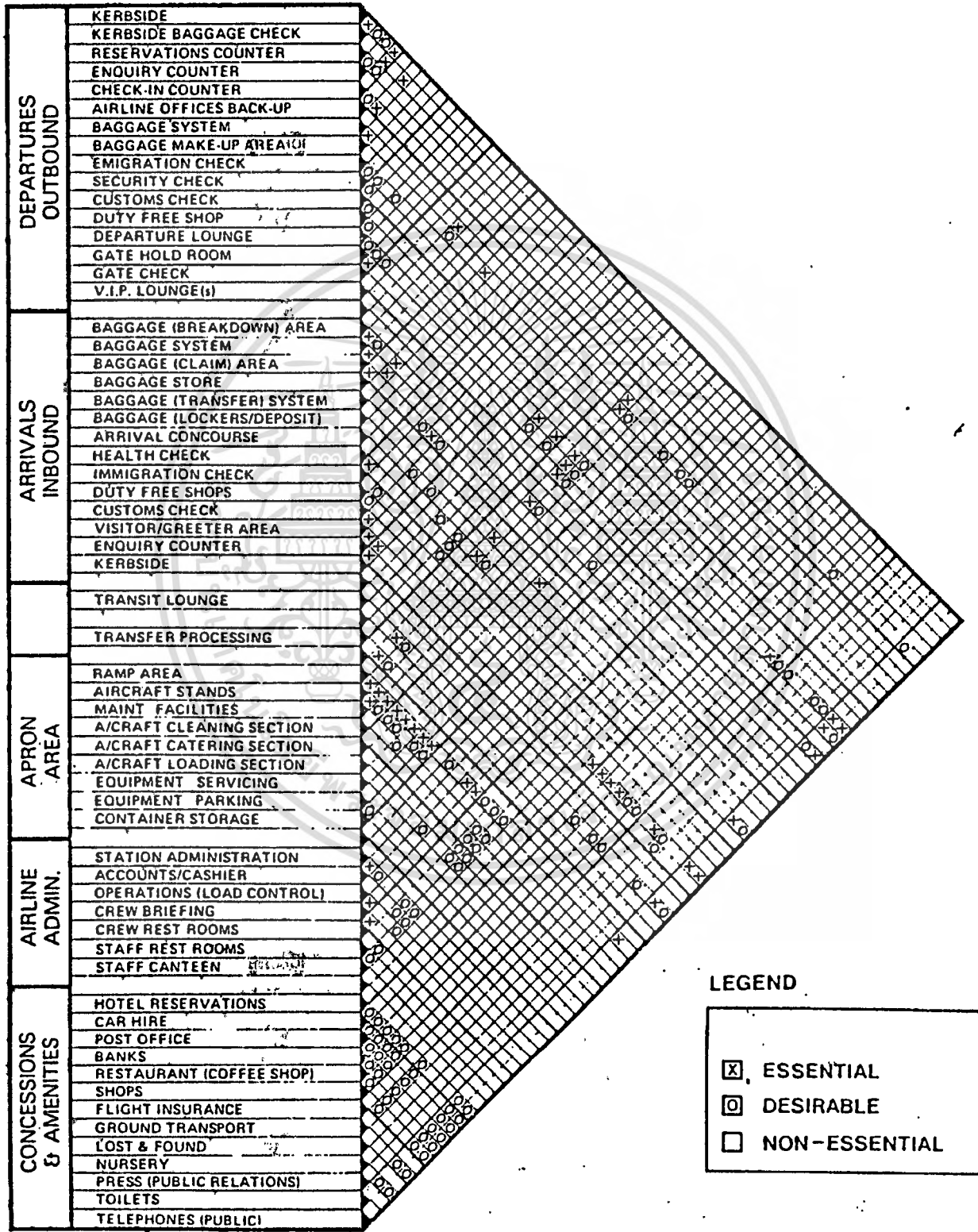
และยังแสดงถึงความต้องการในการรักษาความปลอดภัยมากน้อยของส่วนต่าง ๆ ด้วย สิ่งที่ต้องคำนึงถึงและระมัดระวังในการออกแบบ มีดังนี้

1. ต้องสามารถควบคุมการลักลอบ เข้า-ออก ประเทศของผู้โดยสารและสัมภาระ และการลักลอบนำอาวุธหรือวัตถุระเบิดขึ้นเครื่องบิน ทางเข้าไปยังส่วนผู้โดยสารขาออกและทางออกของผู้โดยสารขาเข้า ต้องควบคุมได้ง่าย และใช้เจ้าหน้าที่น้อยที่สุด
2. ส่วนทำงานเจ้าหน้าที่ไม่ถูกรบกวนจากบุคคลภายนอก โดยมีทาง เข้า-ออกต่างหาก และสามารถควบคุมได้
3. ต้องระมัดระวังความปลอดภัยในลานจอดและลานบิน มีการควบคุมอย่างดี
4. ต้องรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวดในส่วนวิทยุสื่อสาร หรือหอควบคุมการบิน ซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดของท่าอากาศยาน และการจราจรทางอากาศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — General Description/Functional Relationships

FIG. 1 EXAMPLE OF FUNCTIONAL ADJACENCY CHART — TYPICAL TERMINAL LAYOUT



LEGEND

- ESSENTIAL
- DESIRABLE
- NON-ESSENTIAL

(end)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.5.6.3 รายละเอียดด้านหน้าที่ใช้สอยและจำนวนบุคลากร

จากส่วนที่กล่าวถึงองค์ประกอบพื้นฐานของท่าอากาศยานไว้ว่ามี 4 ส่วนดังนี้

- 1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายผู้โดยสาร PASSENGER HANDLING
- 2. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของสายการบิน
- 3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการงานท่าอากาศยานและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ
- 4. ส่วนบริการสำหรับท่าอากาศยาน

ในการกล่าวถึงรายละเอียดทางด้านหน้าที่ใช้สอยนี้ จะขอแตกย่อยเพื่อแยกภาระหน้าที่การใช้สอยให้เห็นเด่นชัดขึ้น โดยจะแบ่งการใช้สอยออกเป็น 5 ส่วนคือ

- 1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายผู้โดยสาร PASSENGER HANDLING
- 2. ส่วนอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร CONCESSION AND AMENITIES.
- 3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน AIRLINE ADMINISTRATION
- 4. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารท่าอากาศยานและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ
- 5. ส่วนบริการสำหรับท่าอากาศยาน

การแบ่งส่วนใช้สอยให้ย่อยเป็น 5 ส่วนเพื่อความสะดวกในการวางแผนใช้สอยที่สภาวะหน้าที่คล้ายคลึงกันเอาไว้ด้วยกัน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายผู้โดยสาร PASSENGER HANDLING

1.1 ชานชาลา CURB SIDE

เป็นส่วนขึ้น-ลงของผู้โดยสาร และสัมภาระจากรถยนต์ ชานชาลา
ขาออกหมายถึง DEPARTURE ชานชาลาขาเข้าหมายถึง ARRIVAL

1.2 AIRLINE COUNTER (COUNTER CHECK-IN)

เป็นที่สำหรับผู้โดยสารมาทำการตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่องและ
สัมภาระที่จะนำขึ้นเครื่อง

1.3 ENQUIRY COUNTER

เป็นเคาน์เตอร์สำหรับติดต่อสอบถาม ให้รายละเอียดแก่ผู้
โดยสารและผู้มาติดต่อ

1.4 AIRLINE OFFICE BACK UP

เป็นส่วนทำงานของสายการบินโดยจะอยู่ใกล้กับ PASSENGER
CHECK-IN COUNTER เพื่อให้ความสะดวกในการติดต่อระหว่างสายการบินกับผู้โดยสารสำหรับ
ตรวจสอบเที่ยวบินที่จะเข้าและออก ณ ท่าอากาศยานนั้น ๆ

1.5 โถงผู้โดยสารขาออก DEPARTURE LOUNGE

เป็นพื้นที่สำหรับพักคอยผู้โดยสารและผู้มาส่ง ก่อนที่ผู้โดยสารจะ
ผ่านเข้าไปยังห้องผู้โดยสารขาออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6 ที่ตรวจอาวุธ SECURITY CHECK

เป็นที่ตรวจอาวุธ หรือวัตถุระเบิดในกระเป๋าถือหรือตรวจหาเพื่อป้องกันการจี้เครื่องบิน หรือวินาศกรรม การตรวจโดยใช้เครื่อง X-RAY โดยกระเป๋าหรือสัมภาระวางบนสายพานเลื่อนผ่านเครื่อง ส่วนผู้โดยสารเดินผ่านเครื่อง WALK THROUGH โดยจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจดูบนจอภาพ ถ้ามีสิ่งผิดปกติจะมีสัญญาณเตือนที่เครื่องทั้งสอง โดยอาจเป็นสัญญาณที่ส่งมาจากเหรียญ ทางเจ้าหน้าที่ก็จะใช้เครื่องตรวจชนิดมือตรวจอีกที ตำแหน่งของจุดตรวจนี้อาจตรวจก่อนเข้าสู่ GATE LOUNGE หรือก่อนเข้าสู่โถงผู้โดยสารก็ได้ สำหรับผู้โดยสารผ่านจะต้องตรวจก่อนเข้าไปในห้องนักผู้โดยสารผ่าน

1.7 โถงนักผู้โดยสารขาออก PASSENGER COUNGE, GATE LOUNGE

เป็นส่วนพักคอยของผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง หลังจากผ่าน CHECK-IN COUNTER และผ่านการตรวจอาวุธ SECURITY CHECK มาแล้ว โดยโถงนี้มีหลายรูปแบบคือ

- มีห้องโถงนักผู้โดยสารรวมกันทีเดียว เวลาจะขึ้นเครื่องก็แยกไปตาม GATE ที่กำหนด โดยไม่มีที่พักรอใน GATE

- GATE LOUNGE คือจะให้ผู้โดยสาร CHECK-IN แล้ว จะอยู่ในโถงส่งผู้โดยสารก่อน เมื่อถึงเวลาก็จะเรียกผู้โดยสารให้ผ่านการตรวจอาวุธ จากนั้นผู้โดยสารจะเข้าพักรอใน GATE ที่กำหนดไว้ใน GATE LOUNGE

- มีทั้งโถงพักคอยผู้โดยสารและ GATE LOUNGE ทั้งสองอย่างใช้ในการที่รวมผู้โดยสารผ่านเข้ามาใน DEPARTURE LOUNGE ด้วย เพราะผู้โดยสารผ่าน มีบางส่วนมิได้ขึ้นเครื่องบินในทันที อาจต้องนั่งรอเป็นเวลานาน จึงต้องจัดที่ไว้ให้พักรอของผู้โดยสารผ่าน และใช้พื้นที่สำหรับแยกไปยัง GATE LOUNGE

1.8 BAGGAGE AREA

เป็นส่วนสำหรับสัมภาระของผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น

- BAGGAGE CLAIM AREA เป็นโถงรอรับสัมภาระสำหรับผู้โดยสารขาเข้า

- BAGGAGE BREAK-DOWN AREA (IN BOUND) เป็นการนำเอาสัมภาระมาแยกออกตามเที่ยวบิน

- BAGGAGE MEKE UP AREA (OUT BOUND) เป็นส่วนแยกกระเป๋าที่ CHECK-IN นำมาเพื่อนำไปขึ้นเครื่อง

1.9 โถงรับผู้โดยสารขาเข้า ARRIVAL HALL

เป็นที่สำหรับคอยผู้โดยสารออกจาก LOBBY ห้องนักผู้โดยสารขาเข้า (ห้องผู้โดยสารขาเข้าประกอบด้วย พื้นที่รับสัมภาระต่าง ๆ) และเป็นที่นัดพบหรือรวมกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ

1.10 AIRSIDE CORRIDOR

เป็นทางสัญจรของผู้โดยสารที่มาจากท่าอากาศยาน หรือจะไปยังท่าอากาศยาน

2. ส่วนอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร CONCESSION AND AMENITIES

2.1 ภัตตาคาร RESTAURANT

เป็นที่สำหรับรับประทานอาหาร เครื่องดื่ม โดยปกติมักจะจัดเตรียมไว้สำหรับผู้โดยสารขาออก และผู้มาส่งเป็นส่วนใหญ่ การเปิดบริการจะเปิดบริการในตอนกลางวัน ตลอดไปจนถึงเวลา 22.00 น. เพราะปกติสายการบินภายในประเทศจะไม่มีเที่ยวบินในเวลาหลังจาก 22.00 น. ไปแล้ว โดยเวลาปิดมักจะขึ้นอยู่กับเที่ยวบินเที่ยวสุดท้ายของวันจะเข้าเมื่อไร

2.2 SNACK BAR

เป็นส่วนที่จัดเตรียมไว้สำหรับห้องพักคอยผู้โดยสารขาออก โถงพักผู้โดยสารขาเข้า

2.3 ห้องน้ำ - ส้วม TOILET

สำหรับผู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

2.4 โทรศัพท์สาธารณะ PUBLIC TELEPHONE

เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารผู้มารับมาส่ง ในการที่จะติดต่อก่อนที่จะขึ้นเครื่อง

2.5 ตู้ฝากของอัตโนมัติ AUTOMATIC LOCKER

เป็นตู้ให้เช่าเก็บของระยะสั้นในช่วงเวลาไม่เกิน 7 วัน โดยผู้เช่าต้องหยอดเหรียญเงินตามที่กำหนด ก็สามารถล็อคตู้และนำกุญแจติดตัวไปได้ ถ้าฝากของนานเกินกว่า 1 วัน แต่ไม่ถึง 7 วัน ผู้เช่าต้องหยอดเหรียญค่าเช่าตามจำนวนวัน จึงจะสามารถไขกุญแจเปิดตู้ได้ ตำแหน่งของตู้ควรวางอยู่ในจุดที่เข้าถึงได้ง่าย ทั้งผู้โดยสารขาเข้าและขาออก โดยปกติจะวางไว้ใกล้กับโถงผู้โดยสารขาเข้า เพราะผู้โดยสารขาเข้าใช้บริการมากกว่าผู้โดยสารขาออก ในท่าอากาศยานที่มีการก่อวินาศกรรมบ่อย ๆ จะไม่มีตู้ชนิดนี้เพราะอาจมีการซุกซ่อนวัตถุระเบิดไว้ภายในตู้ได้

2.6 ที่รับฝากสัมภาระ

เป็นที่รับฝากสัมภาระ ระยะยาว (เกินกว่า 7 วัน) มีลักษณะเป็นห้องเก็บ มีเจ้าหน้าที่ดูแลให้ความสะดวกสบาย

2.7 ห้องปฐมพยาบาล FIRST AID

เป็นห้องที่ให้การรักษาพยาบาลในขั้นต้นที่ไม่รุนแรง หรือจ่ายยาให้ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยาน โดยจะมีแพทย์เข้าเวรประจำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.8 ที่ทำการไปรษณีย์ POST OFFICE

ให้บริการเกี่ยวกับการไปรษณีย์โทรเลข และไปรษณีย์ทางอากาศ ปกติวางไว้ในโถงผู้โดยสารขาออกหรือในตำแหน่งที่เข้าถึงได้ง่ายจากห้องผู้โดยสารขาออกและขาเข้า หรือจะอยู่ในจุดที่เข้าถึงได้ง่ายจากทุกส่วนก็ได้ โดยขึ้นอยู่กับ SCHEME ของท่าอากาศยาน ขนาดของที่ทำการไปรษณีย์

2.9 ที่จองโรงแรม HOTEL RESERVATION

เป็นที่สำหรับผู้โดยสารจะมาติดต่อเพื่อจองโรงแรม จะอยู่ที่โถงรับผู้โดยสารขาเข้าเท่านั้น

2.10 ห้องรับรองพิเศษ VIP ROOM

เป็นห้องสำหรับรับแขกผู้มีเกียรติทั้งที่มาเป็นคณะและมาเป็นส่วนตัว ขนาดของห้องจึงควรมี 2 ขนาด และในแต่ละห้องควรมีสวนเตรียมอาหาร PANTRY เฉพาะสำหรับเตรียมเครื่องดื่มรับรอง รวมทั้งห้องน้ำส่วนตัว แยกจากห้องน้ำส่วนรวม

2.11 CONCESSION

คือพื้นที่ให้เช่าสำหรับร้านค้า หรือตัวแทนบริษัทต่าง ๆ จะมาเช่าที่ทำการในท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นรายได้ทางหนึ่งของท่าอากาศยานที่เรียกว่า NON-AVIATION REVENUE ประเภทของกิจการที่มาเช่าได้แก่ ร้านหนังสือ ร้านขายของที่ระลึก ธนาคาร ตัวแทนบริษัทรถเช่า เป็นต้น CONCESSION โดยทั่วไปจะอยู่ในส่วนของผู้โดยสารขาออกมากกว่าขาเข้า

3. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน AIRLINE ADMINISTRATION

3.1 ห้องทำแผนการบิน BRIEFING ROOM

เป็นห้องที่นักบินจะมาดูข่าวการบินและประกาศต่าง ๆ ซึ่งนักบินจะต้องทราบและปฏิบัติตามระหว่างเส้นทาง ภายในห้องจะมีเครื่องโทรนิมฟ์ 2 เครื่อง พร้อมเจ้าหน้าที่แยกข่าว (ตามทิศทางบิน) 2 คน นอกจากนี้ก็มีแผนที่ขนาดใหญ่แสดงเส้นทางการบินในภูมิภาค

3.2 ห้องพักนักบินและพนักงานประจำเครื่อง CREW LOUNGE

เป็นห้องพักคอยเวลาขึ้นเครื่อง ขนาดของห้องขึ้นอยู่กับว่าเป็นต้นทางหรือจุดเปลี่ยนนักบินและพนักงานประจำเครื่องหรือไม่ และขึ้นอยู่กับบทบาทของท่าอากาศยานนั้น ๆ ด้วย

4. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานท่าอากาศยานและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ ADMINISTRATION OFFICE

