

การศึกษาการดำเนินงานของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยในการให้
บริการด้านความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร



นายวราวุฒิ ดิสรพะงศ์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท สาขา ศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัย

ภาควิชาศึกษาศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2529

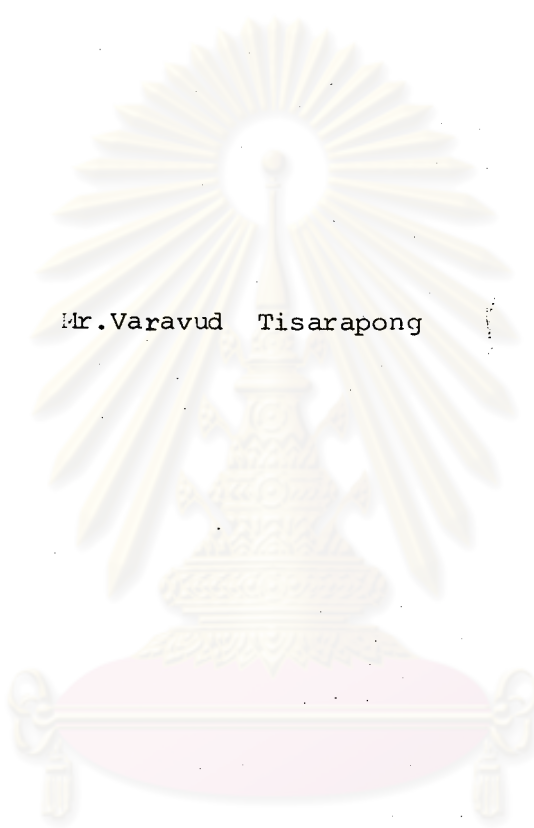
ISBN 974-566-903-2

013229

16277855

12

A STUDY ON OPERATION OF AIRPORTS AUTHORITY OF THAILAND IN
THE FACILITY AND SECURITY SERVICES FOR PASSENGERS



Mr. Varavud Tisarapong

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Commerce

Department of Commerce

Graduate School

Chulalongkorn University

1986

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การศึกษาคำเนินงานของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
ในการให้บริการด้านความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร

โดย

นายวราวุฒิ ศิสระพงศ์

ภาควิชา

พาณิชยศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

นาวาอากาศเอก อุดร บุรณะจาร์

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

อาจารย์ สุทธิมา ชำนาญเวช



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.สรชัย พิศาลบุตร)

รักษาการในตำแหน่งรองคณบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนรักษาการในตำแหน่งคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....

ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์กิติคุณ เถาว์ลัย นันทภักดิ์)

.....

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ศิริโสภาคย์ บุรพาเดชะ)

.....

กรรมการ

(อาจารย์ โสภา โรจน์นครินทร์)

.....

กรรมการ

(นาวาอากาศเอก อุดร บุรณะจาร์)

.....

กรรมการ

(อาจารย์ สุทธิมา ชำนาญเวช)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาการดำเนินงานของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ในการให้บริการด้านความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร
ชื่อนิติกร	นายวราวุฒิ ดิศระพงศ์
อาจารย์ที่ปรึกษา	นาวาอากาศเอก อุดร บุรณะจารุ
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์ สุทธิมา ชำนาญ เวช
ภาควิชา	พาณิชยศาสตร์
ปีการศึกษา	2528



บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงวิธีในการให้บริการในด้านความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้โดยสารตลอดจนปัญหาที่เกิดขึ้นอันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เนื่องจากความจำกัดของพื้นที่ที่มีอยู่ในปัจจุบันและการตัดสินใจในการปรับปรุงสิ่งต่าง ๆ ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาทำอากาศยานกรุงเทพซึ่งคาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 5,000 ล้านบาท จึงเป็นเหตุทำให้ไม่สามารถปรับปรุงพัฒนาได้อย่างเต็มที่ เช่นการปรับปรุงห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า-ขาออก เพื่อลดปัญหาความคับแคบให้น้อยลง ซึ่งเป็นการแก้ไขเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ จนกระทั่งทำอากาศยานแห่งใหม่จะแล้วเสร็จ

เนื่องจากทำอากาศยาน เป็นกิจกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ขนาดของอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จัดสนองให้ในขณะใดขณะหนึ่งอาจไม่เพียงพอไม่เหมาะสมเมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารและวิวัฒนาการทางด้านเทคโนโลยี จากผลของการศึกษาสรุปได้ว่า

1. ในปัจจุบันขนาดพื้นที่ของห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออก สามารถรองรับในการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพได้จนกระทั่งโครงการพัฒนาทำอากาศยานกรุงเทพจะดำเนินการแล้วเสร็จ

2. ในปัจจุบันขนาดพื้นที่ของห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า สามารถรองรับในการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพได้ จนถึงปี 2530 และเริ่มอึดตัวในปี 2531

3. สถานที่จอดรถในชั่วโมงคับคั่ง ในปัจจุบันมีไม่เพียงพอกับปริมาณรถยนต์ที่ต้องการเข้ามาใช้บริการ เนื่องจากพื้นที่มีบริ เวณจำกัดเป็นผลทำให้การหมุนเวียนของรถยนต์ภายในท่าอากาศยานกรุงเทพเกิดความไม่คล่องตัว

4. การตรวจ เอกสาร เดินทางขาเข้าและขาออก ในปัจจุบันในชั่วโมงคับคั่ง การให้บริการมีความล่าช้า เนื่องจากช่องตรวจที่เปิดให้บริการมีน้อย เพราะเจ้าหน้าที่ปฏิบัติไม่ได้ประจำครบทุกช่องตรวจ

5. การรอรับกระเป๋า เดินทาง ในปัจจุบันในชั่วโมงคับคั่งผู้โดยสารต้องใช้เวลาในการรอคอย เนื่องจากข้อจำกัดของขนาดพื้นที่และสัมภาระจากหลาย เที่ยวบินกระจุกคั่งอยู่ที่สายพานกระเป๋า เพียงตัวเดียว

การปรับปรุงแก้ไขปัญหาทำได้ 3 ประการคือ

1. ทางด้านกายภาพ

- ปรับปรุงพื้นที่บริ เวณเช็คอินให้ เป็นห้องสำหรับเช็คอินและ เป็นการแยกผู้โดยสารกลับผู้มาส่งโดย เด็ดขาด เพื่อให้ผู้มาส่งไปใช้บริการ ณ ห้องโถงที่ได้จัดเตรียมไว้สำหรับให้บริการ
- ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดขนาดใหญ่เพิ่มเติมอีก 2 เครื่อง โดยติดตั้งไว้บริเวณผนังด้านหลัง เคาน์เตอร์ตรวจคน เข้า เมือง และในบริเวณห้องโถงสำหรับผู้มาส่งผู้โดยสาร
- ขยายพื้นที่บริเวณห้องตรวจหนังสือเดินทางขาออก เพื่อแก้ไขปัญหาคาความคับแคบที่เกิดขึ้นในชั่วโมงคับคั่ง

2. ทางด้านระบบงาน

- โดยมีประกาศข้อความแจ้งไว้ภายในบริเวณอาคารผู้โดยสารขาออก เพื่อให้ผู้โดยสารที่เดินทางมาถึงท่าอากาศยานทราบว่าต้องผ่านพิธีการและบริการอะไรบ้าง

- จัดเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองให้ประจำเคาน์เตอร์ทุกช่องตรวจในเวลา 10.00-10.59 นาฬิกา สำหรับผู้โดยสารขาออก และ 17.00-17.59 นาฬิกา สำหรับผู้โดยสารขาเข้า

- เพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายกระเป๋า โดยกำหนดตารางตรวจสอบระบบสายพานกระเป๋า กำหนดมาตรการในการใช้สายพานกระเป๋า และการเพิ่มความถี่ในการใช้ตัวรถลากให้มากขึ้น โดยลดปริมาณความจุของรถขนถ่ายกระเป๋าให้น้อยลง

- การปรับปรุงอัตราที่จอดรถใหม่ เพื่อจำกัดเวลาของผู้ที่มาใช้บริการให้น้อยลง เนื่องจาก สถานที่จอดรถมีจำกัด

- การออกกฎหมายให้มีบทลงโทษต่อผู้ที่ละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างจริงจัง

3. ความร่วมมือของผู้โดยสารในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ได้กำหนดไว้โดยผู้โดยสารจะต้องมาถึงสนามบินก่อนเครื่องบินออก 2 ชั่วโมง เพื่อให้ได้รับความสะดวกสบายในการเข้ารับบริการ การนำเงินตราออกนอกประเทศให้ถูกต้องตามประกาศของกรมศุลกากร และการกรอกรายละเอียดในใบสำแดงรายการสิ่งของให้ถูกต้องและครบถ้วน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Thesis Title A Study on Operation of Airports Authority of
 Thailand in the Facility and Security Services for
 Passengers.