หน่วยงานบางหน่วยงานในท่าอากาศยานจะมีเจ้าหน้าที่คงที่หรือเพิ่มอัตรา โดยไม่เกี่ยวพันกับจำนวนผู้โดยสาร และขนาดของท่าอากาศยาน ซึ่งได้แก่ เจ้าหน้าที่รักษาความ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปลอดภัย เป็นต้น การเพิ่มของเจ้าหน้าที่เหล่านี้จะไม่มีผลต่อขนาดของที่ทำงานของหน่วยงานนั้น ๆ จะมีผลเฉพาะพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น โดยส่วนนี้มีรายละเอียดดังนี้

4.1 งานบริหารและธุรการประกอบด้วย OFFICE

- ห้องทำงานนายท่าอากาศยาน ใช้สำหรับเป็นที่ทำงาน และรับแขกของนายท่าอากาศยาน และเลขานุการ

- ห้องทำงานฝ่ายบริหาร เป็นที่ทำงานฝ่ายสารบรรณ บัญชีและพัสดุภัณฑ์ของท่าอากาศยาน

4.2 ห้องอุตุนิยมวิทยา METEOROLOGICAL ROOM

เป็นส่วนทำงานของหน่วยอุตุนิยมวิทยาประจำท่าอากาศยานนั้น ๆ

4.3 หอควบคุมการบิน CONTROL TOWER

เป็นส่วนควบคุมการจราจรทางอากาศ และรับผิดชอบอากาศยานทุกลำ ตลอดจนควบคุมท่าอากาศยาน และการเคลื่อนที่ของอากาศยาน รถบริการต่าง ๆ บนพื้นดินในเขต RUNWAY TAXIWAY RAMPS โดยประกอบด้วย

- ห้องควบคุมการบิน CONTROL ROOM เป็นห้องสำหรับควบคุมการขึ้น-ลงของท่าอากาศยาน และควบคุมการจราจรภาคพื้นดิน โดยจะต้องมองเห็นได้รอบตัวและไม่ถูกบดบังโดยอาคาร จะต้องมีความสามารถในการมองมุมลาดได้ดี เพื่อดูการจราจรภาคพื้นดิน ลักษณะของห้องอาจเป็นรูปสี่เหลี่ยม ห้าเหลี่ยม หกเหลี่ยม หรือแปดเหลี่ยม หรือวงกลมก็ได้

- ห้องพนักงานควบคุม ใช้เป็นที่พักผ่อน, นอน, และรับประทานอาหาร ของเจ้าหน้าที่ที่อยู่เวรในตอนกลางคืน ห้องนี้จะอยู่ใต้ห้อง CONTROL ROOM อีกที่ตำแหน่งของ CONTROL TOWER นี้ อาจแยกอยู่อิสระก็ได้ แต่ต้องการการติดต่อทางวิทยุ โทรทัศน์ กับอาคารทางอากาศยาน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวก

4.4 ห้องวิทยุ RADIO ROOM

เป็นห้องเก็บเครื่องวิทยุกำลังสูงของท่าอากาศยาน

4.5 ห้องโทรคมนาคมและวิทยุสื่อสาร

THE COMMUNICATION OR RADIO ROOM

เป็นห้องที่ทำหน้าที่รับผิดชอบและบันทึกข่าวเกี่ยวกับข่าวการเข้าออกของอากาศยาน ข่าวอากาศ โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กระจายข่าวให้ผู้เกี่ยวข้อง และช่วยในการบินแก่อากาศยานที่บินผ่านและที่แวะจอดที่ท่าอากาศยาน

4.6 ห้องฝ่ายบำรุงและรักษาอาคาร

MAINTENANCE DIVISION ROOM

เป็นที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงรักษาและดูแลด้านความสะอาดต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน มีพื้นที่เก็บอุปกรณ์ต่าง ๆ และมีโรงซ่อมขนาดเล็ก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.7 ห้องพักและรับประทานอาหารพนักงาน REST ROOM
เป็นส่วนพักผ่อนและใช้รับประทานอาหาร สำหรับเจ้าหน้าที่และ
พนักงานหน่วยงานต่าง ๆ

4.8 ห้องทำงานของหน่วยงานอื่น ๆ OFFICE
เป็นห้องทำงานและเก็บเอกสารของหน่วยงานดังต่อไปนี้

- กระทรวงสาธารณสุข
- การสื่อสารแห่งประเทศไทย
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- ธนาคาร
- สายการบิน
- การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- ร้านค้าต่าง ๆ

4.9 ห้องน้ำ-ส้วม TOILET

5. ส่วนบริการสำหรับท่าอากาศยาน

5.1 ที่จอดรถ PARKING

เป็นที่จอดรถสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้โดยสารและผู้มาส่ง,
ที่จอดรถเจ้าหน้าที่, ที่จอดรถเช่า, รถบัส โดยการจอดรถต้องจัดแบ่งแยกรถที่มีขนาดต่างกันด้วย
เช่น รถบัสและรถยนต์ และควรจะแยกรถเจ้าหน้าที่ออกจากรถผู้โดยสารและผู้มาติดต่อด้วย

5.2 ห้องเครื่อง MECHANICAL & ELECTRICAL ROOM

เป็นที่สำหรับติดตั้งเครื่องปรับอากาศ บัมพ์น้ำและแผงควบคุมไฟฟ้า
ขนาดของห้องเครื่องขึ้นอยู่กับขนาดของเครื่องปรับอากาศเป็นสำคัญ ความสูงของเพดานไม่ควร
น้อยกว่า 3-3.5 ม. และต้องการที่ว่างหน้าเครื่องทำความเย็น 1 เท่า ของความยาวเครื่อง
ปกติยาว 4-5 ม. สำหรับไว้ทำความสะอาดเครื่อง

5.3 ลานจอดอากาศยาน

ขึ้นอยู่กับขนาดของอากาศยานที่เข้ามาใช้ในท่าอากาศยานนั้น ๆ

5.4 หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง

เป็นส่วนที่สำคัญมากสำหรับความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ให้
ความช่วยเหลือในการดับเพลิง, หรือกู้ภัยอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรือรับคนป่วยฉุกเฉินลงจาก
เครื่องบินนำไปส่งโรงพยาบาล

5.5 อาคารคลังสินค้า CARGO

เป็นอาคารสำหรับเก็บพัสดุทางอากาศ สินค้าที่ต้องการขนส่งโดย
ทางอากาศ

5.6 ห้องไปรษณีย์กึ่งท่าอากาศยาน

เป็นห้องสำหรับตรวจ-วัด เตรียมส่งไปรษณีย์กึ่งท่าอากาศยาน และเป็นห้องเก็บไปรษณีย์กึ่งท่าอากาศยานที่รอเครื่องบินหรือรถไปรษณีย์มารับ นอกจากนี้ก็ต้องการที่จอดรถไปรษณีย์ เพื่อรับ-ส่งโดยตรง และควรมีทางติดต่อโดยตรงกับรถขนส่งกระเป๋าจากอากาศยานหรือขนไปยังอากาศยาน

สำหรับรายละเอียดด้านพื้นที่ของแต่ละส่วนและจำนวนบุคลากรจะกล่าวในบทวิเคราะห์ต่อไป

3.5.7 การจัดระบบการออกแบบท่าอากาศยาน

3.5.7.1 การจัดระบบชั้นของอาคารท่าอากาศยาน (PROCESSING LEVELS)
การใช้อาคารท่าอากาศยานสามารถแบ่ง PROCESSING LEVELS

ได้ 4 ลักษณะ ดังนี้

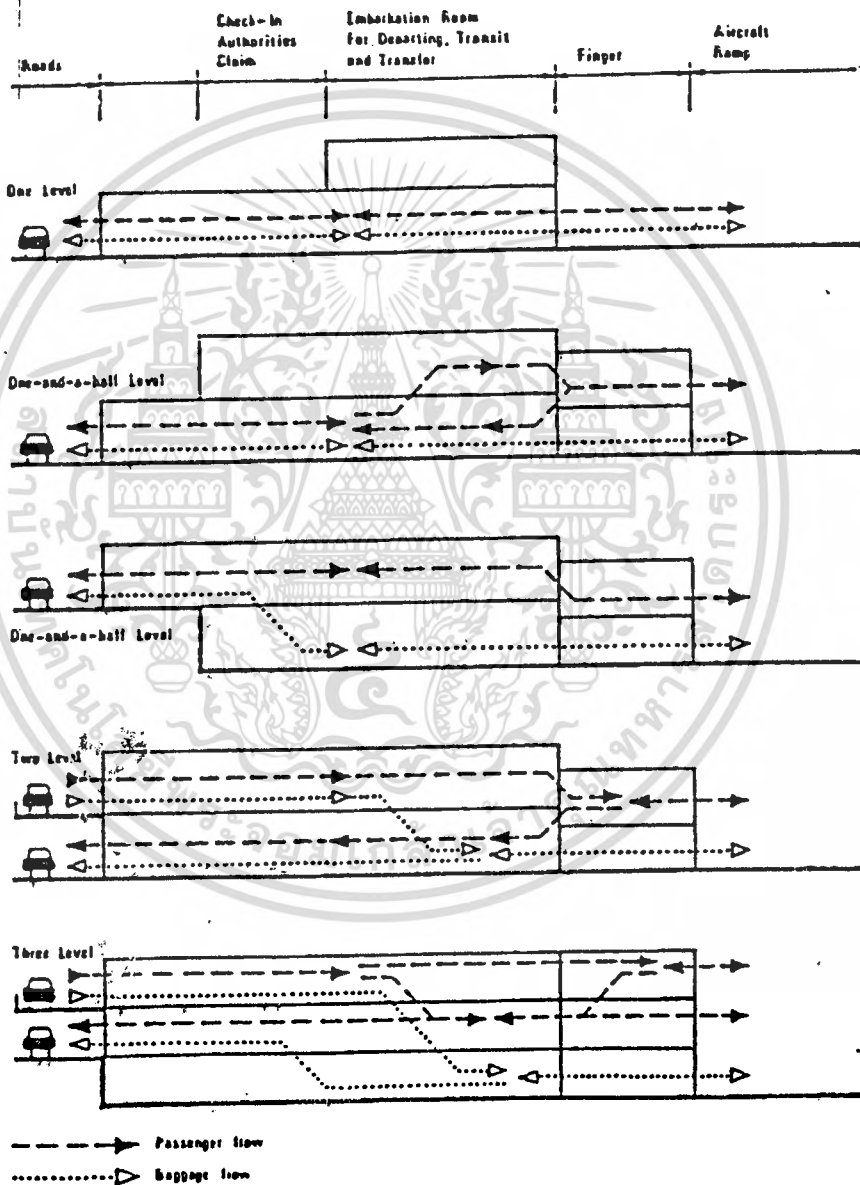
1. ONE LEVEL
2. ONE AND A HALF LEVEL
3. TWO LEVEL
4. THREE LEVEL

มีรายละเอียดดังนี้

1. ONE LEVEL เป็นแบบที่ไม่ซับซ้อน กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร และสัมภาระจะเกิดขึ้นทั้งหมดภายในชั้นเดียว เหมาะสมกับอาคารท่าอากาศยานขนาดเล็ก ที่มีผู้โดยสารไม่เกิน 1-2 ล้านคนต่อไป
2. ONE AND HALF LEVEL เป็นแบบที่ให้พื้นที่ใช้สอยได้มากที่สุด ทำให้มีความต่อเนื่อง จากการขนถ่ายผู้โดยสาร และสัมภาระ แต่จะมีการเปลี่ยนระดับพื้นที่ใช้งานเสมอ ซึ่งอาจไม่สะดวกต่อผู้โดยสาร
3. TWO LEVEL มีพื้นที่ใช้สอยมาก เหมาะสำหรับท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารปริมาณมาก ๆ การ FLOW ของผู้โดยสารและกระเป๋าต่อเนื่องดี จะแยกผู้โดยสารไว้ระดับบนและกระเป๋าจะอยู่ระดับล่าง
4. THREE LEVEL เป็นแบบที่แยกการ FLOW ของผู้โดยสารสายต่างประเทศ และผู้โดยสารภายในประเทศออกจากกัน มีความสะดวกในการติดต่อ แต่ค่าก่อสร้างอาจสูงมาก

PASSENGER TERMINAL BUILDINGS Layout and Design – Processing Levels

Example of One, One-and-a-half, two and three level passenger and baggage flow in the airport terminal building.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรนำไปใช้

3.5.7.2 การจัดการระบบการ CHECK-IN (CHECK IN CONCEPT)

1. TYPICAL CHECK-IN CONCEPTS

การทำงานของสายการบินเกี่ยวกับการ CHECK-IN ขึ้นอยู่กับลำดับขั้นของการปฏิบัติงานทางสัญจร ลักษณะการขนถ่าย ฯลฯ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระบบ คือ

1.1 CENTRALIZED CHECK-IN ผู้โดยสารและสัมภาระจะได้รับการ CHECK-IN ที่ CHECK-IN COUNTER ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ COMMON, CENTRAL AREA COUNTERS สามารถแบ่งออกเป็น SECTIONS เฉพาะแต่ละสายการบินหรือตาม FLIGHTS หรือผู้โดยสารมีอิสระในการที่จะ CHECK-IN ที่ COUNTER ใดก็ได้

การเลือกแบบของ CHECK-IN COUNTER (CHECK-IN COUNTER CONFIGURATION) มีผลต่อความลึกความกว้างของตัวอาคาร ตัวอย่างลักษณะการจัด CHECK-IN POSITIONS จำนวน 20 ตัว ในแบบต่าง ๆ กันโดยมีตัวแปรต่าง ๆ เช่น ความยาวของแถวขึ้นรถ (QUEUE LENGTHS), บริเวณการสัญจร, DEPARTURE LOUNGE SPACE เหมือนกัน

1.2 SPLIT CHECK-IN ตำแหน่งของการ CHECK-IN แบ่งออกเป็น 2 แห่ง หรือมากกว่า ภายในอาคารท่าอากาศยาน เช่น สัมภาระจะได้รับการขนถ่ายที่ CENTRAL CHECK-IN COUNTERS ในขณะที่การ CHECK-IN ผู้โดยสารกระทำที่ทางเข้าของห้องพักผู้โดยสารขาออก (DEPARTURE GATE LOUNGE)

ลักษณะ LAYOUT ของอาคารท่าอากาศยานที่ใช้ระบบ SPLIT CHECK-IN มีความกว้างแตกต่างตามแบบของการปฏิบัติงาน

1.3 GATE CHECK-IN ผู้โดยสารรวมทั้งสัมภาระจะตรงไปที่ GATE เลย และจะได้รับการ CHECK-IN ที่ CHECK-IN COUNTERS ที่อยู่ด้านหน้าของ GATE LOUNGE CONCEPT นี้ทำให้

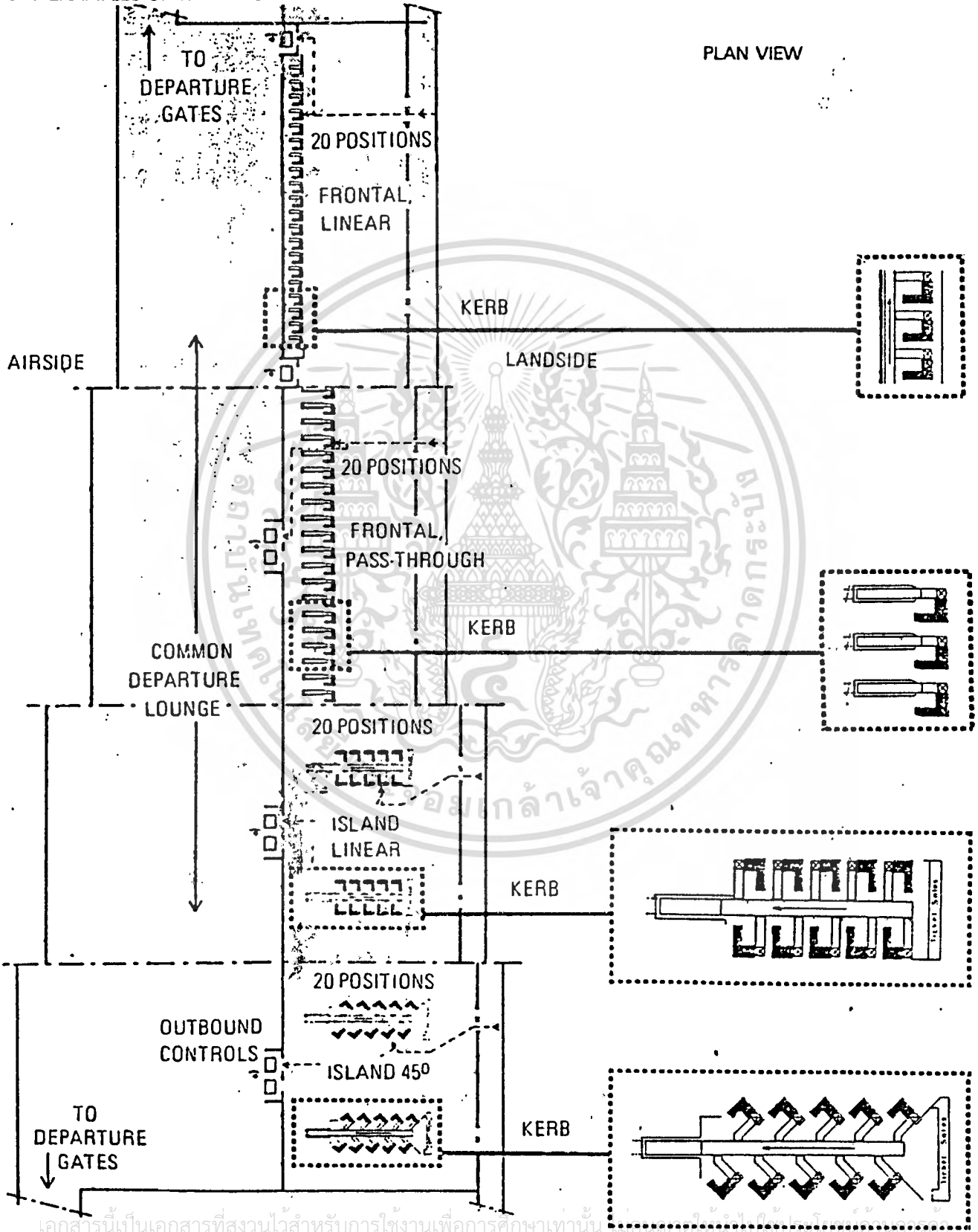
- การปฏิบัติของ CHECK-IN HANDLING ง่ายเข้า
- ลดระยะเวลาการเดินทางของผู้โดยสารภายในอาคารท่าอากาศยาน
- ลดเวลาในการรายงานตัวของผู้โดยสาร

2. PASSENGER AND BAGGAGE CHECK-IN FACILITIES

การตรวจรับผู้โดยสารและสัมภาระของสายการบินกระทำที่ CHECK-IN FACILITY จำนวนของ CHECK-IN COUNTER จะต้องสอดคล้องกับ CONVENIENCE FACILITIES CHECK-IN FACILITY อาจจะเป็นทั้งแบบ FRONTAL หรือแบบ ISLAND ซึ่งทั้ง 2 แบบ มีความแตกต่างกันหลายประการ การจัด LAYOUT และลักษณะแตกต่างของแต่ละระบบแสดงตามรูป

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Passenger and Baggage Processing — Check-in Concepts

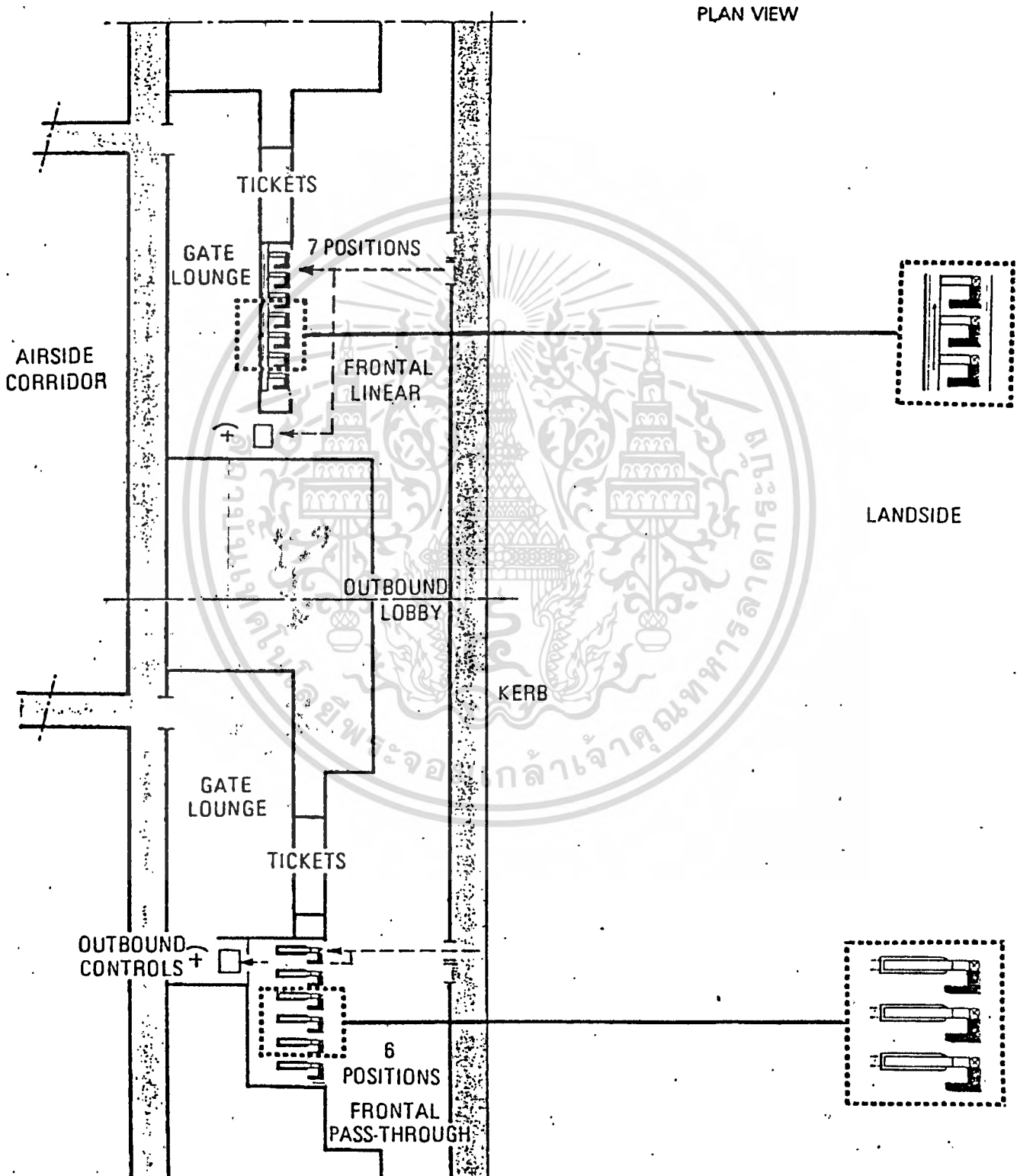
FIG. 1 EXAMPLES OF TERMINAL LAYOUTS — CENTRALIZED CHECK-IN



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น
ไม่ว่าจะในรูปแบบใดก็ตาม ออกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างถึงชื่อของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำใบใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Passenger and Baggage Processing — Check-in Concepts

FIG. 2 EXAMPLES OF TERMINAL LAYOUTS — GATE CHECK-IN



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Terminal Concourse

FIG. 1 EXAMPLE OF FRONTAL TYPE CHECK-IN COUNTERS — LINEAR LAYOUT

| Typical lay-out | Type of connection from scale to main conveyor | Approx. depth, incl. conveyor system (m) | Approx. width of two check-in units +) (m) | Baggage transfer: main conveyor | | Porter may be required | Check-in agent | | Working routine at individual counters | | Sharing of material | | Supervision | | Access to working position | |
|-----------------|--|--|--|---------------------------------|--------|------------------------|----------------|-----------|--|------------|---------------------|-----------|-------------|------------|----------------------------|------------|
| | | | | manual | autom. | | sit-ting | stand-ing | same | diffe-rent | pos-sible | not poss. | easy | diffe-cult | easy | diffe-cult |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | None | 2.7 | 3.8 (3.2) | X | | X | X | X | X | | X | | X | | X | |
| | None | 2.7 | 3.7 (3.1) | X | | X | X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Rollers | 2.7 | 3.8 (3.2) | X | | | X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Conveyor | 3.2 | 3.4 (2.8) | | X | | X or X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Rollers | 2.7 | 3.7 (3.1) | X | | | X or X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Conveyor | 3.2 | 3.3 (2.7) | | X | | X or X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Rollers | 2.7 | 4.6 (4.0) | X | | | | X | X | | X | | X | | X | |
| | Conveyor | 3.2 | 4.2 (3.6) | | X | | X or X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Rollers | 2.7 | 4.2 (3.6) | X | | | | X | X | | X | | X | | X | |
| | Conveyor | 3.2 | 3.6 (3.2) | | X | | X or X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Conveyor | 3.2 | 3.9 | | X | | X | X | X | | X | | X | | X | |
| | Conveyor | 3.2 | 4.7 | | X | | X | X | X | | X | | X | | X | |

+) Figures in brackets indicate widths WITHOUT EDP check-in equipment

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Terminal Concourse



FIG. 3 EXAMPLE OF ISLAND TYPE CHECK-IN COUNTERS — LINEAR LAYOUT

| Typical layout (110 positions) | Type of connection from scale to main conveyor | Approx. island depth +) incl. conveyor (m) | Approx. island width (m) | Baggage trans- fer scale to main conveyor | | Porter may be re- quired | Check-in agent | | Working routine at individual counters | | Sharing of material | | Supervision | | Access to working position | |
|-----------------------------------|---|---|-----------------------------------|---|--------|--------------------------------------|-------------------|---------------|---|----------------|---------------------------|--------------|-------------|----------------|----------------------------------|----------------|
| | | | | manual | autom. | | sil- ling. | stand- ing | same | diffe- rent | pos- sible | not poss. | easy | dilli- cult | easy | dilli- cult |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | None | 15.8 (14.3) | 5.0 | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | None | 15.6 (14.1) | 5.0 | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Rollers | 16.1 (14.6) | 5.0 | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Conveyor | 15.1 (13.6) | 6.0 | X | X | | X or X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Rollers | 15.9 (14.4) | 5.0 | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Conveyor | 14.9 (13.4) | 6.0 | X | X | | X or X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Rollers | 17.7 (16.2) | 5.0 | X | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Conveyor | 16.7 (15.2) | 6.0 | X | X | | X or X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Rollers | 16.9 (15.4) | 5.0 | X | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Conveyor | 15.9 (14.4) | 6.0 | X | X | | X or X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Conveyor | 16.4 | 6.0 | X | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Conveyor | 18.0 | 6.0 | X | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

+) Figures in brackets indicate depth WITHOUT EDP check-in equipment

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Terminal Concourse

FIG. 4 EXAMPLE OF ISLAND TYPE CHECK-IN COUNTERS — 45° LAYOUT

| Typical layout (10 positions) | Type of connection from scale to main conveyor | Approx. island depth + incl. conveyor (m) | Approx. island width (m) | Baggage transfer scale to main conveyor | | Porter may be required | Check-in agent | | Working routine at individual counters | | Sharing of material | | Supervision | | Access to working position | |
|---|--|---|--------------------------|---|--------|------------------------|----------------|----------|--|-----------|---------------------|-----------|-------------|-----------|----------------------------|-----------|
| | | | | manual | autom. | | sitting | standing | same | different | possible | not poss. | easy | difficult | easy | difficult |
|  | Steel plate | 19.4 | 4.7 | X | | | | X | | X | | | X | | X | |
|  | Conveyor | 21.2 | 7.1 | | X | | X | | X | | | | X | | X | |

+) Figures in brackets indicate depths WITHOUT EDP check-in equipment.

1. FRONTAL TYPE COUNTER สามารถใช้ได้ทั้ง CENTRALIZED และ GATE CHECK-IN ซึ่งโดยทั่วไปจะวางยาวไปตามผนังซึ่งแบ่งส่วนที่เป็น PUBLIC ออกจาก ส่วนของผู้โดยสารขาออก หรือ GATE LOUNGE การจัด COUNTER SPACE ให้ผู้โดยสารผ่าน เข้าไประหว่างส่วนทั้งสองหลังจากการ CHECK-IN เรียกว่า PASS-THROUGH LAYOUT

2. ISLAND TYPE เหมาะสำหรับ CENTRALIZED CHECK-IN แกนของการตั้ง COUNTER จะขนานกับ FLOW ของผู้โดยสาร กรุปหนึ่งจะประกอบไปด้วย COUNTER 12-14 ตัว การจัด LAYOUT ของ COUNTER สามารถจัดได้ทั้งแบบ LINEAR หรืออีก 45 องศา

ระยะทางเดินของผู้โดยสารที่จะขนส่งกระเป๋าไปยัง CHECK-IN POINT จะ ต้องสั้นที่สุด บอร์ดแจ้ง DEPARTURE FLIGHT จะต้องอยู่ในส่วน CHECK-IN AREA สำหรับผู้ โดยสารและกระเป๋าสัมภาระนี้ด้วย

ต้องจัดให้มีระบบการขนถ่ายที่เหมาะสมสำหรับสัมภาระจากบริเวณ CHECK-IN COUNTER ไปยังส่วนแยก (MAKE-UP AREA)

3.5.7.3 การจัดการรักษาความปลอดภัย

1. หลักเกณฑ์ทั่วไป (GENERAL CONSIDERATIONS)

1.1 การป้องกันหรือกีดขวางผู้ที่ร่วมเดินทางไม่ให้มีการข่มขู่ความปลอดภัยของอากาศยาน ลูกเรือ และผู้โดยสารเป็นสิ่งสำคัญ

1.2 ภายในอาคารท่าอากาศยาน จะต้องมีการกำหนดเกี่ยวกับการรักษา ความปลอดภัย รวมทั้งการติดตั้งเครื่องมือสำหรับตรวจค้นตามตำแหน่งที่เหมาะสม จะต้องมีส่วน STERILE AREA หลังจากการตรวจค้น เพื่อรักษาความปลอดภัยรวมทั้งผู้โดยสารผ่านก่อนการขึ้น เครื่อง

2. SECURITY CONTROLS

2.1 รวมทั้งการตรวจค้นผู้โดยสารและกระเป๋า รวมทั้งสัมภาระที่ถือ การตรวจค้น BAGGAGE อาจจำเป็นในสถานการณ์ที่มีการเสี่ยงต่อการรักษาความปลอดภัย

2.2 การเลือกระหว่าง CENTRALIZED SECURITY CONTROLS ซึ่ง ต้องการ STERILE AREA ขนาดใหญ่ และ DECENTRALIZED CONTROL POINTS ซึ่งบริเวณ STERILE AREA มีขนาดเล็กกว่า โดยทั่ว ๆ ไป เป็นผลเนื่องมาจากแบบของ TERMINAL CONCEPT รวมทั้งอุปกรณ์ที่มี

2.3 CENTRALIZED OUTBOUND SECURITY CONTROLS ให้ ประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้กำลังคน, FACILITIES และอุปกรณ์ ความปลอดภัยยิ่งขึ้นของ อากาศยานขึ้นอยู่กับการตรวจค้นใน SEARCH AREA และลดการล่าช้าของอากาศยาน ซึ่งเป็นผล มาจากการตรวจค้นผู้โดยสาร รวมทั้งการลงทุน และ OPERATIONAL COSTS

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
 Passenger and Baggage Processing — Security

FIGS. 1 - 3 EXAMPLES OF SECURITY SYSTEM LAYOUTS.

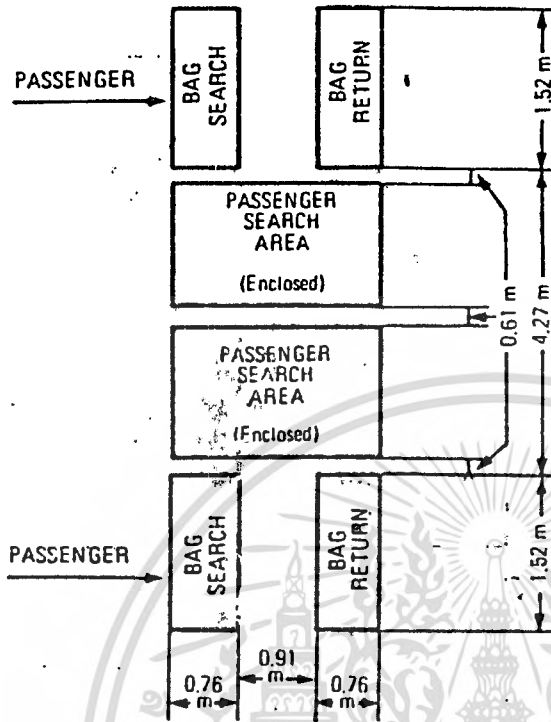


Fig. 1 Example of Manual Passenger and Hand Baggage Search

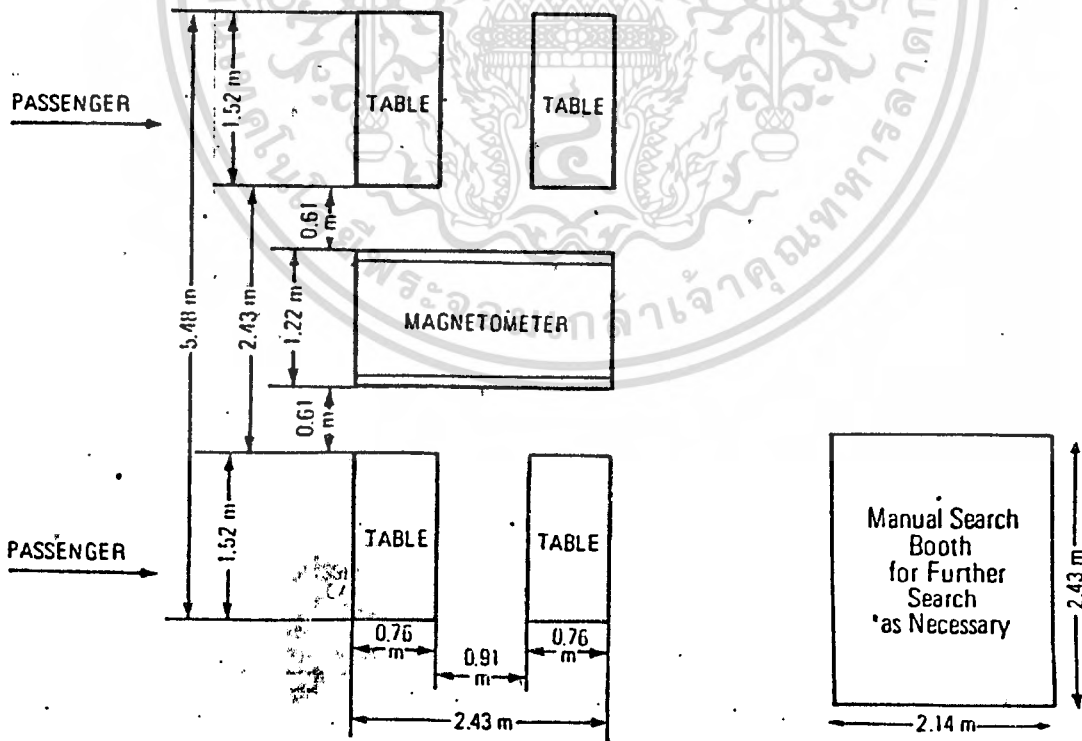


Fig. 2 Example of Passenger Search by Walk-Through Magnetometer with Separate Manual Hand Baggage Search

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
 Passenger and Baggage Processing — Security

FIGS. 1 - 3 EXAMPLES OF SECURITY SYSTEM LAYOUTS

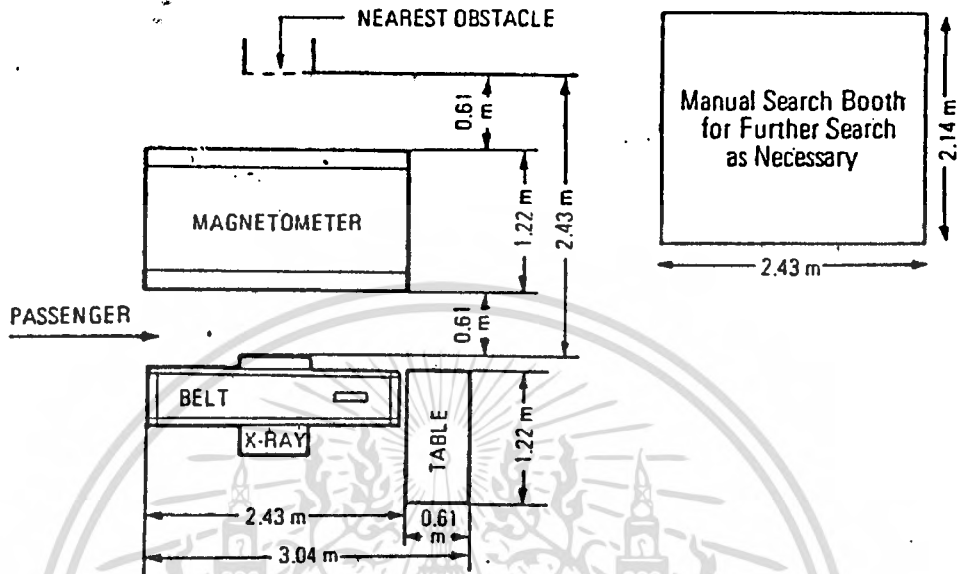
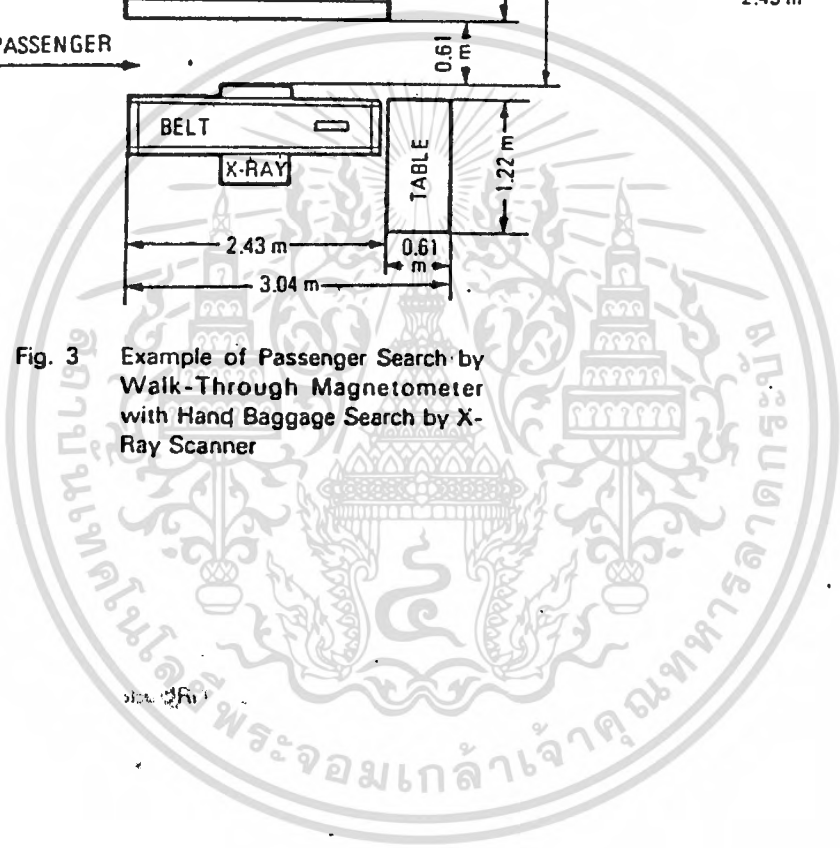


Fig. 3 Example of Passenger Search by Walk-Through Magnetometer with Hand Baggage Search by X-Ray Scanner



2. 4 ในส่วน STERILE AREAS ไม่นอนุญาตให้มีการ CONTACT ระหว่างผู้โดยสารที่ SCREENED แล้วกับผู้โดยสารที่ยังไม่ได้ SCREENED ผู้โดยสาร TRANSFER และ TRANSIT ซึ่งปะปนกับผู้โดยสารต้นทางจะต้องได้รับการตรวจก่อนเข้าไปในส่วน STERILE AREA

2. 5 DECENTRALIZED SECURITY CONTROLS ซึ่งใช้เนื้อที่ STERILE AREAS เล็กกว่า สามารถแบ่งแยกผู้โดยสารตาม FLIGHT, กำลัคน, FACILITIES และอุปกรณ์จะมีจำนวนมากกว่าแบบ CENTRALIZED SYSTEM

2. 6 DECENTRALIZED SEARCH AREAS จะอยู่ใกล้กับ AIRPORT BOARDING POINT แต่ไม่ควรจะใกล้เกินไปจนอาจเกิดเหตุการณ์ที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยของอากาศยาน DECENTRALIZED SEARCHING ทำให้เกิดการ LAYOUT ของผู้โดยสารออกมากกว่าแบบ CENTRALIZED SYSTEM

2. 7 ถ้าบริเวณ CHECK-IN ไม่ได้รวมอยู่กับ STERILE AREA โดยทั่ว ๆ ไป บริเวณ CHECK-IN จะไม่ได้ STERILE แต่ควรออกแบบให้มีลักษณะเฉพาะที่จะนำไปสู่ OVERALL SECURITY โดย

- ส่วนของ CHECK-IN ควรจะสามารถมีการตรวจเช็คสัมภาระได้เมื่อต้องการ
- สัมภาระที่ได้รับการตรวจแล้ว หรือยังไม่ได้รับการตรวจก็ตาม จะต้องอยู่นอกการเข้าถึงของบุคคลภายนอก จนกระทั่งถึงเครื่อง

2. 8 การ CONTROL ประตู GATE หรือทางเข้าอื่น ๆ เป็นสิ่งจำเป็นในการป้องกันการเข้ามาถึง AIRSIDE ของบุคคลภายนอก

2. 9 จะต้องมีการป้องกันลานจอดเครื่องบินจากการบุกรุกโดยการล้อมรั้ว เครื่องกีดขวางอื่น ๆ หรือการใช้ไฟสว่าง

2.10 มุมมองของส่วน OBSERVATIONS สำหรับบุคคลทั่วไปจะต้อง ENCLOSED ถ้ามองลงไปเห็นส่วน AIRPORT OPERATIONAL AREA หรือลานจอด

3. SECURITY CHECK POINTS

3.1 แบ่งออกเป็น 3 แบบ และเพิ่มอีก 1 แบบ ถ้าต้องการตรวจค้นสัมภาระ

- การตรวจค้นผู้โดยสาร และสัมภาระที่ถือ โดยไม่ใช่อุปกรณ์
- การตรวจค้นผู้โดยสาร WALK-THROUGH MAGNETOMETER แยกการตรวจสัมภาระที่ถือ โดยไม่ใช่อุปกรณ์
- การตรวจค้นผู้โดยสารโดย WALK-THROUGH MAGNETOMETER และตรวจสัมภาระที่ถือ โดย X-RAY SCANNER

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การตรวจค้นสัมภาระโดย MANUAL METHOD หรือโดย X-RAY

3.2 การเลือกวิธีการใดขึ้นอยู่กับปริมาณผู้โดยสาร และการคิดความเหมาะสมทางเศรษฐกิจระหว่าง MANUAL CHECK และ ELECTRONIC CHECK ก่อนที่จะตัดสินใจเลือกใช้วิธีการใดควรปรึกษากับผู้เชี่ยวชาญทางด้านการรักษาความปลอดภัยของบริษัทสายการบินเสียก่อน

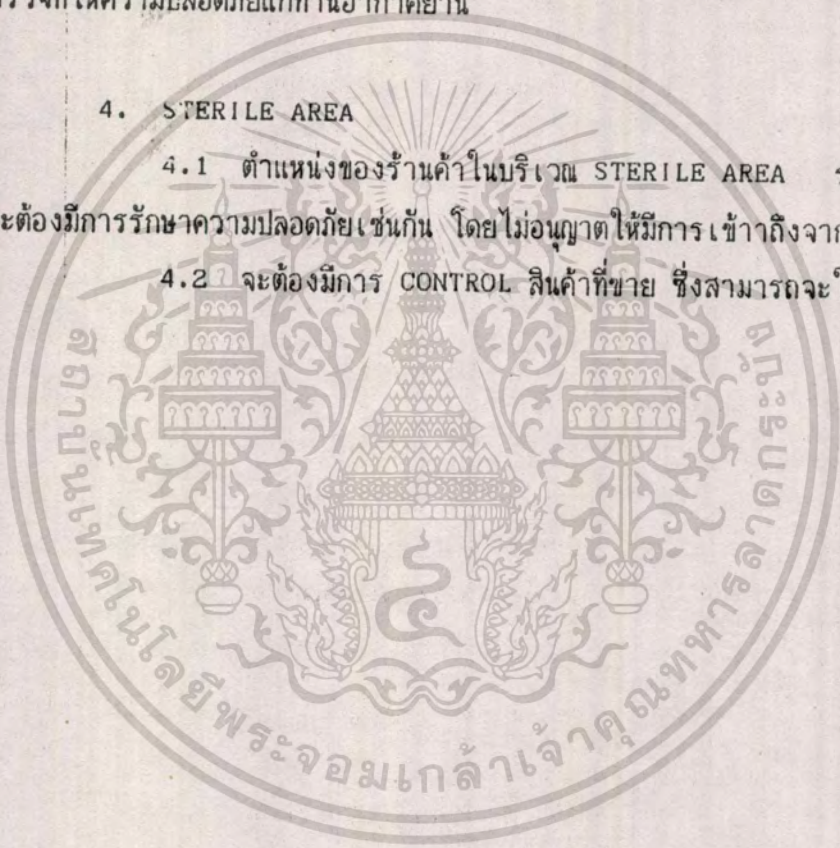
3.3 แม้ว่าจะมีการใช้อุปกรณ์ ELECTRONIC ในการตรวจค้นที่ CONTROL POINTS ควรจะมี SPACE หรือ BOOTHS แยกไว้สำหรับการตรวจค้น เมื่อการตรวจค้นโดย ELECTRONIC แสดงว่ามีปัญหา

3.4 ควรจะมีการติดต่อโดยตรงระหว่าง SECURITY CHECK POINT กับสถานีตำรวจที่ให้ความปลอดภัยแก่ท่าอากาศยาน

4. STERILE AREA

4.1 ตำแหน่งของร้านค้าในบริเวณ STERILE AREA รวมทั้งร้านค้าปลอดภาษีจะต้องมีการรักษาความปลอดภัยเช่นกัน โดยไม่อนุญาตให้มีการเข้าถึงจากบุคคลทั่วไป

4.2 จะต้องมีการ CONTROL สินค้าที่ขาย ซึ่งสามารถจะใช้เป็นอาวุธได้



3.5.7.4 การจัดการระบบการขนถ่ายสัมภาระ (BAGGAGE PROCESSING)

หมายถึง การจัดการระบบในการขนส่งกระเป๋าและสัมภาระ ระหว่างเครื่องบิน และอาคารท่าอากาศยาน นับว่าเป็นระบบที่สำคัญที่สุดส่วนหนึ่งที่จะทำให้ประสิทธิภาพของท่าอากาศยานเพิ่มขึ้นหรือลดลง

1. หลักเกณฑ์ทั่วไป (GENERAL)

1.1 หลักที่ใช้พิจารณาในการออกแบบระบบขนถ่ายกระเป๋าமிดังนี้

- BAGGAGE FLOW ควรสะดวกรวดเร็วง่าย ๆ และมีกรรมวิธีต่าง ๆ น้อยที่สุด
- ควรหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนระดับใน HANDLING SYSTEM
- BAGGAGE FLOW ไม่ควรมีทิศทางที่ติดกับ PASSENGER FLOW, CARGO, GREWS หรือยานต่าง ๆ
- มีทางติดต่อกันสะดวกระหว่างบริเวณแยกกระเป๋าเข้าและบริเวณแยกกระเป๋าออก เพื่อการ TRANSFER

1.2 ในอาคารที่สลับอยู่แล้วและไกลจากลานจอด ควรใช้ระบบกระเป๋าแบบ CONVEYOR SYSTEM เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการขนถ่าย

1.3 ในกรณีที่อยู่ปรนต่าง ๆ ใช้การไม่ได้หรือขัดข้อง จะต้องมียุทธวิธี BACK UP โดยใช้คนแทน

2. DEPARTING BAGGAGE

2.1 ในการออกแบบจะต้องลดระยะการเดินทางกระเป๋าของผู้โดยสารไปยัง CHECK-IN POINT ให้สั้นที่สุด

2.2 ระบบนำส่งกระเป๋าควรใช้ได้รับทั้งของ MECHANICALLY SORTING และของ MANUALLY SORTING โดยคิดตามหลักการดังนี้

- โดย CARRIER จัดกระเป๋าตามสายการบิน
- โดย FLIGHT NUMBER เป็นการจัดกระเป๋าตามเลขที่ของเที่ยวบิน
- โดย DESTINATION เป็นการจัดกระเป๋าตามจุดหมายปลายทาง
- โดย DESTINATION CLAIM DEVICE CODE เป็นการจัดกระเป๋าตามสี, บัตร, ตัวเลข และตัวอักษรต่าง ๆ ซึ่งใช้เป็นสัญลักษณ์แทนจุดหมายปลายทาง

2.3 ระบบที่นำมาใช้นี้ต้องสามารถนำกระเป๋าที่ได้รับ การคัดเลือกแล้วไปบรรจุ CONTAINER และรถขนกระเป๋า โดยมีความยืดหยุ่นตามความต้องการ

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
 Passenger and Baggage Processing — Flow Rates

1. ORIGINATING PASSENGERS AND BAGGAGE

The rate at which originating passengers with their baggage arrive at various points of the terminal, e.g., kerb, check-in counters, government controls etc. forms an important part of the planning process in determining the size and capacity of the main functional areas. The passengers' flow rates should therefore be carefully analysed, particularly where volumes are large. As the characteristics of Domestic and International Passengers are frequently different, the volumes and patterns of each category, if significant, should be recorded separately. This type of analysis may be produced in a format similar to that shown below where the passenger flow rate at check-in counters is recorded for the design day in increments of 10 minutes, commencing approximately two hours prior to the first aircraft departure.

Step 1:

Establish typical flight check-in pattern(s) for terminal in question. Note that different check-in patterns may apply to different periods of the day. For example, there is often a tendency of passengers arriving closer to flight departure time during morning hours than during the evening.

| Period of day | Percentage of passengers per flight arriving at the check-in counters by 10 minute periods prior to flight departure | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| | 120 110 | 110 100 | 100 90 | 90 80 | 80 70 | 70 60 | 60 50 | 50 40 | 40 30 | 30 20 | 20 10 | 10 0 |
| 0600-1000 | 0 | 1 | 1 | 2 | 6 | 10 | 20 | 26 | 20 | 12 | 3 | 0 |
| 1000-1800 | 0 | 1 | 3 | 8 | 11 | 15 | 17 | 18 | 15 | 10 | 2 | 0 |
| 1800-2400 | 3 | 4 | 6 | 9 | 11 | 14 | 15 | 15 | 15 | 7 | 1 | 0 |

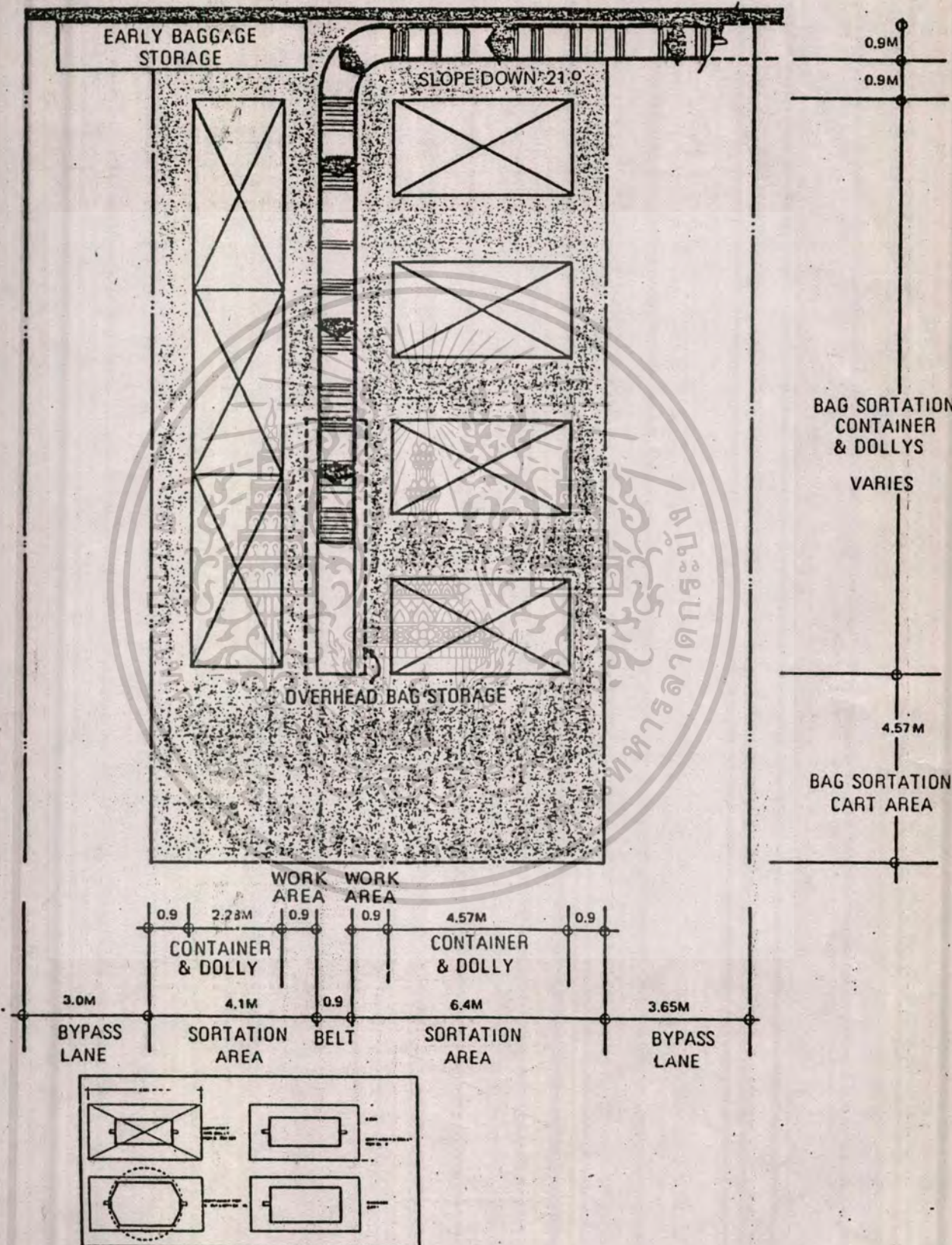
Step 2:

Apply appropriate check-in patterns to design day forecast passenger load per flight.

| 0600 | 10 | 20 | 0630 | 40 | 50 | 0700 | 10 | 20 | 0730 | 40 | 50 | 0800 | 10 | 20 | 0830 | 40 | 50 | 0900 | 10 | 20 | 0930 | 4 |
|--|----|----|------|----|----|------|----|----|------|------------------|----|------------------|----|----|------|----|-----|------|----|----|------|----|
| AB111 280 psg's | | | | | | | | | | | | CD 222 320 psg's | | | | | | | | | | |
| 3 | 6 | 17 | 28 | 56 | 73 | 56 | 33 | 8 | 0 | 3 | 6 | 19 | 32 | 64 | 83 | 64 | 39 | 10 | 0 | | | |
| EF 333 180 psg's | | | | | | | | | | AB 444 110 psg's | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 4 | 11 | 18 | 36 | 47 | 36 | 21 | 5 | 0 | 1 | 2 | 7 | 11 | 22 | 29 | 22 | | | | | | |
| GH 555 90 psg's | | | | | | | | | | | | EF 666 130 psg's | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 5 | 9 | 18 | 24 | 18 | 11 | 2 | 0 | 1 | 3 | 8 | 13 | 26 | 34 | 26 | 15 | 4 | 0 | | | |
| 0 | 3 | 6 | 19 | 32 | 67 | 91 | 93 | 82 | 49 | 31 | 26 | 35 | 37 | 56 | 68 | 91 | 100 | 75 | 50 | 32 | 29 | 22 |
| Total passengers arriving at check-in counter per 10 minute period | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

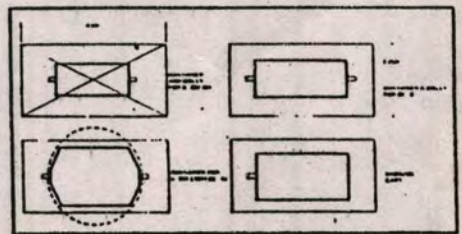
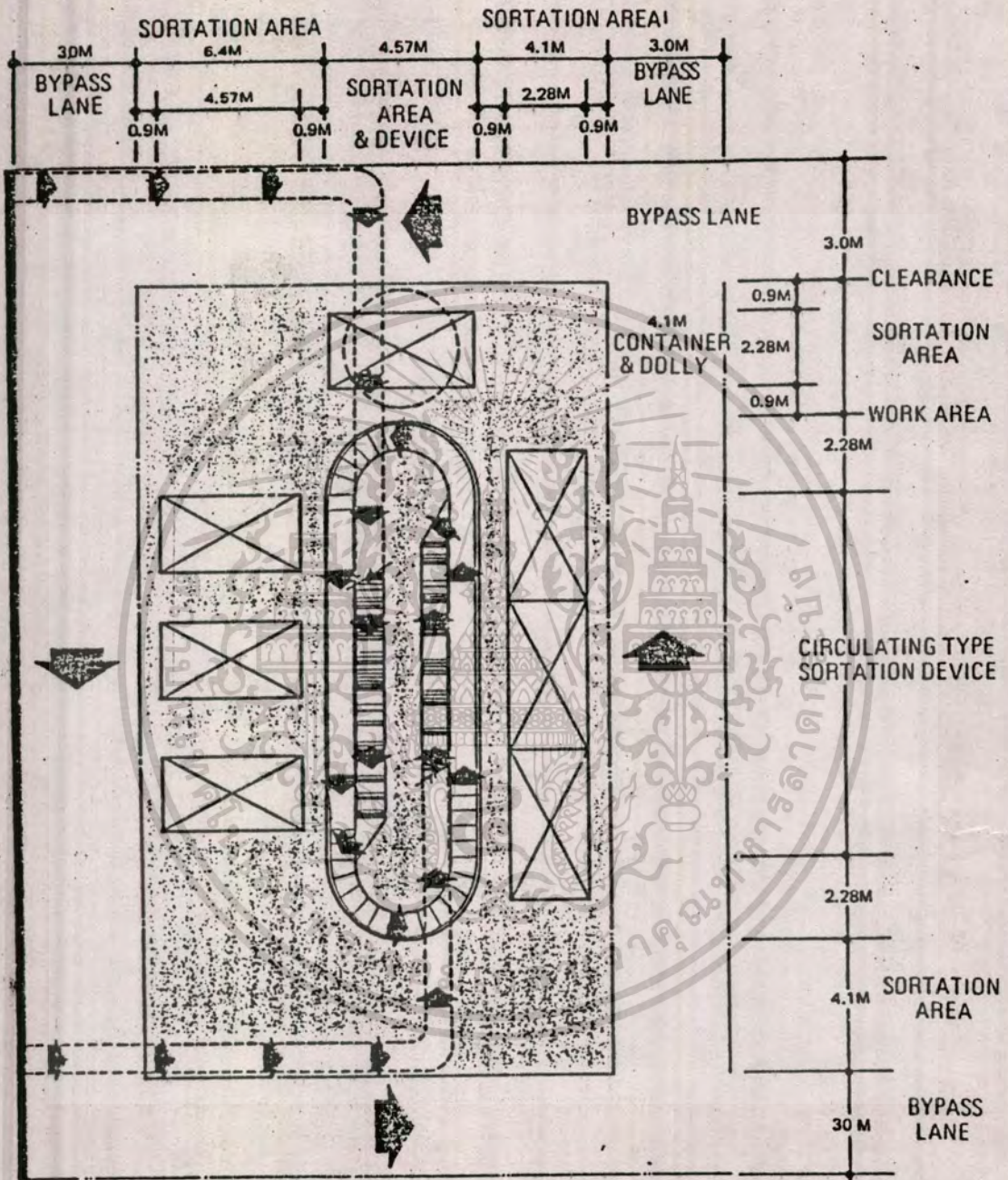
FIG. 2 EXAMPLE OF SINGLE FEED OUTBOUND BAGGAGE SYSTEM (PLAN VIEW)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานที่ปรึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

FIG. 3 EXAMPLE OF OUTBOUND BAGGAGE MULTIPLE-FEED SORTATION DEVICE (PLAN VIEW)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เฉพาะในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ARRIVING BAGGAGE

3.1 เนื่องจากมีการนำเอาอากาศยานประเภทที่มีความจุผู้โดยสารสามารถมาใช้ในสายการบินอย่างกว้างขวาง ดังนั้นกรรมวิธีในการ HANDLING กระเป๋าจะต้องได้รับการปรับปรุงเพื่อให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น การใช้ CONTINUOUS CONVEYOR SYSTEM จะช่วยให้บรรลุถึงความต้องการดังกล่าวเพราะ

- อาศัยกำลังคนน้อย
- ใช้เนื้อที่ CLAIM น้อย
- บริเวณที่ผู้โดยสารต้องคอยลดลง
- ใช้อำนวยให้ใช้เนื้อที่ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.2 สายการบินต่าง ๆ ยอมรับว่าระบบดังกล่าวจะสามารถบริการผู้โดยสารได้ประมาณ 150 คน/ยูนิต ตัวเลขดังกล่าวเป็นค่าที่ใช้ในปัจจุบันและอนาคตของปริมาณความจุของผู้โดยสารในอากาศยานขนาดใหญ่ของแต่ละเที่ยวบิน สันนิษฐานว่าผู้โดยสารแต่ละคนจะมีกระเป๋า 1.7 ใบ การจ่ายกระเป๋าควรทำได้หมดภายในเวลา 20 นาทีต่อคน 150 คนนี้ การที่จะทำให้ PASSENGER FLOW และ BAGGAGE FLOW เคลื่อนไปได้อย่างราบรื่นและสัมพันธ์กันนั้น จะต้องมีการควบคุมอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้ FLOW ดังกล่าวต้องชะงักงัน

4. BAGGAGE HANDLING SYSTEM OF DEPARTURE

4.1 ลักษณะของระบบ (SYSTEM CHARACTERISTICS)

4.1.1 ระบบถ่ายสัมภาระของขาออกประกอบด้วย

- CONVEYOR จากจุดรับกระเป๋าไปยังจุดเตรียมกระเป๋า
- FACILITIES ในการจัดกระเป๋าใส่ CONTAINER หรือรถขนกระเป๋า

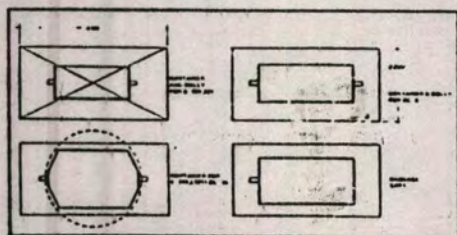
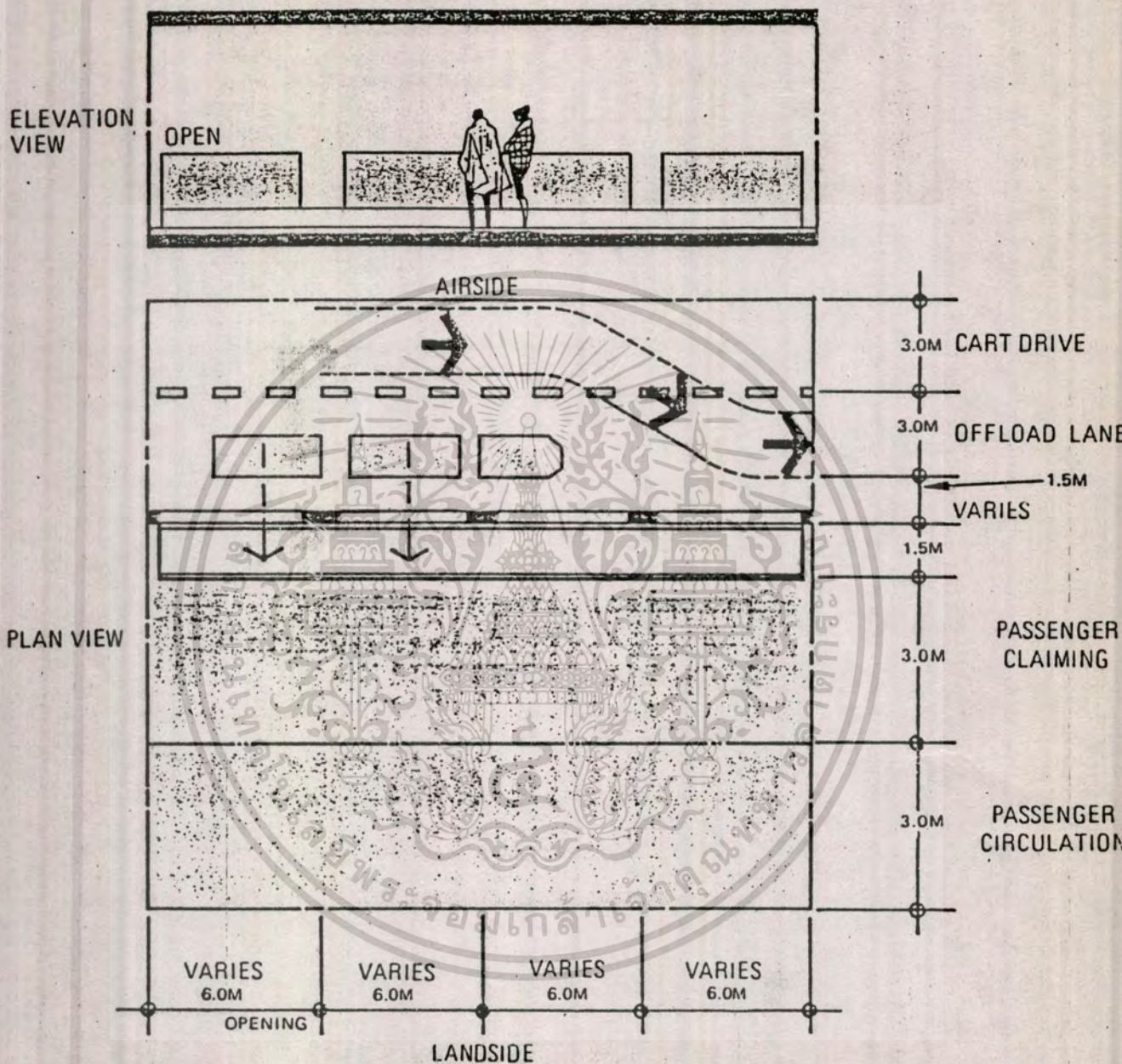
4.1.2 ในระบบที่ทันสมัยจะมีระบบแยกกระเป๋าตาม CODE จากสายพาน (CONVEYOR) ไปสู่เครื่องจัดกระเป๋าอัตโนมัติ

4.1.3 ระบบขนถ่ายกระเป๋าอาจจะประกอบด้วย อุปกรณ์ขนส่งระบบสายพาน (CONVEYOR), อุปกรณ์การแยกกระเป๋า (SORTING DEVICES), อุปกรณ์สำหรับรวบรวมกระเป๋า (ACCUMULATION DEVICES) แต่อาจแยกเรียกตามลักษณะการทำงานได้ดังนี้

- STRAIGHT FEED/STRAIGHT LINE ACCUMULATION
- SINGLE OR MULTI FEED/MECHANICAL SORTING/STRAIGHT LINE ACCUMULATION
- MULTIPLE FEED/CIRCULATION ACCUMULATION

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

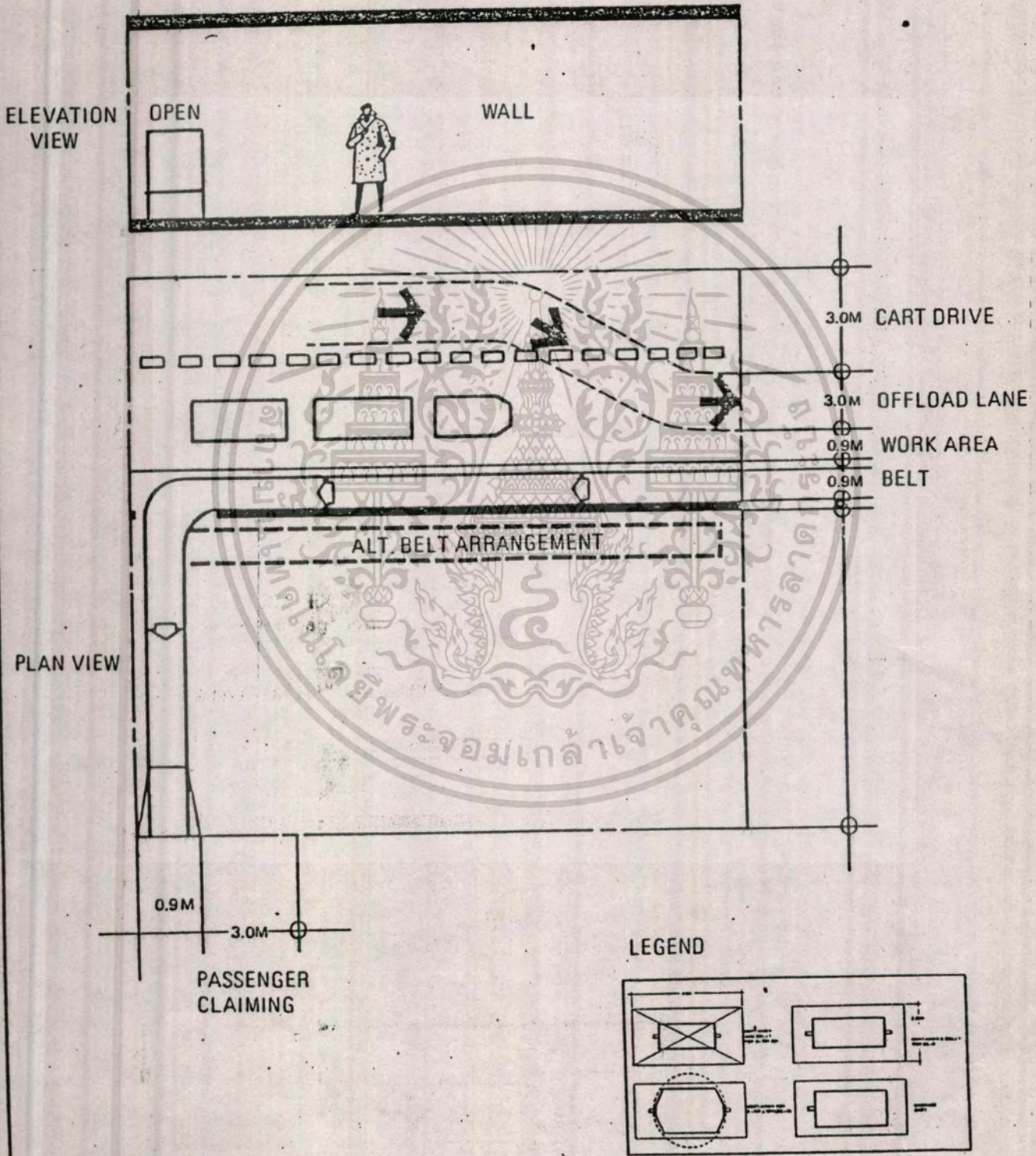
FIG. 4. EXAMPLE OF LINEAR (SHELF) BAGGAGE CLAIM DEVICE



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับราชการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีคนนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

FIG. 5 EXAMPLE OF CONVEYOR BELT BAGGAGE CLAIM DEVICE



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- MULTI-INDUCTION/ELECTRONIC CONTROL/
- MECHANICAL TILT TRAY SORTING CAROUSEL/
- MULTI-STRAIGHT LINE ACCUMULATION

ซึ่งในปัจจุบันนี้ระบบทั้ง 5 ดังกล่าว ได้ถูกนำไปใช้อย่างกว้างขวาง แต่การที่จะเลือกระบบใดระบบหนึ่ง ขึ้นมาใช้มักขึ้นอยู่กับ

- จำนวนกระเป๋าที่จะใส่ต่อหน่วยเวลา
- จำนวนครั้งในการแยกกระเป๋า
- จำนวนจุดที่รับกระเป๋า
- จำนวน CONTAINER หรือรถขนกระเป๋าที่ต้องการจะจัดให้

พร้อม ๆ กัน

4.2 ระดับความสูงระหว่างชั้น ควรจะสูงพอสำหรับการติดตั้งอุปกรณ์บางอย่าง เช่น CONVEYOR BELT ได้สะดวก โดยไม่กีดขวางการเคลื่อนย้ายของตัวยานพาหนะต่าง ๆ ข้างล่าง สำหรับพื้นที่บริเวณที่ทำการเปิด CONTAINER ระดับความสูงไม่ควรต่ำกว่า 3.5 เมตร โดยถือว่า MINIMUM CLEARANCE ทางด้านกว้างเท่ากับ 2.45 เมตร

ห้องรวมกระเป๋าสำหรับขาออก และต้องแยกกระเป๋าสำหรับขาเข้า ควรอยู่ใกล้กันหรือมีทางติดต่อกันได้สะดวก เพื่อการ FLOW ของ CONTAINER ระหว่างพื้นที่ทั้งสอง

5. BAGGAGE HANDLING SYSTEMM OF ARRIVAL

5.1 SYSTEM CHARACTERISTIC

5.1.1 ระบบขนถ่ายสัมภาระขาเข้าประกอบด้วย

- BREAK DOWN AREA เป็นที่ขนกระเป๋าจากเครื่องบินลงมาเพื่อแยกกระเป๋าสำหรับผู้โดยสารที่ถึงจุดหมายปลายทางส่งไปยัง BAGGAGE DELIVERY AREA และแยกกระเป๋าผ่านไปยังเครื่องบินที่ต้องการ

- CONVEYOR หรือระบบอื่นที่จะนำกระเป๋าไปยัง DELIVERY

AREA

BAGGAGE DELIVERY AREA เป็นบริเวณจ่ายกระเป๋าให้ผู้

โดยสารหรือที่เรียกว่า BAGGAGE CLAIM

5.2 BAGGAGE BREAK-DOWN AREA

5.2.1 ในห้องแยกกระเป๋า CONTAINER ควรจะจอดขนานไปกับ RACE TRACK หรือ TAKE AWAY CONVEYOR ควรจะสามารถหมุนได้รอบตัว เพื่อสะดวกในการแยกกระเป๋า และสามารถเปิดได้สะดวก ความสูงของเพดานไม่ควรต่ำกว่า 3.5 เมตร โดยถือว่า MINIMUM CLEARANCE สำหรับความสูงของ CONTAINER ขนาด 2.75 เมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น ถ้าทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.2 ในบางแห่งสายการบินต้องการขนถ่ายกระเป๋าให้เร็วยิ่งขึ้น โดยการเพิ่ม CLAIM DEVICE มากกว่า 1 แห่งเปิดเฉพาะบางเที่ยว (เช่น เที่ยวบินเช่าเหมาลำ) ในกรณีเช่นนั้นควรจะต้องจัดให้เป็นแบบ DUAL FEED จาก BREAK-DOWN AREA มายัง BAGGAGE CLAIM AREA โดยตรง และควรระมัดระวังอย่าให้ระบบดังกล่าวกีดขวางการทำงานของระบบหลักที่มีอยู่แล้ว

5.3 BAGGAGE DELIVERY AREA

5.3.1 ชนิดของ DELIVERY DEVICE ที่นิยมใช้กันแยกออกเป็น 4 แบบ

- CAROUSELS OR ROTATING TURNABLES
- RACETRACKS OR ENDLESS CONVEYORS
- LINEAR CONVEYORS
- LINEAR COUNTER

5.3.2 CAROUSELS AND RACETRACKS เป็นระบบหมุนเวียน ผู้โดยสารเพียงแต่ยืนอยู่กับที่เฉย ๆ กระเป๋าที่จะวนมาหาเอง LINEAR DEVICES มีข้อเสียที่ต้องเดินตามกระเป๋า กลับไปกลับมาเพื่อค้นหากระเป๋า ทำให้ผู้ลมนุ่นวายนไม่สะดวกจึงไม่ควรใช้ระบบนี้บริการผู้โดยสารคราวละมาก ๆ ควรใช้ระบบหมุนวนแบบ CAUROUSELS และ RACETRACKS

5.3.3 การที่จะเลือกระบบใดระบบหนึ่งนั้นควรพิจารณาถึงข้อดีและข้อเสียดังนี้

1. CAROUSELS

- ข้อดี
- สามารถดัดแปลงที่ยืนสำหรับผู้โดยสารและที่แสดงกระเป๋าได้มากที่สุด
 - ผู้โดยสารสามารถผ่านได้เร็วกว่าระบบอื่น
 - สามารถรับกระเป๋าโดยตรงจากที่แยกกระเป๋า ซึ่งอาจอยู่คนละระดับก็ได้
- ข้อเสีย
- ขาดความยืดหยุ่นในการดัดแปลงให้เข้ากับลักษณะของตัวอาคารบางอย่าง
 - มุมมองที่เห็นกระเป๋าจำกัด
 - ผู้โดยสารอาจจะลำบากเล็กน้อยในการเก็บกระเป๋า
 - ไม่สามารถเก็บกระเป๋าได้

2. RACETRACKS

- ข้อดี
- มีรูปทรงเรขาคณิต จึงสะดวกและมีความยืดหยุ่นในการติดตั้งในอาคารทุกแห่ง
 - มีสายพานอยู่ในระดับต่ำ ทำให้ผู้โดยสารมองเห็นกระเป๋าได้ทุกทางและสะดวกต่อการหยิบ

- เนื้อที่ด้านในสามารถใช้เป็นที่พัก และแยกกระเป๋าไว้ชั่วคราว โดยไม่ทำให้ PASSENGER FLOW สับสน
- ถ้าอยู่ในระดับเดียวกันกับ CLAIM AREA จะสามารถ FEED กระเป๋าได้โดยตรง
- กว้างขวางและสะดวกในการ HANDLING ให้กับผู้โดยสาร
- BAGGAGE FEED จากระดับต่างกัน (ถ้าอยู่ต่างระดับกัน) ต้องอาศัยระบบที่ยั่งยืนและก้าวหน้ากว่า

ข้อเสีย

5.3.4 มีข้อเสนอว่าควรแยกผู้โดยสาร และยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง

กระเป๋าออกจากกัน การขนถ่ายกระเป๋าควรทำให้ไกลจาก CLAIM AREA มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ที่สะดวกที่สุดควรทำให้ FLOW ของผู้โดยสารเป็นเส้นตรงมากที่สุด เพราะสามารถป้องกันการหลุมพรางและทำให้การใช้ SPACE ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และที่สำคัญก็คือ จะต้องมีการทำเครื่องหมายชี้ทิศทางต่าง ๆ เพื่อบอกให้ผู้โดยสารทราบว่าจะไปเอากระเป๋าที่ส่วนใด

5.3.5 ความสูงของสายพาน (CONVEYOR) ที่ขนถ่ายสัมภาระได้สะดวกควรมีความสูงอย่างน้อย 10 เซนติเมตร และเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว 70 ฟุต/นาที การกำหนดดังกล่าวขึ้นอยู่กับลักษณะการวางกระเป๋า โดยปกติสายการบินต่าง ๆ แนะนำว่า กระเป๋าควรจะต้องตั้งตรง โดยมีส่วนยาวของกระเป๋าหันไปทางที่เคลื่อน

5.3.6 โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ระบบกระเป๋าที่ FEED จากช่องแยกกระเป๋าควรจะมีลักษณะดังนี้

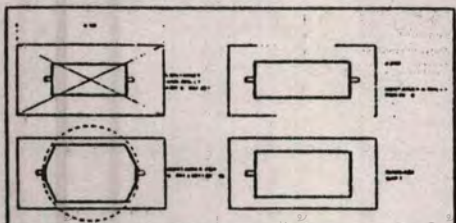
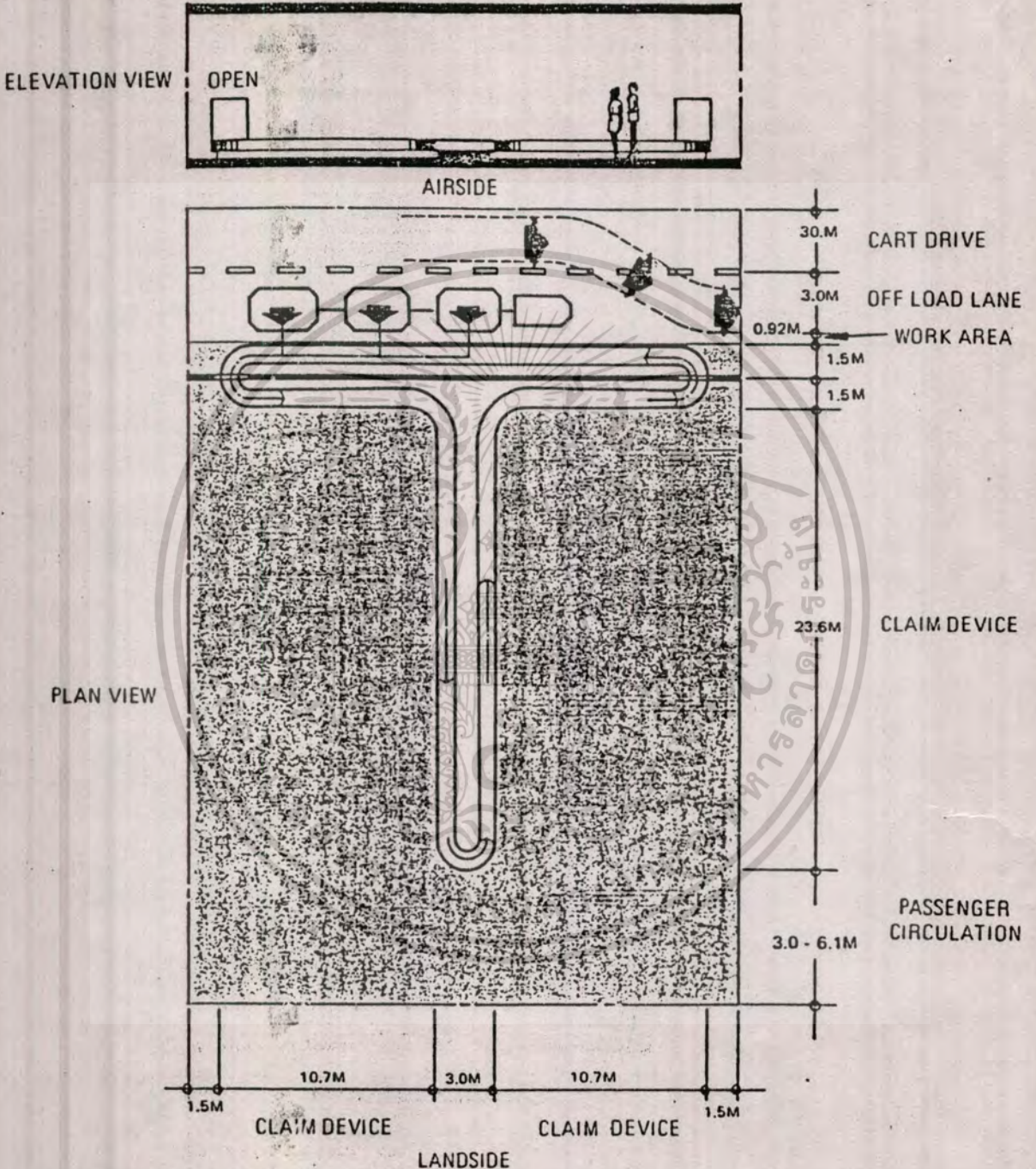
- ถ้าเป็นแบบ CAROUSELS ให้ใช้ CONVEYOR จากใต้เพดาน หรือจากพื้นชั้นล่าง
- ถ้าเป็นแบบ RACETRACK เหมือนกับ CAROUSELS หรือ โดยการ FEED กระเป๋าโดยตรงจาก CONTAINER หรือรถขนกระเป๋า

5.3.7 ระบบ FEED กระเป๋าโดยตรงสู่ RACETRACK และการจัดกระเป๋าให้ถูกทิศทางเคลื่อนที่บน CONVEYOR จะช่วยป้องกันการเสียหายที่จะเกิดขึ้นต่อกลไกของ CONVEYOR เอง และจะมีผลทำให้การขนถ่ายกระเป๋าไม่ชะงักงันเฉพาะส่วนของระบบ RACETRACK และ DELIVERY CONVEYOR ควรจะมีที่จอดรถสำหรับ CONTAINER หรือรถขนกระเป๋า อย่างน้อย 2 ที่ โดยการจอดแบบขนานกัน แต่ถ้าจอดไม่พอ (โดยเฉพาะแบบ RACETRACK) ก็ต้องจัดที่จอดไว้และต้องพิจารณาให้รถเข้าได้สะดวก โดยไม่ติดขัดกับเพดานหรือประตู

5.3.8 สำหรับกระเป๋าที่มีรูปร่างผิดจากรายการอื่น ๆ ควรจะใช้วิธีการขนถ่ายโดยเฉพาะก็ได้ตามแต่กรณี แต่ไม่ควรจะแยกกระเป๋าประเภทนี้ออกจากระบบที่ใช้อยู่แล้ว เพราะยังมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับของเดิม

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

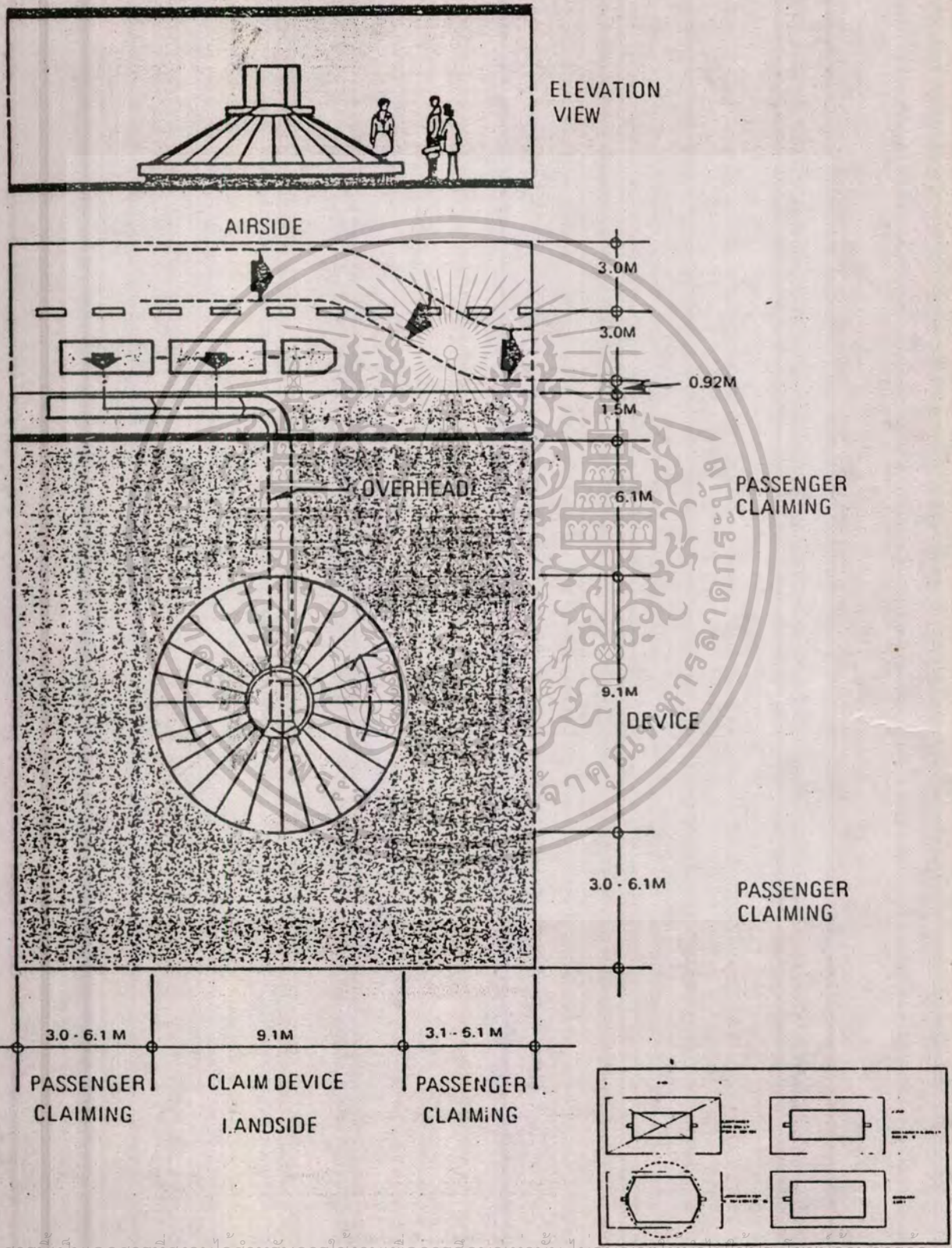
FIG. 6 EXAMPLE OF RACETRACK RECIRCULATING TYPE BAGGAGE CLAIM DEVICE



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่สามารถใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

FIG. 7 EXAMPLE OF CARROUSEL TYPE BAGGAGE CLAIM DEVICE

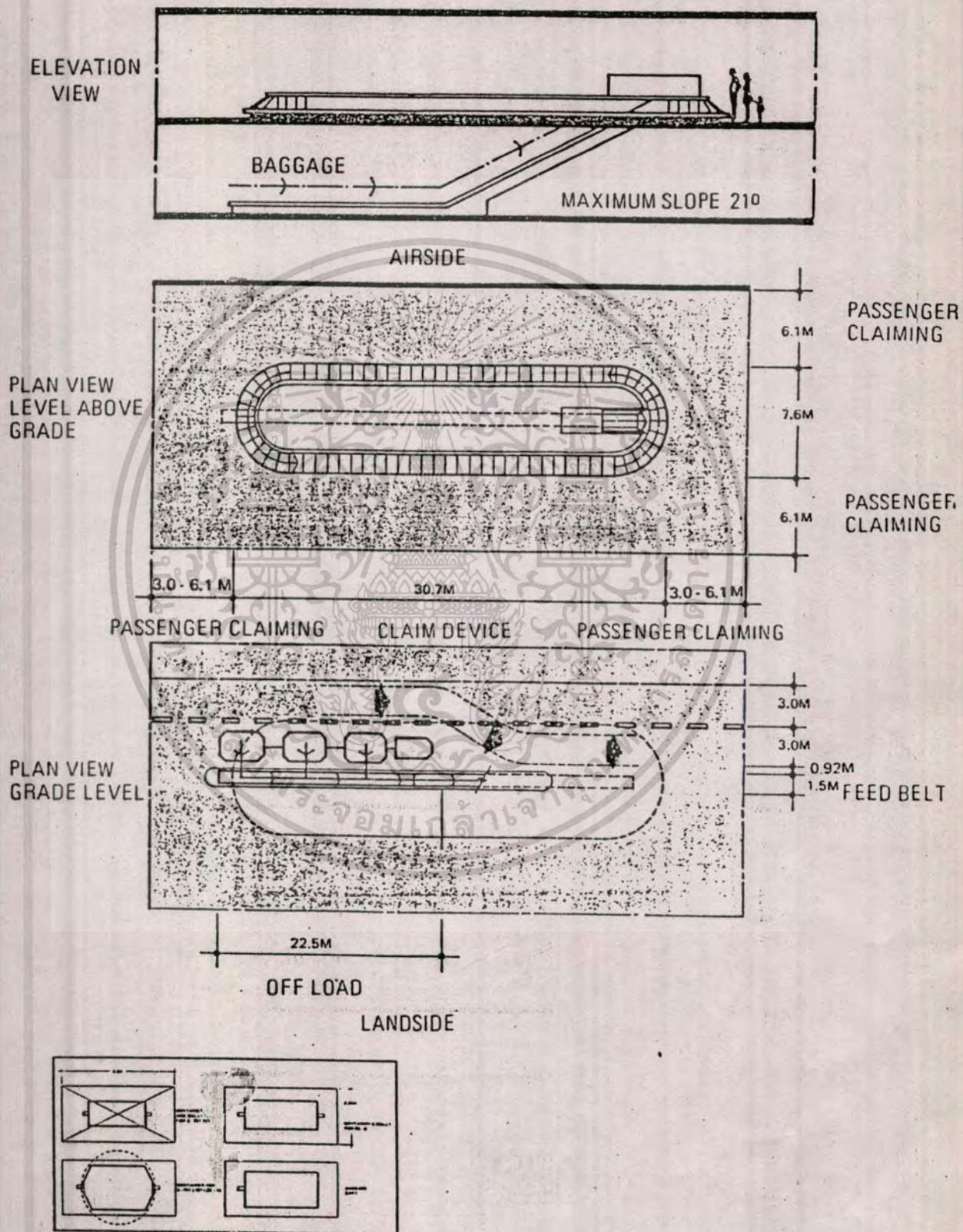


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีเหตุดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX

Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

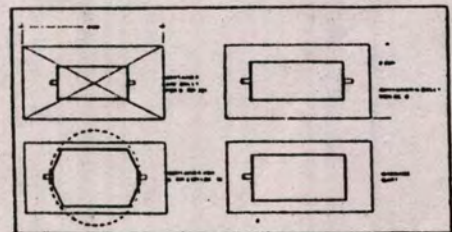
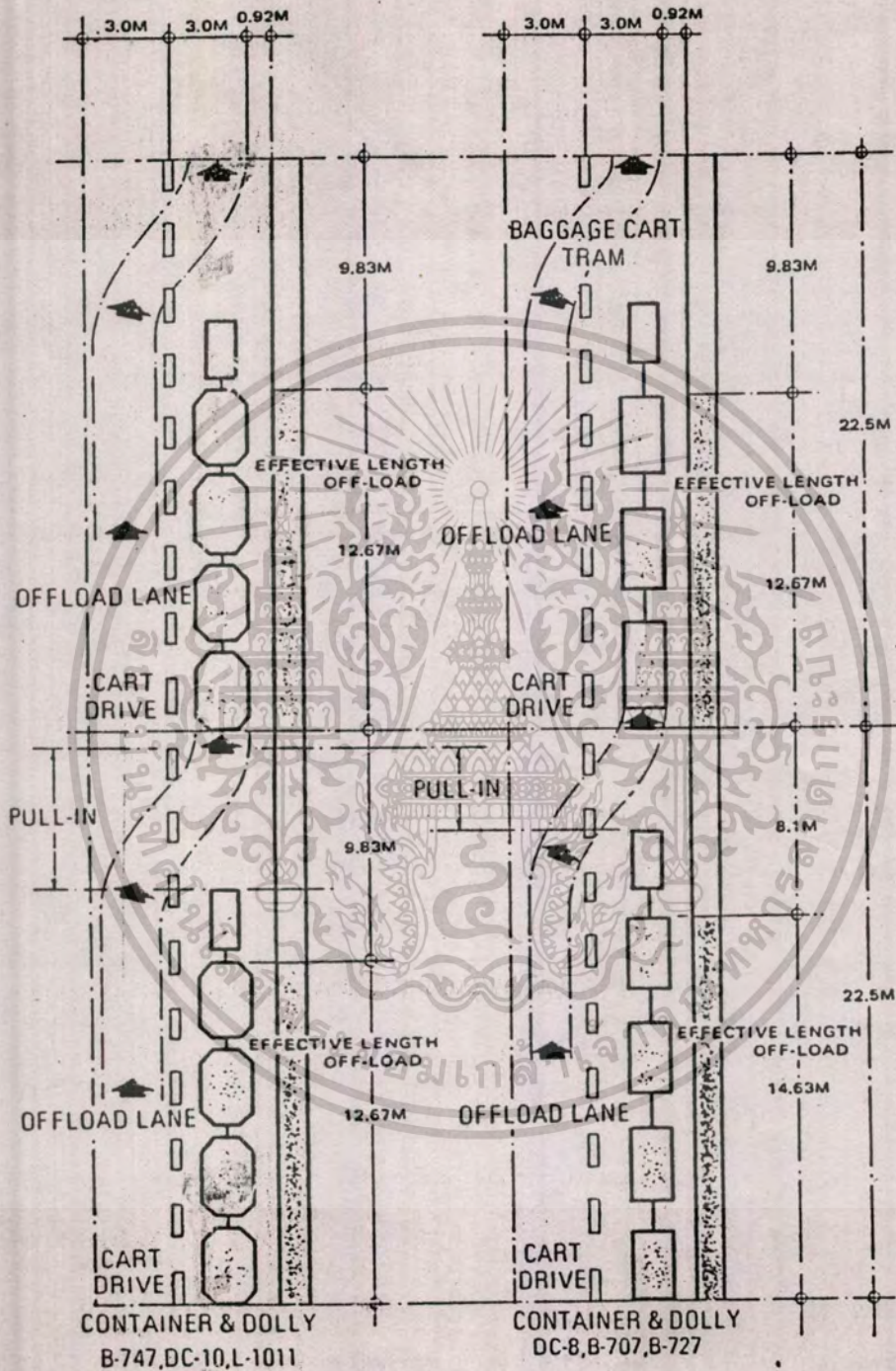
FIG. 8 EXAMPLE OF LARGE RECIRCULATING TYPE BAGGAGE CLAIM DEVICE



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ใช้เฉพาะที่ใดวงเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

PASSENGER TERMINAL COMPLEX
Major Functional Areas — Baggage Processing Areas

FIG. 9 EXAMPLE OF BAGGAGE BREAKDOWN AND OFF-LOADING AREAS (NON-PUBLIC)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6 การศึกษาข้อมูลทางด้านเทคโนโลยี

3.6.1 ระบบวิศวกรรมการบิน

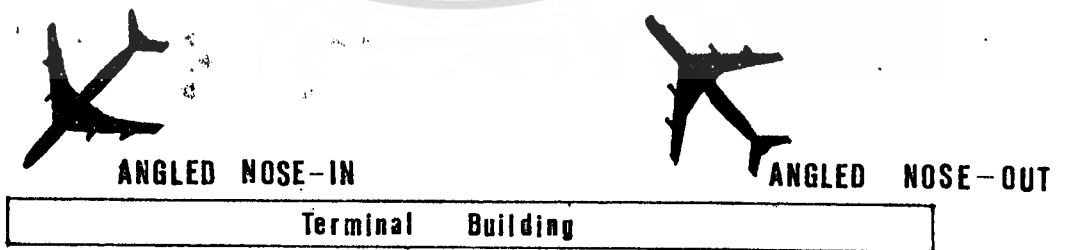
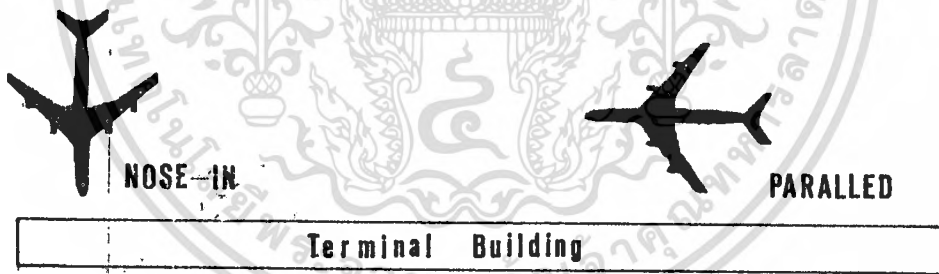
3.6.1.1 ลักษณะการจอดของอากาศยาน, การขนถ่ายผู้โดยสาร

1. ลักษณะการจอดของอากาศยาน AIRCRAFT PARKING

CONFIGURATION

ลักษณะการจอดของอากาศยาน หมายถึง ลักษณะของเครื่องบินในตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับ TERMINAL และลักษณะของการเข้าจอดหรือออกจากที่จอด การจอดของอากาศยานในลักษณะต่าง ๆ มีผลต่อขนาดของลานจอดและความต่อเนื่องของพื้นที่ APRON กับ GATE ตำแหน่งของอากาศยานนั้น สามารถทำมุมในลักษณะต่าง ๆ กับ ตัวอาคารสนามบินและสามารถจะเข้าหรือออกจากที่จอดได้ทั้งกำลังจากอากาศยานเอง หรือใช้รถลากจูง ซึ่งการใช้รถลากจูงนี้สามารถลดขนาดของที่จอดลงได้ในการเลือกลักษณะการจอดของอากาศยานนี้ ควรพิจารณาถึงจุดมุ่งหมายในการป้องกันผู้โดยสารจากเสียงรบกวน, ฝุ่น หรือความร้อนจากเครื่องยนต์และสภาพอากาศ ต่อไปนี้คือลักษณะการจอดอากาศยานแบบที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน

- 1.1 แบบ NOSE-IN
- 1.2 แบบ ANGLED NOSE-IN
- 1.3 แบบ ANGLED NOSE-OUT
- 1.4 แบบ PARALLEL



1.1 NOSE-IN-PARKING ลักษณะการจอดแบบนี้ เครื่องบินจะทำมุมฉากกับอาคาร TERMINAL โดยจอดเอาส่วนหัวเข้าไปใกล้ที่สุดเท่าที่จะทำได้ เวลาเข้าจอดเครื่องบินสามารถใช้กำลังของเครื่องเอง แต่เวลาออกจากที่จอดต้องใช้รถลากจูงออกไปถึงระยะที่จะเลี้ยวกลับลู่หรือวิ่งต่อไปได้เอง ข้อดีของการจอดแบบนี้คือ

- ต้องการ GATE AREA น้อยที่สุด
- มีเสียงรบกวนน้อย เนื่องจากไม่ได้กลับลำในที่จอด
- การจอดเอาหัวเข้าและใช้รถลากออก ทำให้ไม่มีไอน์พ่น

หรือความร้อนจากเครื่องบินเข้าสู่อาคาร

เครื่องได้ BOARDING BRIDGE สั้น

ข้อเสียของการจอดแบบนี้ คือ

- จำเป็นต้องใช้รถลากจูงเวลาออก
- การจอดแบบนี้ประตูลังของเครื่องบินอยู่ไกลจากอาคารเกินไปไม่สามารถใช้เป็นทางเข้า-ออก ของผู้โดยสารได้
- การใช้รถลากถอยออกไปใช้เวลาประมาณ 2 นาที ทำให้กีดขวางเครื่องบินลำอื่นที่จะเข้าจอด

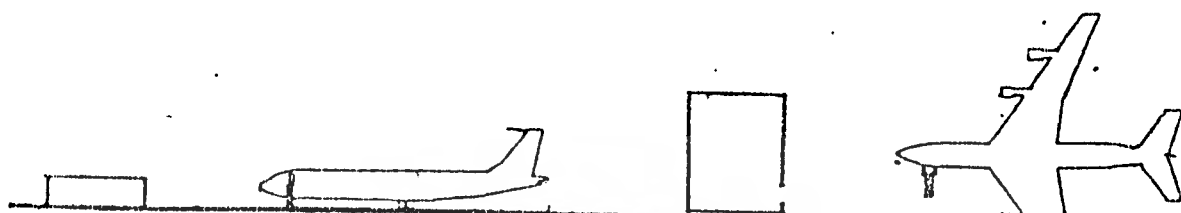
1.2 ANGLED NOSE-IN ลักษณะของการจอดคล้ายกับ NOSE-IN แต่เครื่องบินทำมุมเฉียงกับอาคาร ทำให้สามารถเข้าหรือออกจากที่จอดโดยการเลี้ยวด้วยกำลังของตนเอง แต่ข้อเสียก็คือ การใช้พื้นที่สำหรับ GATE AREA ใหญ่และมีเสียงรบกวนมาก

1.3 ANGLED NOSE-OUT ลักษณะการจอดคล้ายกับ ANGLED NOSE-IN แต่เอาหัวเครื่องบินออก จึงสามารถเข้าหรือออกจากที่จอดด้วยกำลังของตนเอง การใช้เนื้อที่จอดก็มากแต่น้อยกว่า ANGLED NOSE-IN เล็กน้อย ข้อเสียที่สำคัญก็คือ ไอน์ความร้อนและเสียงจากเครื่องบินจะพุ่งสู่อาคารโดยสาร ในขณะที่กำลังจะออกจากที่จอด

1.4 PARALLELED PARKING การจอดแบบนี้เป็นแบบที่ง่ายที่สุด สำหรับการเข้าออกโดยไม่ต้องทำการเลี้ยวมุมแคบ อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องมี GATE AREA มาก โดยเฉพาะต้องขนานไปตามความยาวของอาคาร ข้อดีของการจอดแบบนี้ก็คือ ประตูหน้าและหลังของเครื่องอยู่ห่างจากตัวอาคารเป็นระยะเท่ากัน สะดวกในการขนถ่ายผู้โดยสารทั้ง 2 ประตู นอกจากนี้ก็มีเสียงรบกวนและความร้อนเข้าสู่อาคารน้อยที่สุด ข้อเสียก็คือ ต้องการพื้นที่จอดมากกว่าแบบอื่น เสียงรบกวนความถี่สูง และ BLAST จะพุ่งเข้าได้ GATE ที่อยู่ถัดไป

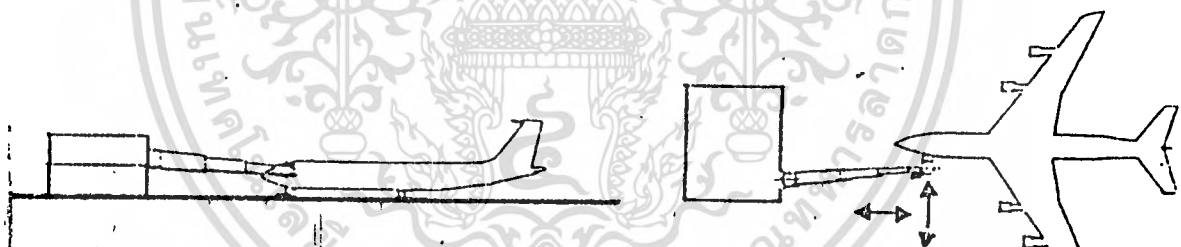
2. ระบบการขนถ่ายผู้โดยสารสู่เครื่องบิน (PASSENGER CONVEYANCE TO AIRCRAFT) แบ่งได้เป็นระบบต่าง ๆ คือ

2.1 เดินไปขึ้นเครื่อง (WALKING)



(a) From a single level terminal building the passengers walk across the apron to the aircraft. This method is presently being employed by many airports in one way.

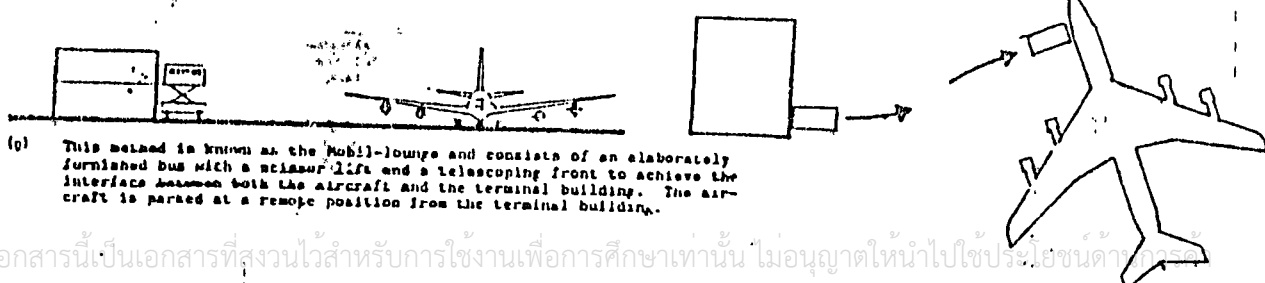
2.2 เดินออกจากอาคารสู่เครื่องบินโดยสะพานเชื่อม (PIERS SYSTEM)



(c) This method shows a jetway which rotates into position and has the capability of telescoping to accomplish the interface between aircraft of different sill height. This diagram demonstrates a power-in, push-out gate position.

2.3 โถยโซ่พานพาหนะพาไปส่งขึ้นเครื่อง (TRANSPORTER)

Structure.



(d) This method is known as the Mobil-lounge and consists of an elaborately furnished bus with a scissor lift and a telescoping front to achieve the interface between both the aircraft and the terminal building. The aircraft is parked at a remote position from the terminal building.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. การศึกษาเกี่ยวกับระบบพื้นที่ลาดจอด THE APRON GATE SYSTEM
(จาก ROBERT HORONJEFT E.D.: PAGE 256-268)

APRON เป็นตัวจัดการติดต่อระหว่างอาคารท่าอากาศยาน (TERMINAL BUILDING) กับ AIRFIELD ซึ่งรวมถึงพื้นที่บริเวณจอดเครื่องบิน (AIRCRAFT PARKING AREA) ซึ่งเรียกว่า RAMPS, AIRCRAFT CIRCULATION และ TAXI AREA ซึ่งเป็นทางเข้าถึง RAMPS เหล่านั้น เครื่องบินจะจอดใน ซึ่งเป็น RAMPS ที่มีลักษณะเป็น GATE ซึ่งการพิจารณาใน SECTION นี้จะถูกจำกัดเฉพาะ APRON GATE AREA

ขนาดของ APRON GATE AREA นี้ขึ้นอยู่กับ FACTOR ที่สำคัญ 2 ประการ คือ

3.1 จำนวนของ (AIRCRAFT GATES)

3.2 ขนาดและลักษณะการจอดเครื่องบิน (AIRCRAFT PARKING LAYOUT GATE)

ดังจะกล่าวในรายละเอียดต่อไปนี้

3.1 จำนวนของ AIRCRAFT GATE

ในการที่ช่วยเพิ่มความสะดวกให้แก่สนามบิน จำนวนของ GATE ควรกำหนดลงไว้ให้แน่นอน โดยวางกำหนดให้จำนวนพอเหมาะกับชั่วโมงเร่งด่วนของเครื่องบิน ดังนั้นจำนวน GATE ที่ต้องการจึงขึ้นอยู่กับจำนวนของเครื่องบินในชั่วโมงเร่งด่วน และจำนวนที่เครื่องบินแต่ละเครื่องใช้ใน GATE

ดังนั้นในการกำหนดจำนวนเครื่องบินในชั่วโมงเร่งด่วนมาใช้แทนค่า NUMBER OF GATE นับเป็นเรื่องธรรมดาที่สามารถจะประมาณค่าได้ และเป็นค่าสูงสุดอีกด้วย

ดังนี้คือ

ในการคิดคำนวณจำนวนความต้องการของ GATE จะต้องคิด

- ก) ศึกษาชนิดของเครื่องบินที่เหมาะสม และคำนวณของแต่ละ TYPE ในจำนวนเครื่องบินทั้งหมด
- ข) คิด GATE OCCUPANCY ของแต่ละ TYPE
- ค) คำนวณหาค่าเฉลี่ยของน้ำหนักในช่วง GATE OCCUPANCY TIME
- ง) คำนวณจำนวนเครื่องบินในชั่วโมงเร่งด่วน และจำนวนของเครื่องบินขึ้น-ลง
- จ) ใช้ตัวเลขที่มากกว่าที่ได้จากการหาจำนวนเครื่องบินขึ้น-ลง ใน 1 ชั่วโมง มาเข้าสู่สูตรคำนวณหาความต้องการของ GATE

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ให้รับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 ขนาดและลักษณะการจอดเครื่องบิน AIRCRAFT PARKING LAYOUT GATE

ขนาดของ GATE นั้นขึ้นอยู่กับขนาดของเครื่องบินซึ่งจะต้องให้พอเหมาะและชนิดของ PARKING ที่ใช้ ขนาดของเครื่องบินจะเป็นตัวจำกัดความต้องการ SPACE สำหรับ PARKING รวมทั้งสำหรับการเคลื่อนที่เข้า-ออก ยิ่งไปกว่านั้นขนาดของเครื่องบินจะเป็นตัวจำกัดขอบเขตและขนาดของเนื้อที่ในการจัดเตรียมบริการสำหรับเครื่องบิน การจอดของเครื่องบินในแบบต่าง ที่ใช้ใน GATE จะมีผลกระทบต่อขนาดของ GATE เนื่องจากความต้องการเนื้อที่สำหรับเคลื่อนที่เข้า-ออกจาก GATE ขึ้นอยู่กับวิถีทางที่เครื่องบินจอด

เมื่อคำนึงถึง FACTOR ต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อขนาดและโดยเฉพาะของ LAYOUT ของ GATE สิ่งที่ต้องทำขั้นแรกสำหรับการ DESIGN PROCESS ก็คือการปรึกษาสายการบินต่าง ๆ เพื่อที่จะชี้เฉพาะไปถึงท่าที่ที่เขาได้วางแผนงานในการเคลื่อนที่เข้า-ออกของเครื่องบิน และชนิดของการ SERVICE ซึ่งได้ตระเตรียมไว้จะใช้

การ DESIGN GATE ควรจะทำลงไปโดยมีการพิจารณา และใช้ DIMENSION ตาม IATA และ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATE ซึ่งมี DIAGRAMS ที่แสดงค่า DIMENSIONS ที่ต้องการ ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามชนิดของเครื่องบิน การจอดแบบต่าง ๆ และลักษณะการเข้า-ออก

$$G = \frac{VT}{u}$$

$$G = \text{Number of Gate}$$

$$V = \text{จำนวนเครื่องบินขึ้น-ลงต่อ 1 ชั่วโมง}$$

$$T = \text{ค่าเฉลี่ยของน้ำหนักใน GATE OCCUPANCY TIME ในชั่วโมง}$$

$$U = \text{FACTOR ที่ทำให้เกิดประโยชน์}$$

FACTOR ที่ทำให้เกิดประโยชน์ที่ใช้ในสูตรนี้ มักจะเปลี่ยนแปลงอยู่ในระหว่าง 0.5-0.8 FACTOR นี้ควรจะนำมาประยุกต์ในลักษณะที่ไม่น่าจะเป็นไปได้ทุก GATE ที่ TERMINAL BUILDING จะสามารถใช้ได้ผลเต็มที่ 100% ตลอดเวลา ทั้งนี้เนื่องจากความจริงที่ว่า การเคลื่อนที่เข้าออกจาก GATE นั้นมักจะทำให้เครื่องบินอื่น ๆ หยุดชะงัก ไม่สามารถที่จะเคลื่อนเข้าหรือออกจาก GATE นั้น ๆ ได้ และมักจะเกิดความคลาดเคลื่อนของเวลาตามตารางการขึ้น-ลงของเครื่องบินอีกด้วย ซึ่งใช้ GATE เดียวกัน n สนามบิน ซึ่ง GATE ถูกใช้ร่วมกันและกันสำหรับสายการบินต่าง ๆ FACTOR ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ จะมีค่าเปลี่ยนแปลงซึ่งขึ้นอยู่กับสายการบินต่าง ๆ และจะค่าลดลงประมาณ 0.5-0.6

GATE ตามสนามบินส่วนมากมักจะเปลี่ยนไปในอัตราเฉลี่ย 3-5 ต่อผู้โดยสาร 1 ล้านคน ผลรวมของ GATE ทั้งหมดควรจะได้รับการเปลี่ยนแปลงแก้ไข

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีฉนวน GATE ทุก GATE ก็จะใช้กับทุก ๆ ชนิดของเครื่องบิน ซึ่งสิ่งนี้เป็นสิ่งสำคัญสำหรับสนามบิน ซึ่งมีเครื่องบินหลายชนิด รวมทั้งการพิจารณาถึงจำนวนเครื่องบิน JET ขนาดใหญ่จนถึงเครื่องบินขนาดเล็กในสถานการณ์ซึ่งข้อมูลถูกใช้ให้เป็นประโยชน์ จะเป็นการดี ถ้ามีการคาดคะเนถึงความต้องการของ GATE ในแต่ละ TYPE ของเครื่องบิน และนอกจากนี้ควรจะต้องคำนึงถึงความต้องการของ GATE ใน TYPE ต่าง ๆ ของ TRAFFIC ด้วย

จำนวนเวลาที่เครื่องบินแต่ละเครื่องใช้ใน GATE จะเรียกเวลานั้นว่า "GATE OCCUPANCY TIME" ซึ่งจะขึ้นอยู่กับขนาดของเครื่องบิน และ TYPE ของการปฏิบัติงานเวลาที่เครื่องบินแต่ละเครื่องใช้ใน GATE นั้นใช้สำหรับการขนถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระ ตลอดจนการ SERVICE ในการเตรียมพร้อมสำหรับขึ้นเครื่องที่มีขนาดใหญ่กว่ามักจะใช้เวลาที่ GATE มากกว่าเครื่องบินที่มีขนาดเล็ก ทั้งนี้เพราะว่าเครื่องบินขนาดใหญ่ต้องการเวลานานในการเตรียม และการเติมเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นกระบวนการที่ธรรมดา และเป็นงานประจำที่จำเป็นอยู่แล้ว ขนาดของการปฏิบัติการมักจะมีผลกระทบต่อ GATE OCCUPANCY TIME ซึ่งจะมีผลกระทบต่อ การเข้า-ออก ของเครื่องบินลำอื่น ๆ และการ SERVICE ในช่วงต่อไป ดังนั้น เครื่องบินที่บินตรงอาจจะมีความต้องการการบริการน้อยกว่าหรือไม่มีเลย อย่างไรก็ตาม เวลาสำหรับ GATE OCCUPANCY TIME นี้ควรจะใช้เวลาอย่างน้อย 20-30 นาที ในกรณีที่เครื่องบิน TURNAROUND FLIGHT จะมีความต้องการการบริการอย่างเต็มที่ และจะใช้เวลาสำหรับ GATE OCCUPANCY TIME ประมาณ 40-60 นาที

3.6.2 ระบบเทคโนโลยีอาคาร

3.6.2.1 ระบบวิศวกรรมโครงสร้าง CONSTRUCTION

อาคารท่าอากาศยานในบางส่วนมีความจำเป็นต้องการใช้ SPAN ของช่วงเสา แบบ LONG SPAN เพื่อให้เกิดความเหมาะสมต่อการใช้สอย โดยระบบที่ทำการศึกษามีดังนี้คือ

1. SLAB AND BEAM SYSTEM
2. TRUSS SYSTEM
3. FOLDED SLAB SYSTEM
4. GRID STRUCTURE

1. SLAB AND BEAM SYSTEM

โครงสร้างระบบนี้เป็นระบบที่ใช้ SLAB กระจายน้ำหนักไปสู่ คานและคานจะถ่ายน้ำหนักลงสู่เสาอีกทีหนึ่ง โครงสร้างระบบนี้มีส่วนประกอบต่าง ๆ ดังนี้ คือ เสา (POST หรือ COLUMN) เป็นโครงสร้างที่รับแรงอัดที่สำคัญจึงไม่ควรมีการเจาะรู หรือการบากตรงปลายที่จะถ่ายทอดน้ำหนักไปยังส่วนอื่น ๆ ควรสัมพันธ์กันแบบแนบชิดเลย

รูปหน้าตัดเสาคือจะต้องรับแรงโค้งเดาะได้ดี ทำการแผ่กระจายพื้นที่ของรูปหน้าตัดให้เพิ่มความแข็งแรงในแนวโค้งนั้น ๆ ถ้าเสามีลักษณะกลวงมีผนังบาง ๆ ก็จะทำให้เพิ่มกำลังได้มากขึ้น โดยการทำให้เป็นรูปมุมฉากทำเป็นลอนลูกฟูก หรือทำเป็นลอนโค้ง ๆ

รูปหน้าตัดเสาคือจะต้องรับแรงโค้งเดาะได้ดี เพราะเนื่องจากถ้าใช้เสาช่วงยาว จะเกิดมีกั้วโค้งเดาะขึ้นบริเวณส่วนกลางของเสา จึงมีการคิดทำการใช้เสาช่วงยาว จะเกิดมีการโค้งเดาะขึ้นบริเวณส่วนกลางของเสา จึงมีการคิดทำการแผ่กระจายพื้นที่หน้าตัดให้เพิ่มความแข็งแรงในแนวโค้งนี้ ๆ โดยอาจทำเป็นเสากลวงมีผนังบาง ๆ ทำเป็นรูปมุมฉากทำเป็นลอนลูกฟูก หรือทำเป็นลอนโค้ง ๆ ซึ่งรูปหน้าตัดเหล่านี้ทนต่อการโค้งเดาะได้ดี และพยายามที่จะไม่ให้มีรูปหน้าตัดที่มีลักษณะปล่อยชาย (FREE EDGE) ซึ่งเป็นจุดด้อยกำลังในการรับแรงโค้งเดาะ

คาน (BEAM) ใช้ผิวบริเวณของด้านแคบรับน้ำหนักบนทุกคานรับแรงบิดในแนวตั้งกับระนาบได้ดีที่ผิวบนรับแรงอัดนั้นอาจเสริมให้แข็งตัวโดยให้มีหน้าตัดเพิ่มมากขึ้น อาจเสริมเหล็กปลอกเป็นระยะเพื่อช่วยรับแรงอัดในแนวทแยงซึ่งเกิดจากแรงเฉือน หรือทำการเสริมผิวล่างให้หนาขึ้นเพื่อรับแรงดึงก็ได้ ส่วน (SLAB) จะรับน้ำหนักบรรทุก รับแรงอัด แรงเฉือน และแรงดัดขนานกับระนาบของตัวแผ่นได้ดี

โครงสร้างชนิดเสาคานนี้ เป็นโครงสร้างที่ใช้ได้กว้างขวางเหมาะสำหรับอาคารที่มีจำนวนห้อง หรือ ELEMENTS มาก ๆ มีความต้องการ SPACE หรือความสูงโล่เหลี่ยกันและมีน้ำหนักบรรทุกเฉลี่ยลงตามเสาคอนข้างสม่ำเสมอ เช่นอาคารประเภทโรงเรียน โรงแรม ที่ทำการ APARTMENT หอนัก หรืออาคารที่มีแบบแปลนเป็นทำนองดังกล่าวมาเป็นต้น รูปทรงของอาคารประเภทนี้มักเป็นแท่งเรียบ ๆ อาจเป็นแท่งเอน หรือเป็นแท่งตั้งชั้นสูงและช่วงเสา (SPAN) ไม่มากนัก ประมาณระหว่าง 4 เมตร ถึง 8 เมตร โครงสร้างชนิดนี้สามารถอำนวยความสะดวกให้อาคารสูงได้ถึง 10-20 ชั้น หรือ 130 ชั้น ซึ่งนับว่าเพียงพอสำหรับการออกแบบอาคารธรรมดาทั่วไป

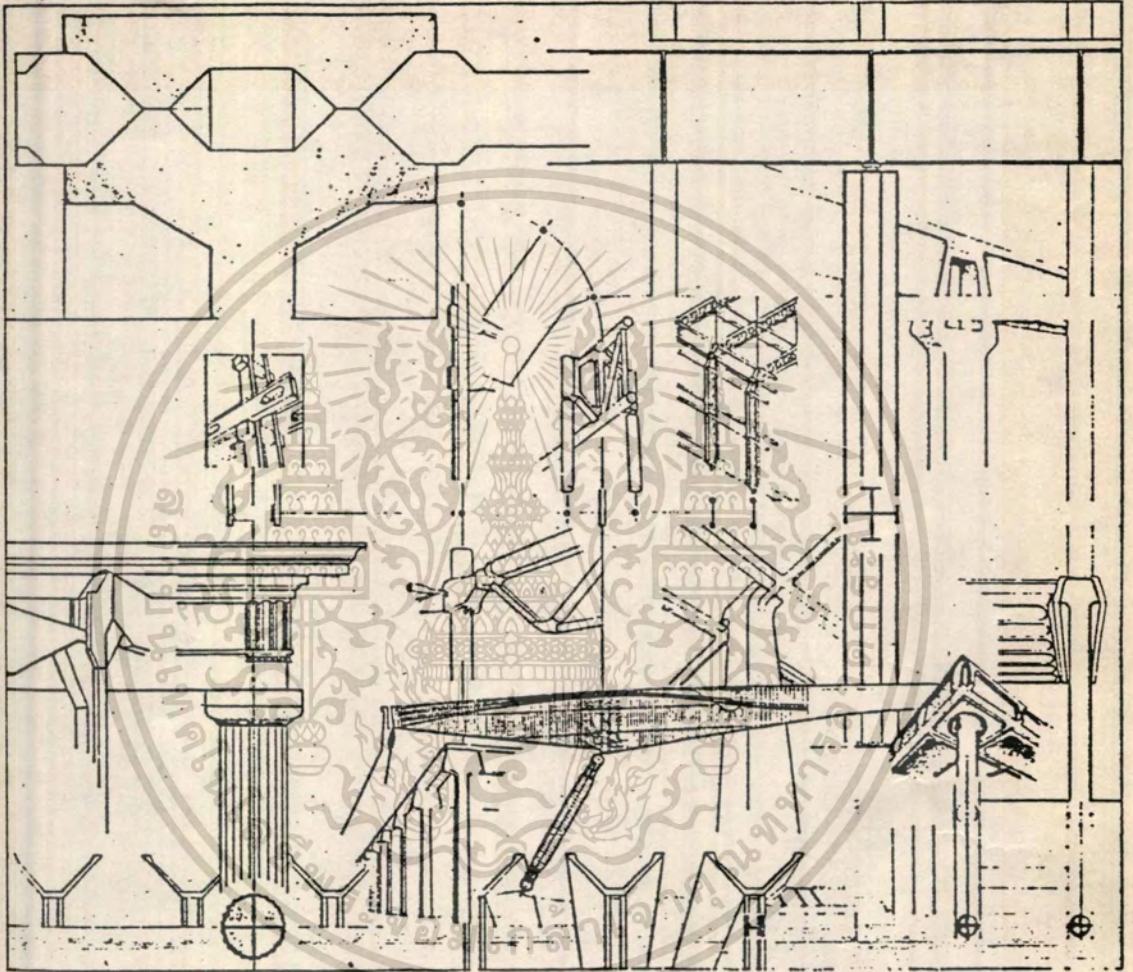


Fig. 1.13 Beam versus column.

ภาพแสดงโครงสร้าง SLAB AND BEAM SYSTEM

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้