Name Mr. Varavud Tisarapong

Thesis Advisor Group Captain Udorn Buranajaru
 Mrs. Suttima Jamnarnwej

Department Commerce

Academic Year 1985



ABSTRACT

This study had objectives to study about the methods of rendering convenient and security services to passengers as well as the problems that have arisen and become obstacles to operation of Airports Authority of Thailand. Owing to the limit of area prevalent at present and the decision to improve various activities must be considered in consonance with the development project of Bangkok International Airport which, as expected, shall have to invest about 5,000 million baht. This is the reason why the airport development could not be fully implemented, such as the improvement of departure and arrival lounges of international passengers in order to minimize the problem of narrowness this is a remedial workunable to accommodate passengers until the new airport will be completed

Whereas the airport maintains changeable activities all the time, the size of buildings and other facilities that have been provided at a certain time may be inadequate and unsuitable as compared with the numbers of passengers and technological evolution, From the results of study, it can be concluded that :

1. At present the area of departure lounges of the international passenger terminal is capable of rendering efficient service until the development project of Bangkok International Airport has been completely implemented.

2. At present the area of arrival lounges of the international passenger terminal is also capable of rendering efficient service up 1987 (B.E. 2530) and commencing to be at saturation point.

3. Car parking lots during peak hours, at the present time, are inadequate for the number of vehicles coming and departure from the airport. On account of such limit the circulation of vehicles in the vicinity of Bangkok International Airport has become inactive.

4. At the present moment, the inspection and passport control service for inbound and outbound passengers, during peak hours the rendered service has become very slack, due to a small number of channels available and the inadequate officials on duty each channel.

5. For the baggage claim during peak hours, the passengers, in fact, have to spend a lot of time because of the limitation of areas and possessions for several flights being arranged together at a single belt waiting line.

These Problems can be solved as follows:

1. By physical improvement

To improve check-in area as a check-in lounge and separate passengers from well wishes absolutely so that the latter will make use of the well wisher lounge prepared for rendering service.

To install 2 more large size closed circuit television sets at the wall behind the immigration counter for inspecting out bound passengers and within the well wisher lounge

To expand area in the vicinity of the immigration lounge for checking passports of out-going or departure passengers with a view to solving problem of narrowness occurred during the rush hour.

2. By work system improvement

To notify information in vicinity of departure passengers, building to let the passengers arriving at the airport know what process and service they have to pass through

To arrange immigration officials to station regularly at every checking channel during 10.00 - 10.59 hours for departure passengers and 17.00 - 17.59 hours for arrival passengers

To increase efficiency in transporting baggages by determining checking table of rotating belt system for baggages, determining measures for using such system and increase frequency in using container by decreasing capacity of transporting car for carrying baggages.

To readjust rates of car parking to restrict time of service seekers owing to limited parking lot.

To enact law with penalties for inflicting seriously those violators against safety measures.

3. By cooperation of passengers in complying with rules prescribed by the Bangkok International Airport, by the passengers shall have to arrive at the airport 2 hours before the aircraft taking off in order that it will be convenient for them in obtaining service, in taking currency out of the country according to the Notification of the Customs Department and in fulfilling details in declaration form correctly and completely.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนได้รับความกรุณาจาก นาวาอากาศเอก อุดร บุรณะจาร์ และ อาจารย์ สุทธิมา ชำนาญเวช ในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยให้คำแนะนำ และข้อคิดในการจัดทำ ตลอดจนพิจารณาและแก้ไขปรับปรุงวิทยานิพนธ์เล่มนี้ให้ถูกต้องสมบูรณ์ และผู้เขียนได้รับความกรุณาจาก ศาสตราจารย์ เกอวัลย์ นันทาทิวัฒน์ รองศาสตราจารย์ ศิริโสภาคย์ บุรพาเดชะ และ อาจารย์ โสภา โรจน์นครินทร์ ในการรับเป็นกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์

นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้รับความกรุณาจาก เจ้าหน้าที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในการให้บริการทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ทางด้านข้อมูลและค้นคว้า ตลอดจนการให้สัมภาษณ์ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ซึ่งผู้เขียนขอขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงสำหรับทุกท่านไว้ ณ. ที่นี้ด้วย

วรารุณี ดิสระหงส์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
รายการตารางประกอบ	ท
รายการรูปประกอบ	ณ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ทำอากาศยานกับการพัฒนา เศรษฐกิจในประเทศไทย	1
1.2 วัตถุประสงค์ของกิจการทำอากาศยาน	1
1.3 องค์ประกอบของกิจการทำอากาศยาน	3
1.4 ปัญหาที่เกิดขึ้นในทำอากาศยานกรุงเทพ	5
1.5 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	7
1.6 ขอบเขตของการวิจัย	7
1.7 สมมติฐาน	8
1.8 วิธีดำเนินการวิจัย	8
1.9 อุปสรรคในการวิจัย	8
1.10 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย	9
1.11 คำจำกัดความ	9
2. การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	11
2.1 ประวัติความเป็นมาของกิจการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	11
2.2 หน้าที่และความรับผิดชอบ	14
2.3 นโยบายในการบริหารกิจการทำอากาศยานกรุงเทพ	14
2.4 การจัดแบ่งส่วนงานและหน้าที่ของส่วนต่าง ๆ	15

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3. การให้บริการ	20
3.1 การกำหนดพื้นที่ในการให้บริการ	20
3.2 การให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออก	21
3.3 การให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า	32
3.4 การรักษาความปลอดภัย	43
4. การวิเคราะห์ปัญหา	49
4.1 การวิเคราะห์ปัญหาความคับแค้นของอาคารสถานที่	49
4.2 การวิเคราะห์ปัญหาเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการมี ไม่เพียงพอ	89
5. สรุปและขอเสนอแนะ	96
5.1 สรุปผลการวิจัย	96
5.2 ขอเสนอแนะในการวิจัย	98
บรรณานุกรม	104
ภาคผนวก ก. ข้อมูลเกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการวิจัย	107
ภาคผนวก ข. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ	111
ภาคผนวก ค. หลักการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงซ้อน	118
ประวัติ	125

รายการประกอบตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและขาออกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508-2526	52
4.2 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่ง และชั่วโมงคับคั่งลำดับที่ 30 ในปี 2526	53
4.3 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและขาออกตั้งแต่ปี พ.ศ.2517- 2526	54
4.4 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและค่าอื่น ๆ เพื่อคำนวณหาสมการ เส้นถดถอยและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	56
4.5 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออกและค่าอื่น ๆ เพื่อคำนวณหาสมการ เส้นถดถอยและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	58
4.6 แสดงการพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและขาออกตั้งแต่ปี พ.ศ.2527-2532	60
4.7 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและขาออกในชั่วโมงคับคั่งลำดับที่ 30 ของปี พ.ศ.2525 และ 2526	60
4.8 แสดงการพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและขาออกในชั่วโมง คับคั่งลำดับที่ 30 ตั้งแต่ปี พ.ศ.2527-2532	62
4.9 แสดงปริมาณขบวนรถที่สามารถจอดได้ในแต่ละลานจอด	64
4.10 การจราจรทางอากาศในเดือน, วัน และชั่วโมงคับคั่งปี 2526	68
4.11 แสดงปริมาณผู้โดยสาร, เที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งปี 2526	69
4.12 แสดงปริมาณผู้โดยสาร, เที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งลำดับที่ 30 ปี 2526	70
4.13 แสดงปริมาณเที่ยวบินในเดือนคับคั่งของเดือนธันวาคม 2526	71
4.14 แสดงปริมาณผู้โดยสาร, เที่ยวบินในเดือนคับคั่งปี 2526	72
4.15 แสดงปริมาณผู้โดยสารและ เที่ยวบิน. (ในประเทศและต่างประเทศ) ตั้งแต่ปี พ.ศ.2517-2526	73
4.16 แสดงปริมาณผู้โดยสาร (ในประเทศและต่างประเทศ) และค่าอื่น ๆ เพื่อคำนวณหาสมการ เส้นถดถอยและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	75

รายการประกอบตาราง (ต่อ)


ตารางที่	หน้า
4.17 แสดงการพยากรณ์ปริมาณผู้โดยสาร (ในประเทศและต่างประเทศ) ตั้งแต่ปี พ.ศ.2527-2532	77
4.18 แสดงปริมาณเที่ยวบิน (ในประเทศและต่างประเทศ) และค่าอื่น ๆ เพื่อ คำนวณหาสมการเส้นถดถอยและค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	80
4.19 แสดงการพยากรณ์ปริมาณเที่ยวบิน (ในประเทศและต่างประเทศ) ตั้งแต่ปี พ.ศ.2527-2532	82
4.20 การคำนวณปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบิน (ในประเทศและต่างประเทศ) ในช่วงไตรมาสลำดับที่ 30 ของปี พ.ศ.2532	84
4.21 แสดงเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ขึ้นจากท่าอากาศยานกรุงเทพภายใน 24 ชั่วโมงในรอบสัปดาห์ของเดือน พฤศจิกายน 2528	88
4.22 แสดงการแจกแจงชั้นความถี่ของ เวลาที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่าง ประเทศขาออก ณ. เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง	89
4.23 แสดงเที่ยวบินระหว่างประเทศที่บินลง ณ. ท่าอากาศยานกรุงเทพภายใน 24 ชั่วโมง ในรอบสัปดาห์ของเดือน พฤศจิกายน 2528	91
4.24 แสดงการแจกแจงชั้นความถี่ของ เวลาที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ขาเข้า ณ. เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง	92
4.25 แสดงการแจกแจงชั้นความถี่ของ เวลาที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศรอรับ กระเป๋า.....	94
5.1 แสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าและขาออกและยอดยานในช่วง กับครึ่งลำดับที่ 30 กับขีดความสามารถในการรองรับของปี 2526 และ 2532	97
5.2 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างอัตราการใช้บริการ เดิมกับที่ปรับปรุงใหม่	101

รายการประกอบรูป

รูปที่	หน้า
2.1	ผังการจัดแบ่งหน่วยงานการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย 16
3.1	สะพานลอยทาง เข้าทำอากาศยานกรุงเทพ 24
3.2	ทางแยกเข้าอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า 24
3.3	ชานชลาหน้าอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออก 25
3.4	ทางเข้าอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออกสำหรับผู้โดยสาร 25
3.5	เคาน์เตอร์เช็ค-อินภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออก 28
3.6	เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทางภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออก ... 28
3.7	สะพานเทียบเครื่องบินซึ่ง เชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับ เครื่องบิน 30
3.8	ขั้นตอนในการให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออก 31
3.9	แบบแปลนของห้องผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า 33
3.10	เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทางภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า .. 34
3.11	สายพานกระเป๋า ภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า 36
3.12	เคาน์เตอร์สำหรับพิธีการศุลกากรภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า . 38
3.13	ใบสำแดงรายการสิ่งของผู้โดยสารด้านหน้า 39
3.14	ใบสำแดงรายการสิ่งของผู้โดยสารด้านหลัง 40
3.15	ทางเข้าชานชลาสำหรับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า 41
3.16	จุดนัดพบระหว่างผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้ากับผู้มารับ 41
3.17	ขั้นตอนในการให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้า 42
3.18	การตรวจค้นวัตถุระเบิด 46

รายการประกอบรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.1 กราฟแสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาเข้าตั้งแต่ ปี พ.ศ.2517-2526	55
4.2 กราฟแสดงปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออกตั้งแต่ปี พ.ศ.2517-2526	58
4.3 กราฟแสดงปริมาณผู้โดยสาร (ในประเทศและต่างประเทศ) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517-2526	74
4.4 กราฟแสดงปริมาณเที่ยวบิน (ในประเทศและต่างประเทศ) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517-2526	78



ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย