


การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ใน
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ปิโยรส ศรีคำน้อย

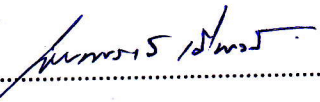
งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
เมษายน 2563
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา


อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ ปิโยรส ศรีคำน้อย ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

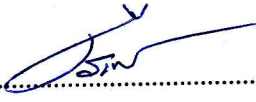
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนูรัตน์ อนันตนานธร)

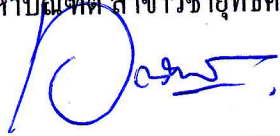
คณะกรรมการสอบปากเปล่า


..... ประธาน
(ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนูรัตน์ อนันตนานธร)


..... กรรมการ
(ดร.ธีระพงษ์ ฐิริปาณิก)

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง ของมหาวิทยาลัยบูรพา


..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีชร)

วันที่ 24 เดือน เมษายน พ.ศ. 2563

ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี เนื่องด้วยมาจากการแนะนำตรวจสอบแก้ไข และช่วยเหลือทุกครั้งเมื่อมีข้อสงสัยจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนรรตน์ อนันทนาธร ประธานหลักสูตร ยุทธศาสตร์และความมั่นคง คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา และอาจารย์ที่ปรึกษา งานนิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึงคณาจารย์สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ที่สอนในระดับปริญญาโท และอาจารย์พิเศษทุก ๆ ท่าน ที่ให้คำปรึกษาจนทำให้งานนิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานนิพนธ์ชิ้นนี้จะเป็นประโยชน์ในการศึกษาครั้งต่อไป

ปิโยรส ศรีคำน้อย

60920325: สาขาวิชา: ยุทธศาสตร์และความมั่นคง; ร.ม. (ยุทธศาสตร์และความมั่นคง)

คำสำคัญ: การรับรู้/ โครงการเขตพัฒนาพิเศษเศรษฐกิจภาคตะวันออก/ สนามบินอู่ตะเภา/ ระยอง/ ประชาชน

ปิโยรส ศรีคำน้อย: การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง. (THE PERCEPTION OF PEOPLE TO THE U-TAPAO AIRPORT DEVELOPMENT PROJECT AND THE EASTERN AVIATION TRAINING CENTER IN BAN CHANG DISTRICT, RAYONG PROVINCE.) คณะกรรมการควบคุมคุณภาพนิพนธ์: อนุรัตน์ อนันทนาธร, D.P.A., 119 หน้า. ปี พ.ศ. 2563.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และเพื่อเปรียบเทียบระดับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ใช้การวิจัยแบบเชิงปริมาณ (Quantitative research) ประชากรที่ใช้เป็นประชากรที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 400 คนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการ สมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง การวิเคราะห์ข้อมูล ประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ในการทดสอบสมมติฐาน ใช้การทดสอบค่าที (t-Test) และใช้ค่าสถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way - ANOVA) ถ้าพบว่ามีนัยสำคัญทางสถิติจะทดสอบรายคู่ด้วยวิธี LSD (Least Significant Difference : LSD) ที่ระดับนัยสำคัญ .05

ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองที่ตอบแบบสอบถาม มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉางจังหวัดระยอง ส่วนใหญ่ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย=2.93) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการรับรู้ในนโยบาย (ค่าเฉลี่ย= 3.28) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ค่าเฉลี่ย= 3.15) ด้านการบริหารจัดการ (ค่าเฉลี่ย= 2.78) ด้านการบริการจัดการทรัพยากร (ค่าเฉลี่ย= 2.73) และ ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (ค่าเฉลี่ย= 2.72) ตามลำดับ ข้อเสนอแนะเมื่อวิเคราะห์จากผลการวิจัยพบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน น้อยที่สุด และด้านการบริการจัดการทรัพยากร รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งสร้างการรับรู้ในเรื่องดังกล่าวข้างต้น หรือนำผลการวิจัยไปพัฒนาต่อยอดต่อไป

60920325: MAJOR: STRATEGY AND SECURITY; M.POL.SC. (STRATEGY AND SECURITY)

KEYWORDS: BANCHANG/ U-TAPAO INTERNATIONAL AIRPORT/ EASTERN ECONOMIC CORRIDOR/ PERCEPTION

PIYOROS SRIKHAMNOI: THE PERCEPTION OF PEOPLE TO THE U-TAPAO AIRPORT DEVELOPMENT PROJECT AND THE EASTERN AVIATION TRAINING CENTER IN BAN CHANG DISTRICT, RAYONG PROVINCE. ADVISORY COMMITTEE: ANURAT ANANTANATORN, D.P.A., 119 P. 2020.

The objectives of this research were to study and to compare the level of The Perception of people to the U-tapao Airport Development Project and the Eastern Aviation Training Center in Ban Chang District, Rayong Province. The study was a quantitative research. The study included a sample 400 people in Ban Chang District, Rayong Province as classified by the personal factors's gender, age, education level, marital status, occupation, monthly income and length of residency in Ban Chang District.

The data were gathered through the use of questionnaires, and analyzed using the software comprising Frequency, Percentage, Mean, Standard Deviation, as well as inferential statistics which consisted of Independent Sample-test, One-way - ANOVA, Least Significant Difference, and Pearson Correlation Coefficient at 0.05 level of significance.

The results show that the samples is people awareness of the the U-tapao Airport Development Project and the Eastern Aviation Training Center in Ban Chang District, Rayong Province. the overall perception toward was at a middle level (mean = 2.93) when considered in each aspect, found that in the middle level of 5 aspects : The Policy Awareness (mean = 3.28), The Infrastructure Development (mean = 3.15), The Administration Management (mean = 2.78), The Resource Management Services (mean = 2.73) and The Public participation (mean = 2.72), respectively.

The suggestion when analyzed from the research results was found that people in Ban Chang District, Rayong Province have the perception of people to the U-tapao Airport Development Project and the Eastern Aviation Training Center in Ban Chang District, Rayong Province. In terms the least of the public participation. And the resource management, respectively. The researcher is of the opinion that the relevant agencies should speed up the perception on the above issues or use the research results to further develop.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ขอบเขตการวิจัย.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
2 การทบทวนวรรณกรรม.....	7
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้.....	7
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC).....	12
โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก.....	32
บริบทของอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง.....	39
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	49
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	53
สมมติฐานการวิจัย.....	54
3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	55
ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง.....	55
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	57
วิธีสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ.....	57
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	59
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	60
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	60

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการศึกษา.....	62
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์.....	62
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม.....	63
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบิน อุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง.....	66
ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบิน อุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	75
ตอนที่ 4 ผลการศึกษาข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง.....	91
5 สรุปอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	93
สรุปผลการศึกษา.....	94
ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	94
การอภิปรายผลการศึกษา.....	95
ข้อเสนอแนะการนำวิจัยไปใช้.....	99
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	101
บรรณานุกรม.....	102
ภาคผนวก.....	105
ภาคผนวก ก.....	106
ภาคผนวก ข.....	112
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	119

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3-1	การกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง..... 56
3-2	ผลการวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น (Reliability)..... 58
4-1	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ..... 63
4-2	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ..... 63
4-3	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา..... 64
4-4	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพการสมรส..... 64
4-5	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ..... 65
4-6	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน..... 65
4-7	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในอำเภอ บ้านฉาง จังหวัดระยอง..... 66
4-8	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง..... 67
4-9	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการรับรู้ใน นโยบาย..... 68
4-10	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน..... 69
4-11	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการบริหารจัดการ..... 70
4-12	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร..... 72
4-13	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน..... 74

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-14 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามเพศ.....	75
4-15 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามอายุ.....	76
4-16 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระดับการศึกษา.....	77
4-17 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพการสมรส.....	78
4-18 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามอาชีพ.....	79
4-19 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD) อาชีพกับด้านการบริการจัดการทรัพยากร.....	80
4-20 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....	82
4-21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัย เรื่องการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัย ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง.....	83
4-22 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD) ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม.....	84

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-23 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ระยะเวลา ที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับด้านการบริหารจัดการ.....	86
4-24 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ระยะเวลา ที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับการบริการจัดการทรัพยากร.....	88
4-25 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ระยะเวลา ที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน....	90
4-26 ข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบิน อู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง.....	92
5-1 ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	95

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2-1 กระบวนการรับรู้.....	8
2-2 พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC).....	15
2-3 การแบ่งการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ เขตพัฒนาเมือง.....	18
2-4 ภาพอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ.....	19
2-5 พื้นที่โครงการพัฒนาศูนย์บินอยู่ท่าอากาศยานและเมืองการบินภาคตะวันออก.....	34
2-6 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	54

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันบริบทและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงของสังคมโลกเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการปรับตัวของนานาประเทศทั่วโลก และประเทศไทยก็ได้รับอิทธิพลของการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้น ทั้งเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการปกครอง โดยเฉพาะความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีที่ล้ำหน้าอย่างก้าวกระโดด ทำให้ประเทศถูกผลักดันให้เร่งพัฒนาและสร้างความเจริญเพื่อไปสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 (Thailand 4.0) ด้วย และความเจริญที่มาอย่างรวดเร็ว ซึ่งภาครัฐจำเป็นต้องปรับตัวและเตรียมการรองรับให้ทันต่อสถานการณ์ ความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น โดยเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกมิติ เพื่อส่งมอบบริการสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและคุณภาพให้กับประชาชน และตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ, 2560) บริบทของนโยบายสาธารณะในกระแสการปฏิรูปมีเงื่อนไขของสังคมเข้ามาเกี่ยวข้องที่สลับซับซ้อนและหลากหลายมากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนบริบทของการบริหารงานภาครัฐเข้าสู่ระบบอภิบาล (Governance) ทำให้กระบวนการนโยบายมีผู้แสดง และความต้องการที่หลากหลายมากขึ้น ทำให้ภาครัฐต้องหันกลับมาให้ความสนใจต่อการตอบสนองต่อกระแสความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เหล่านี้ โดยเฉพาะความตระหนักถึงภาวะการณ์พึงพาหน่วยงานต่าง ๆ ในสังคมในการให้บริการสาธารณะและการแก้ไขปัญหาสังคมและกระบวนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพลเมือง ทำให้เกิดเครือข่ายนโยบายในลักษณะต่าง ๆ ขึ้น พร้อม ๆ กับความต้องการข้อมูลและความรู้ในการใช้ป็นองค์ประกอบสำคัญในการวิเคราะห์ปัญหาและทางเลือกนโยบาย สังคม ในลักษณะของการเมืองภาคพลเมือง เป็นการเมืองที่ตั้งอยู่บนฐานของการตระหนักรู้ถึงสิทธิและหน้าที่ที่สามารถปรับเปลี่ยนทัศนคติได้และนำไปสู่พฤติกรรมของพลเมืองในระบอบประชาธิปไตยได้อย่างเหมาะสม (นริศ จันทวรรณ, 2560)

ในปี พ.ศ. 2559 รัฐบาลมีแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) โดยกรอบแนวคิดการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เป็นโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษขนาดใหญ่ (Mega project) ที่รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา มุ่งมั่นและผลักดันโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่สามจังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา ที่มีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์และเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมหลักของประเทศ ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่รองรับความเจริญเติบโตของภูมิภาคใน

กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยการแบ่งออกเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมืองด้วยการส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต โดยส่งเสริมให้เป็นอุตสาหกรรมสีเขียว มีการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงทั้งระบบและมีประสิทธิภาพ การให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน การพัฒนาเมืองและความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ การดำเนินการด้านผังเมือง สิ่งแวดล้อม การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ การพัฒนาแหล่งน้ำให้มีคุณภาพและพอเพียงกับอุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว และอุปโภคบริโภค และประเมินผลกระทบต่อประชาชน โดยให้มีพระราชบัญญัติการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ข้อมูลจากร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560 กล่าวว่า ภาคตะวันออกของประเทศไทยเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง หากมีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนแล้วจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมให้มีการประกอบพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ดังกล่าว แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่เอื้อต่อการดำเนินพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกได้อย่างเต็มศักยภาพทั้งการจัดทำระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ยังขาดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน สมควรกำหนดให้ภาคตะวันออกเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่มีการวางแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ชัดเจนแน่นอน โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีการบูรณาการการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันทั้งในและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและการประกอบกิจการ การพัฒนา EEC เป็นตัวอย่างการบูรณาการการพัฒนาที่คำนึงถึงการต่อเนื่องเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน การใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์กับประเทศสูงสุด โดยมีการจัดวางตำแหน่งสถานประกอบการและตำแหน่งการจัดวางระบบสาธารณูปโภคที่เหมาะสม และอยู่บนพื้นฐานความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนประชาชนในพื้นที่ และผู้ประกอบการกิจการ รวมทั้งการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ซึ่งแน่นอนประชาชนในพื้นที่จะมีระบบสาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้นจากการพัฒนาที่ระบบ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการต่าง ๆ ใน EEC เป็นการต่อยอดจากการพัฒนาโครงการที่มีอยู่เดิม ซึ่งสอดคล้องกับหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยคำนึงถึงการสร้างนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยถือว่า การพัฒนา EEC เป็นกลไกขับเคลื่อน ‘ประเทศไทย 4.0’ แบบก้าวกระโดด และเป็นพื้นที่เป้าหมายแรกในการสร้างการลงทุน

อุตสาหกรรมเป้าหมาย สร้างระบบการถ่ายโอนเทคโนโลยีขั้นสูงสู่คนไทย ด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจแบบมีส่วนร่วม (ประชาชนได้ประโยชน์อะไรจากการพัฒนา EEC?, 2560)

นโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจนต้องการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศและภูมิภาค ทำให้เกิดการขยายตัวทางอุตสาหกรรมและธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง เกิดความต้องการสนามบินเพื่อรองรับการเจริญเติบโต อีกทั้งรัฐบาลได้เสริมศักยภาพระบบโครงสร้างโลจิสติกส์ในภูมิภาคที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนั้น เนื่องจากสนามบินอยู่ตะเภาตั้งอยู่บนตำแหน่งยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมโดยอยู่ในพื้นที่ที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง ใกล้แหล่งท่องเที่ยว แหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ ประกอบกับอยู่บนถนนสายหลักของประเทศ ใกล้เส้นทางรถไฟและท่าเรือขนาดใหญ่ จึงถูกพิจารณาจากภาครัฐและเอกชนว่ามีศักยภาพเพียงพอและเร่งผลักดันให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แบบเต็มรูปแบบเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย (พิสุทธ์ แดงเผือก, 2554)

ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นส่วนหนึ่งในเขตพื้นที่การพัฒนาโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern economic corridor development) มีศักยภาพในด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีสถานที่ตั้งใกล้กับแหล่งชุมชนทำให้มีโครงการหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก ประกอบกับมีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก โครงการของรัฐบาลมีการขยายถนนสาย 36 มอเตอร์เวย์พัทยา-บ้านฉาง และรถไฟรางคู่ ขนส่งผู้โดยสาร และการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาเป็นสนามบินพาณิชย์ มีบ้านจัดสรร จำนวนมาก เป็นแหล่งผลไม้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวและสามารถสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกร ได้แก่ พุทราซูปเปอร์จัม โบซึ่งลูกโตและหวาน มะม่วงพันธุ์อาร์ทูอิทมีผลใหญ่กลม ขณะสุขเปลือกมีสีเหลืองอมแดง เนื้อสีเหลืองมะนาว รสชาติหวานได้รับนิยมนิยมจากคนไทยและต่างประเทศ ด้านอุตสาหกรรมพาณิชยกรรมและแรงงาน อำเภอบ้านฉางมีศักยภาพในด้านอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ห้างสรรพสินค้า ธนาคาร เนื่องจากมีโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่จำนวนมาก ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อำเภอบ้านฉางมีศักยภาพในด้านทรัพยากรธรรมชาติ เนื่องจากมีพื้นที่ป่าและทะเลที่สวยงามพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีโรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร และบริเวณชายหาด (ที่ทำการปกครองอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง, 2562) จากที่กล่าวมาข้างต้น เขตพื้นที่อำเภอบ้านฉางจึงนับว่าเป็นเขตจุดยุทธศาสตร์หนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ มีศักยภาพในการรองรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อพัฒนาความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจแต่อย่างไรก็ตามปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมาก คือ ประชาชนผู้ที่อาศัยอยู่ในอาณาบริเวณสนามบินอยู่ตะเภา จะต้องมีความรู้ ความเข้าใจและสามารถการรับรู้ นโยบายนั้น ๆ อย่างถูกต้อง เพื่อ

ขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมอันก่อให้เกิดการพัฒนาชุมชนและประเทศต่อไป

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นผู้วิจัยได้มีความตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาข้างต้น จึงได้ทำการศึกษางานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

คำถามการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลต่อการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกันหรือไม่
2. ระดับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับใด
3. ข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวมเป็นอย่างไร เพื่อนำผลการวิจัยไปปรับปรุงพัฒนา และเสนอแนวการปรับปรุงพัฒนา การสื่อสารส่งเสริมการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
2. เพื่อเปรียบเทียบระดับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมุ่งศึกษา การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ใน 5 มิติ (รัตนดาวรรณ

ถนอมรอด, 2561) ได้แก่ 1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย 2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 3. ด้านการบริหารจัดการ 4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร และ 5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาคือ เขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มประชากรที่จะใช้ศึกษา คือ ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวนทั้งสิ้น 74,516 คน โดยเป็นประชาชนที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนราษฎรตามสถิติ ณ เดือนธันวาคม 2561 (ที่ทำการปกครองอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง, 2562)

ขอบเขตด้านระยะเวลา

การวิจัยนี้ศึกษาตั้งแต่ เดือนกันยายน พ.ศ. 2562 – มีนาคม พ.ศ. 2563 เป็นระยะเวลา 7 เดือน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการสามารถนำผลการวิจัยไปพัฒนา ปรับปรุงแก้ไข การสื่อสาร และส่งเสริมการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ สามารถนำผลการวิจัยไปต่อยอดพัฒนาพื้นที่ เพื่อสร้างการรับรู้ และรองรับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้

3. ผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ สามารถนำไปประยุกต์ ต่อยอดงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ในโครงการต่าง ๆ ของประชาชนในการพัฒนาชุมชน ให้แก่นักวิชาการ นิสิต รวมถึงผู้ที่สนใจศึกษา ค้นคว้างานที่เกี่ยวข้องต่อไป

นิยามศัพท์เฉพาะ

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง หมายถึง การได้รับข้อมูลข่าวสารของประชาชนของ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เกี่ยวกับโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย 2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 3. ด้านการบริหารจัดการ 4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร และ 5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ด้านการรับรู้ในนโยบาย หมายถึง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เกี่ยวกับความ ชัดเจนของวิสัยทัศน์ แนวทางการดำเนินการและเป้าหมายของการพัฒนา การประชาสัมพันธ์ถึง หลักการแนวทางการพัฒนา วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการพัฒนาตาม โครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ให้ประชาชนทราบ

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หมายถึง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการ พัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่มีต่อ ความพร้อมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ไฟฟ้า น้ำประปา การจัดการจราจร การออกแบบ วางผังเมืองของอำเภอบ้านฉาง เพื่อรองรับ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาค ตะวันออก

ด้านการบริหารจัดการ หมายถึง การรับรู้ของประชาชน ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่มีต่อการบริหารจัดการการปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง ในพื้นที่อำเภอบ้าน ฉาง เพื่อรองรับโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ได้แก่ การมี บุคลากร งบประมาณ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอต่อการพัฒนาชุมชน

ด้านการบริการจัดการทรัพยากร หมายถึง การรับรู้ของประชาชนในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่มีต่อการอนุรักษ์ทรัพยากร ธรรมชาติ อาทิ แหล่งบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูล ฝอยและสิ่งปฏิกูล ฯลฯ ในพื้นที่ภายหลังการดำเนิน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการ บินภาคตะวันออก รวมถึงมีมาตรการควบคุมมลพิษทางเสียงและฝุ่นละออง และณรงค์เพื่อรักษา ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน หมายถึง การรับรู้ของประชาชนในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่มีต่อการส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการเข้าไปเป็น อาสาสมัคร สมาชิก หรือเครือข่ายต่าง ๆ เพื่อร่วมกันพัฒนาชุมชนตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก หมายถึง เป็น โครงการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตามนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นสนามบิน นานาชาติหลักแห่งที่ 3 ของประเทศไทยและธุรกิจต่อเนื่อง เป็นเขตส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก เพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่ EEC และเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับสนามบิน ดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็น Aviation hub ที่สำคัญในภูมิภาค

ประชาชน หมายถึง บุคคลที่พำนักอาศัยอยู่ในเขตอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ซึ่งเป็น กลุ่มประชาชนที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนราษฎรตามสำนักทะเบียนอำเภอบ้านฉาง

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

การวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้วิจัยได้ศึกษาจากเอกสาร แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย แบ่งออกเป็นส่วนตัวต่าง ๆ ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้
2. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
3. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก
4. บริบทของอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดในการวิจัย
7. สมมติฐานการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้

1. ความหมายของการรับรู้

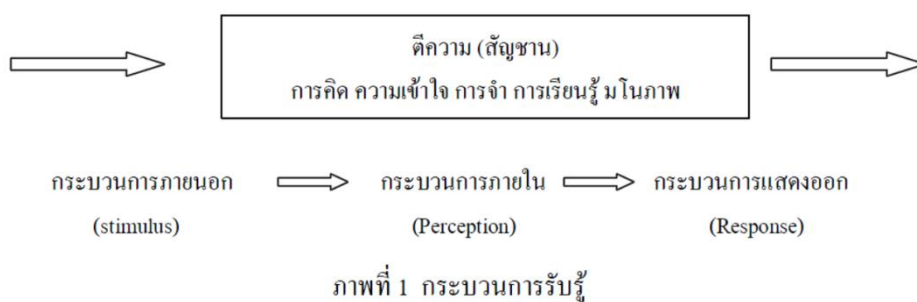
ลินซี และ ทอมสัน (Lindzey & Thomson, 1975, pp. 90-135 อ้างถึงใน (ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ, 2534) กล่าวว่า การรับรู้คือกระบวนการทางจิตวิทยาพื้นฐานของบุคคล เพราะถ้าปราศจากการรับรู้แล้ว บุคคลไม่มีความจำ ความคิด หรือการเรียนรู้ การรับรู้เกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ นั้นประกอบด้วยขั้นตอนคือ เมื่อบุคคลรับพลังจากสิ่งเร้าซึ่งจะเร้าประสาทสัมผัส แล้วประสาทสัมผัสจะส่งรหัสพลังงานผ่านเส้นประสาท และเส้นประสาทจะสร้างข้อมูลต่อไปยังสมอง ซึ่งขั้นสุดท้ายของกระบวนการการจะเป็นการรับรู้เกี่ยวกับสิ่งเร้านั้น ๆ

การรับรู้ เป็นกระบวนการที่อินทรีย์หรือสิ่งมีชีวิตพยายามทำความเข้าใจกับสิ่งแวดล้อม โดยผ่านทางประสาทสัมผัส กระบวนการนี้เริ่มต้นจากการที่ข้อมูลจะสัมผัสจากสิ่งเร้าและจัดระบบสิ่งเร้าใหม่ภายในระบบการคิดในสมอง ทำให้เราทราบว่าสิ่งเร้าหรือสิ่งแวดล้อมที่สัมผัสนั้นคืออะไร มีความหมายอย่างไร มีลักษณะอย่างไร (ชูชีพ อ่อน โคนสูง, 2518)

กรรณิการ์ สุวรรณโคตร (2528) กล่าวว่า การรับรู้เป็นกระบวนการที่บุคคลใช้เลือกจัดประเภท และแปลความหมายของสิ่งเร้าจากสิ่งแวดล้อมที่มากระตุ้นประสาทรับสัมผัส และพาดพิงข้อมูลที่แปลนี้ไปสู่การกระทำที่มีความหมาย ดังนั้นพฤติกรรมของบุคคลจะตอบสนองต่อ

สิ่งเร้าที่ได้รับอย่างไร ขึ้นอยู่กับผลการทงานของกระบวนการรับรู้ และยังคงกล่าวอีกว่าการรับรู้ ทำให้บุคคลตระหนักถึงตนเอง บุคคลอื่น สิ่งของ และเหตุการณ์ในสิ่งแวดล้อมในโลกแห่งความเป็นจริง การรับรู้ให้ความหมายหรือความสำคัญต่อบุคคลนั้น และมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรม ออกแต่ละบุคคล มีการรับรู้ต่อสิ่งเร้าในสถานการณ์เดียวกัน ได้แตกต่างกันไปตามประสบการณ์ กาลเวลา ความสนใจ ความต้องการ สภาวะอารมณ์ เป้าหมาย สถานภาพ บทบาทของตน ในครอบครัว โลกของงาน และสันทนการส่วนบุคคล การรับรู้และการแปลความหมายของสิ่งเร้า ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ความตั้งใจ ความสนใจ ความรู้ ความจำ ประสบการณ์ สภาพ อารมณ์ ความคาดหวัง ความเชื่อ ทศนคติ สติปัญญา จิตสำนึก วุฒิภาวะ และสัมพันธภาพกับผู้อื่น

สุภัทรา เสงวณิชย์ (2541) ให้ความหมายของการรับรู้ว่า หมายถึงการสัมผัสที่สามารถสื่อความหมาย เป็นการแปลหรือตีความแห่งการสัมผัสที่ได้รับออกมาเป็นหนึ่งสิ่งใดที่มีความหมายอันเป็นสิ่งที่รู้จักและเข้าใจกัน ในการแปลหรือตีความหมายของการสัมผัสนั้นจำเป็นที่จะใช้ประสบการณ์เดิมหรือความชัดเจนแต่หนหลัง แต่หากคนเราไม่มีความรู้เดิมหรือเดิมเรื่องนั้น ๆ ไป ก็จะไม่มีการรับรู้สิ่งนั้น ๆ จะมีก็เพียงแต่ที่สัมผัสกับสิ่งเร้าเท่านั้น กระบวนการของการรับรู้จึงหมายถึง กระบวนการที่คาบเกี่ยวระหว่างความรู้สึกความเข้าใจ การคิด การเรียนรู้ การตัดสินใจ และเป็นการแสดงพฤติกรรม ซึ่งสามารถเขียนเป็นแผนภูมิดังนี้



ภาพที่ 2-1 กระบวนการรับรู้

สุธรรม รัตนโชติ (2553) ได้กล่าวว่าการรับรู้ หมายถึง ความจริง (Reality) ของสิ่งนั้น หมายความว่า ความจริงของสิ่งต่าง ๆ คือ การรับรู้ต่อสิ่งนั้น ๆ นั่นเอง ไม่มีใครรู้ว่าตัวตนจริง ๆ ของสิ่งนั้นเป็นอย่างไร แต่รับรู้ว่าเป็นสิ่งนั้นคืออะไร การรับรู้จึงเป็นความจริงของสิ่งนั้น บุคคลจะถูกรูมล้อมด้วยสิ่งเร้าซึ่งมาจากสิ่งแวดล้อมผ่านเข้ามาในความรู้สึกสัมผัส (Senses) โดยการเห็น ได้ยิน

ได้กลิ่น ได้รส และสัมผัส หรือประสาทสัมผัส ตา หู จมูก ลิ้น และผิวหนัง และบุคคลจะเลือกรับรู้เฉพาะที่สนใจ

จากความหมายข้างต้นสรุปได้ว่า การรับรู้ (Perception) หมายถึง กระบวนการทางจิตวิทยาที่บุคคลได้รับความรู้สึกในเหตุการณ์ต่าง ๆ แล้วแปลความหมายหรือตีความหมายจากสิ่งเร้าที่ได้รับเข้ามา ผ่านการวิเคราะห์โดยอาศัยความจำ ความรู้และประสบการณ์เดิมที่มีอยู่ ออกมาเป็นความรู้ความเข้าใจ

2. ลักษณะของการรับรู้

สมฤดี วิเศษเวทย์ (2536) จากการรวบรวมข้อมูลได้กล่าวถึงลักษณะของการรับรู้ ดังนี้

1. การรับรู้เป็นสิ่งที่ต้องอาศัยจิตจึงจะเกิดขึ้นได้ ถ้าปราศจากจิตการรับรู้จะมีไม่ได้
2. การรับรู้คือการรับรู้ข้อมูลบางอย่างเข้ามาไว้ในใจ รอยประทับเป็นการรับรู้ที่จัดทำหน้าที่เป็นเพียงตัวรับ คือยอมให้ข้อมูลบางอย่างผ่านเข้ามาทางประสาทสัมผัสและไม่มีอำนาจที่จะสร้างข้อมูลมาเอง

3. การรับรู้แต่ละครั้งเกิดขึ้นแล้วก็สิ้นสุด มีลักษณะเป็นการเกิดดับ ๆ ไม่คงที่และติดต่อกันเป็นกระบวนการต่อเนื่องที่ไม่ใช่หนึ่งเดียวตลอด ระหว่างการรับรู้แต่ละครั้งมีช่องว่างไม่ได้เชื่อมต่อกัน

4. การรับรู้แต่ละครั้งมีลักษณะเฉพาะของตัวเอง จำกัดอยู่ภายในขอบเขตของตัวเอง โดยไม่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ครั้งอื่น ดังนั้น จึงเป็นอิสระไม่ผูกพันกันและแยกออกจากกันได้อย่างเด็ดขาดกับการรับรู้ครั้งต่อไป

3. กระบวนการของการรับรู้

กระบวนการของการรับรู้ (Process) เป็นกระบวนการที่คาบเกี่ยวกันระหว่างเรื่องความเข้าใจ การคิด การรู้สึก (Sensing) ความจำ (Memory) การเรียนรู้ (Learning) การตัดสินใจ (Decision making) การรับรู้จะเกิดขึ้นได้ ต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกระบวนการดังนี้ (วิไลวรรณ ศรีสงคราม, 2559)

ขั้นที่ 1 สิ่งเร้า (Stimulus) มากระทบอวัยวะสัมผัสของอินทรีย์

ขั้นที่ 2 กระแสประสาทสัมผัสวิ่งไปยังระบบประสาทส่วนกลาง ซึ่งมีศูนย์อยู่ที่สมองเพื่อสั่งการ ตรงนี้เกิดการรับรู้ (Perception)

ขั้นที่ 3 สมองแปลความหมายออกมาเป็นความรู้ความเข้าใจ โดยอาศัย ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม ความจำ เจตคติ ความต้องการ ปทัสถาน บุคลิกภาพ เชาวน์ปัญญา ทำให้เกิดการตอบสนองอย่างใดอย่างหนึ่ง การรับรู้ (Perception)

สุธรรม รัตน โขติ (2553) ได้กล่าวว่า กระบวนการรับรู้ (Perception process) เป็นกระบวนการทางความคิด (Cognitive process) ที่ประกอบด้วย สิ่งเร้า (Stimuli) ซึ่งอยู่ในสิ่งแวดล้อมของการดำเนินชีวิต กระบวนการรับรู้ ประกอบด้วย การสังเกต เลือกลง และการแปลความหมาย และก่อให้เกิดการตอบสนอง (Response) โดยมีทัศนคติ ความรู้สึก แรงจูงใจ พฤติกรรม เหล่านี้เป็นต้น โดยมีกระบวนการดังนี้

1. การเลือกรับรู้ (Perceptual selection)

เมื่อบุคคลเปิดรับต่อสิ่งเร้าและตั้งใจรับต่อสิ่งเร้าที่เข้ามากระทบแล้ว บุคคลจะเลือกสรรเฉพาะสิ่งเร้าที่ตรงกับความต้องการ และทัศนคติของตนเท่านั้น ในแต่ละกรณีดังกล่าว บุคคลจะเลือกเปิดรับต่อสิ่งเร้าโดยอาศัยพื้นฐานทางจิตวิทยาของตนเองเป็นหลัก และด้วยเหตุที่สิ่งเร้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการโฆษณาประชาสัมพันธ์ซึ่งมีอยู่มากมายหลายรูปแบบกระบวนการเลือกรับรู้จึงแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การเปิดรับ การตั้งใจรับและการเลือกรับรู้รายละเอียด

2. การจัดองค์ประกอบารรับรู้ (Perceptual Organization)

การจัดองค์ประกอบารรับรู้ หมายถึงการที่บุคคลจัดข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เข้าด้วยกันให้เป็นระเบียบเพื่อให้มีความหมายที่เข้าใจได้มากขึ้นและเพื่อให้สามารถแสดงพฤติกรรมตอบสนองได้ถูกต้องหลักพื้นฐานของการจัดองค์ประกอบารรับรู้คือ “การรวมกลุ่ม” (Integration) ซึ่งหมายความว่า บุคคลรับรู้สิ่งเร้าในลักษณะเป็นภาพรวม (An organized whole) ไม่ได้มองสิ่งเร้าแต่ละส่วนที่แยกกันการมองเป็นภาพรวมจะช่วยให้การประมวลข้อมูลเพื่อให้เข้าใจความหมายได้ง่ายเข้าซึ่งสอดคล้องตามหลัก จิตวิทยาของเกสตัลท์ (Gestalt psychology) ที่กล่าวไว้ว่า “ส่วนรวมมีความสำคัญมากกว่าส่วนย่อยรวมกัน” (The whole is greater than the sum of the parts)

4. กลไกของการรับรู้

กลไกการรับรู้เกิดขึ้นจากทั้งสิ่งเร้าภายนอกและภายในอินทรีย์มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม อวัยวะรับสัมผัส (Sensory organ) เป็นเครื่องรับสิ่งเร้าของมนุษย์ ส่วนที่รับรู้ความรู้สึกของอวัยวะรับสัมผัสอาจอยู่ลึกเข้าไปข้างในซึ่งมองจากภายนอกไม่เห็น อวัยวะรับสัมผัสแต่ละอย่างมีประสาทรับสัมผัส (Sensory nerve) ช่วยเชื่อมอวัยวะรับสัมผัสกับเขตแดนการรับสัมผัสต่าง ๆ ที่สมอง และส่งผ่านประสาทมอเตอร์ (Motor nerve) ไปสู่อวัยวะมอเตอร์ (Motor organ) ซึ่งประกอบไปด้วยกล้ามเนื้อและต่อมต่าง ๆ ทำให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนองของอวัยวะมอเตอร์ และจะออกมาในรูปใดขึ้นอยู่กับ การบังคับบัญชาของระบบประสาท ส่วนสาเหตุที่มนุษย์เราสามารถไวต่อความรู้สึก ก็เพราะเซลล์ประสาทของประสาทรับสัมผัสแบ่งแยกแตกออกเป็นกิ่งก้านแผ่ไปติดต่อกับอวัยวะ

รับสัมผัส และที่อวัยวะสัมผัสมีเซลล์รับสัมผัสที่มีคุณสมบัติเฉพาะตัวจึงสามารถทำให้มนุษย์รับสัมผัสได้จิตใจติดต่อกับโลกภายนอกได้โดยการสัมผัส คนตาบอดเมื่ออธิบายให้ฟังว่าสีแดง สีเขียว เป็นอย่างไร เขาก็จะเข้าใจให้ถูกต้องไม่ได้เลย เพราะเรื่องสีจะต้องรู้ด้วยตา เครื่องมือสัมผัสอย่างหนึ่งที่ทำหน้าที่อย่างหนึ่ง คนหูหนวกย่อมไม่รู้ลึกถึงลีลาความไพเราะของเสียงเพลง ดังนั้นการสอนจึงเน้นว่า “ให้สอน โดยทางสัมผัส” การรับรู้ นับว่าเป็นพื้นฐานสำคัญของการเรียนรู้ การรับรู้ที่ถูกต้องจึงจะส่งผลให้ได้รับความรู้ที่ถูกต้อง นักเรียนต้องได้การรับรู้ที่ถูกต้องมิฉะนั้นความรู้ที่รับไปก็ผิดหมด มนุษย์ย่อมมีพฤติกรรมสนองตอบสิ่งแวดล้อมกระบวนการของการรับรู้เป็นสิ่งแรกที่มนุษย์สนองตอบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบประสาท อวัยวะสัมผัสเป็นปัจจัยสำคัญของกระบวนการรับรู้ต้องมีความสมบูรณ์จึงจะสามารถรับรู้สิ่งเร้าได้ดี เพราะอวัยวะสัมผัสรับสิ่งเร้าที่มากกระทบประสาทรับสัมผัสส่งกระแสประสาทไปยังสมองเพื่อให้สมองแปลความหมายออกมาเกิดเป็นการรับรู้ และอวัยวะสัมผัสของมนุษย์มีขีดความสามารถจำกัด กลิ่นอ่อนเกินไป เสียงเบาเกินไป แสงน้อยเกินไปย่อมจะรับสัมผัสไม่ได้ ดังนั้นประเภท ขนาด คุณภาพของสิ่งเร้าจึงมีผลต่อการรับรู้และการตอบสนอง สิ่งเร้าบางประเภทไม่สามารถกระตุ้นอวัยวะสัมผัสของเราได้ เช่น คลื่นวิทยุ (มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 2553)

5. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

กันยา สุวรรณแสง (2544) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการรับรู้ไว้ว่าสิ่งเร้าอย่างเดียวกันอาจจะทำให้คนสองคนสามารถรับรู้ต่างกัน ได้ การที่มนุษย์สามารถรับรู้สิ่งต่าง ๆ ได้ต้องอาศัยปัจจัยหลายอย่างและจะรับรู้ได้ดีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้เช่น ประสบการณ์ วัฒนธรรม การศึกษา ดังนั้นการที่บุคคลจะเลือกรับรู้สิ่งเร้าใจอย่างใดอย่างหนึ่ง ในขณะใดขณะหนึ่งนั้นจึงขึ้นอยู่กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้มี 2 ประเภท คือ

1. อิทธิพลที่มาจากภายนอก ได้แก่ ความเข้มและขนาดของสิ่งเร้า (Intensively and size) การกระทำซ้ำ ๆ (Repetition) สิ่งที่ตรงกันข้าม (Contrast) การเคลื่อนไหว (Movement)
2. อิทธิพลที่มาจากภายใน ได้แก่ แรงจูงใจ (Motive) การคาดหวัง (Expectancy) ความสนใจ อารมณ์ความคิดและจินตนาการ ความรู้สึกต่าง ๆ ที่บุคคลได้รับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ประการแรกลักษณะของผู้รับรู้กับประการที่สองลักษณะของสิ่งเร้า ดังนี้

ปัจจัยการรับรู้มี 2 ประเภท คือ

1. ลักษณะของผู้รับรู้อัตลักษณ์ของผู้รับรู้อาจพิจารณาจากการที่บุคคลจะเลือกรับรู้สิ่งใดก่อนหรือหลังมากหรือน้อยอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของผู้รับรู้อย่างเป็นสำคัญประการหนึ่ง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้รับรู้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ด้าน คือ ด้านกายภาพกับด้านจิตวิทยา

1.1 ด้านกายภาพ หมายถึง อวัยวะสัมผัส เช่น หู ตา จมูก และอวัยวะสัมผัสอื่น ๆ ปกติหรือไม่ มีความรู้สึกสัมผัสสมบูรณ์เพียงใด ความสมบูรณ์ของอวัยวะสัมผัส จะทำให้รับรู้ได้คือการรับรู้บางอย่างเกิดจากอวัยวะสัมผัส 2 ชนิดทำงานร่วมกัน เช่น ลิ้นและจมูกช่วยกันรับรส การรับรู้จะมีคุณภาพดีขึ้นถ้าเราได้รับสัมผัสหลายทาง เช่น เห็นภาพและได้ยินเสียงในเวลาเดียวกัน ทำให้เราแปลความหมายของสิ่งเร้าได้ถูกต้อง

1.2 ด้านจิตวิทยา ปัจจัยทางด้านจิตวิทยาของคนที่มามีอิทธิพลต่อการรับรู้มีหลายประการ เช่น ความจำ อารมณ์ ความพร้อม สติปัญญา การสังเกตพิจารณา ความสนใจความตั้งใจ ทักษะค่านิยม วัฒนธรรม ประสบการณ์เดิม เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นผลจากการเรียนรู้เดิมและประสบการณ์เดิม

นอกจากปัจจัยสำคัญดังกล่าวแล้วยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้อีก ได้แก่ สมรรถภาพของอวัยวะสัมผัส ความสามารถของสมอง และประสาทสัมผัสที่จะได้รับ เลือกจัดหมวดหมู่และตอบสนอง รวมทั้งขนาดและชนิดของสิ่งเร้า ดังเช่น บุคคลจะรับรู้สิ่งเร้าได้ดีและรวดเร็ว ถ้าสิ่งเร้านั้นมีความเข้มมาก ขนาดของสิ่งเร้านั้นใหญ่มากและสะกดตา โดยเฉพาะสิ่งเร้าใหม่ ๆ ที่เรารู้จักน้อย บุคคลจะใส่ใจและเกิดการรับรู้ หากพบว่าความแตกต่างกันของสิ่งเร้าเกิดขึ้น และสิ่งเร้านั้นเกิดขึ้นซ้ำ ๆ และมีการเคลื่อนไหวบุคคลจะรับรู้ต่อสิ่งเร้านั้นได้ดีและรวดเร็ว

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

จากการรายงานของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้อธิบายถึงความเป็นมาว่า การพัฒนาเชิงพื้นที่ในลักษณะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยในอดีตมีเพียงครั้งเดียว คือ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ที่เกิดขึ้นเมื่อกว่า 35 ปีก่อน และให้ผลประโยชน์อย่างใหญ่หลวง อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยก็ไม่ได้ดำเนินการพัฒนาในเชิงพื้นที่พิเศษอีก การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงเป็นยุทธศาสตร์ของรัฐบาลที่จะสร้างความมั่นใจให้แก่นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศและแสดงถึงความตั้งใจของรัฐบาลในการพลิกฟื้นการลงทุนประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม เป็นระบบและวัดผลได้ รวมทั้งสามารถสร้างผลประโยชน์ให้กับประเทศในอนาคต

ความสำเร็จในอดีตของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard: ESB) เมื่อปี พ.ศ. 2524 โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการระยะแรกที

ประกอบด้วย 1. บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และ 2. บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม และต่อมาในปี พ.ศ. 2539 ได้มีการศึกษาขยายพื้นที่ในการพัฒนาให้ครอบคลุม 8 จังหวัดของภาคตะวันออก

โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกถือเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับเศรษฐกิจของภาคตะวันออกและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา โดยเป็นตัวเร่งในการผลักดันการลงทุนให้ประเทศก้าวเข้าสู่การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง ตั้งแต่อุตสาหกรรมผลิตแบบเบา เช่น อุตสาหกรรมเสื้อผ้าและสิ่งทอ จนถึงอุตสาหกรรมหนัก เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมีที่มีการพัฒนามากขึ้นเป็นลำดับ

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเกิดจากแนวคิดการพัฒนาเชิงพื้นที่บนพื้นที่ที่มีศักยภาพมีความพร้อมที่จะยกระดับกลุ่มอุตสาหกรรม 5 อุตสาหกรรมเดิมซึ่งกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ และสามารถต่อยอดโครงสร้างพื้นฐานกลุ่ม 5 อุตสาหกรรมใหม่ตามนโยบายขับเคลื่อนของภาครัฐใน 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เศรษฐกิจไทยเติบโตในระยะยาว

ในการนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor Development) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันรวมระยะเวลา 1 ปีกว่าที่ผ่านมา เขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน ดำเนินการใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยจังหวัดระยอง เป็นเมืองการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เมืองนานาชาติ ธุรกิจทันสมัย และเมืองอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมพลังงาน

ในส่วนของจังหวัดระยอง นั้น มีประสบการณ์การพัฒนามาตั้งแต่จากการที่รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเริ่มตั้งแต่ปี 2524 หรือ Eastern Seaboard นับถึงวันนี้เป็นระยะเวลากว่า 35 ปี ซึ่งได้สร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านเศรษฐกิจแก่จังหวัดระยองและประเทศไทยอย่างมหาศาล

โครงการพัฒนาอีสเทิร์นซีบอร์ดเป็นจุดกำเนิดแห่งการปฏิวัติอุตสาหกรรมของประเทศไทย

1. พัฒนาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทออุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

2. สร้างอุตสาหกรรมพื้นฐานที่แข็งแกร่ง คู่ธุรกิจพลังงานและปิโตรเคมีที่ครบวงจร: นิคม อุตสาหกรรมมาบตาพุด: อุตสาหกรรม โรงกลั่นน้ำมัน โรงแยกก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรม ปิโตรเคมี อุตสาหกรรมพลาสติกและเคมีภัณฑ์

3. ประสบความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออุตสาหกรรม: เช่น ท่าเรือ แลนมลบัง มอเตอร์เวย์ รถไฟทางคู่

ความสำเร็จของโครงการพัฒนาอีสเทิร์นซีบอร์ด

1. เป็นจุดหมายปลายทางของนักลงทุนต่างประเทศ

2. เพิ่มมูลค่าการส่งออก 12 % เพิ่มการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม 12 %

3. สร้างการขยายตัวของเศรษฐกิจถึง 7 % ต่อปีตลอดระยะเวลา 20 ปีแรกที่ผ่านมา การที่รัฐบาลกำหนดโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในพื้นที่นี้อีกครั้ง จึงไม่ได้เริ่มจากศูนย์ แต่จะเป็นการเติมเต็มการพัฒนาที่ขาดหายไปเนื่องจาก Eastern Seaboard ได้มองเฉพาะมิติทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมเป็นหลัก แต่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ได้มองการพัฒนาในทุกมิติทั้งเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว การเกษตร เป็นต้น

จะเห็นว่าหลังจาก Eastern Seaboard ประเทศไทยไม่ได้มีโครงการลงทุนพัฒนาเชิงพื้นที่ ขนาดใหญ่อีกเลย แต่ประเทศอื่น ๆ ได้ลงทุนยกระดับอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง

1. ประเทศจีนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยใช้เวลา 25 ปี เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่สำคัญที่สุดของโลก

2. ประเทศเมียนมาร์กำลังสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวา และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ไปพร้อม ๆ กัน

3. ประเทศมาเลเซีย ได้กำหนด 5 เขตเศรษฐกิจพิเศษ พัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตสมัยใหม่และอุตสาหกรรมหลัก เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ สามารถรักษาความสามารถในการแข่งขัน และมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ถึง 6 % ในปี 2557

4. ประเทศเวียดนาม ได้เปิดนิคมอุตสาหกรรมการผลิตทั่วประเทศ มีการสร้างนิคมอุตสาหกรรมไฮเทค ปาร์ค ในโฮจิมินห์ ดานังและฮานอยพร้อม ๆ กัน โดยเน้น อุตสาหกรรมแรงงาน และอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเช่นเดียวกับประเทศไทยเมื่อ 30 ปี และประสบความสำเร็จในการส่งออกถึง 16% ต่อปีในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2555-2557)

5. ประเทศอินโดนีเซีย เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ 8 แห่งทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตร อิเล็กทรอนิกส์ และท่องเที่ยว

6. ประเทศอินเดีย เปิดประเทศ เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษกว่า 20 แห่งทั่วประเทศ เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมหนัก

ทั้งนี้ยังไม่นับรวมการกลับเข้าสู่เศรษฐกิจโลกของ รัสเซีย และยุโรปตะวันออก ไม่ว่าจะ เป็นโปแลนด์ ฮังการี สาธารณรัฐเช็ก สโลวาเกีย

‘เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก’ หรือ EEC คือการดึง 1. ทุน 2. ความรู้ยุคใหม่ และ 3. ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจเติบโตแบบก้าวกระโดด ทดแทนความชะงักงันทางเศรษฐกิจ มุ่งพัฒนาประเทศให้เชื่อมโยงกับโลกอีกครั้ง

EEC จึงมีความหมายอย่างยิ่งต่อ ‘ความก้าวหน้าใหม่ของประเทศ’ เพราะการนำความรู้ และเทคโนโลยีใหม่มาสร้างและพัฒนานวัตกรรมในกระแสใหม่ จะเป็นปัจจัยหลักที่ขับเคลื่อนและ สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดดท่ามกลางคลื่นความเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในด้านภูมิเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์โลก อนาคตใหม่ EEC การเติบโตของพื้นที่ EEC จะเป็นพลังที่ส่งผลต่อความก้าวหน้าใหม่ของประเทศในทุกมิติ

EEC เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เติบโต สอดคล้องเหมาะสมกับที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และ การเชื่อมโลกในแต่ละภูมิภาคย่อย ซึ่งเป็นกลยุทธ์การเคลื่อนประเทศไปสู่ความก้าวหน้ายุคใหม่ที่มี ทิศทางสอดคล้องกับสภาพของแต่ละสังคม – เศรษฐกิจ แต่ละภูมิภาค – ถิ่นย่าน ที่ซึ่งการลงทุน – การ สร้างเศรษฐกิจ – การปรับตัวสู่อุตสาหกรรม 4.0

EEC จะต้องเกิดขึ้น และต้องขับเคลื่อนให้เร็วที่สุด ขนาดเศรษฐกิจในแต่ละประเทศจะมี ขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ประเทศไทยจะถูกกดดันมากขึ้นในด้านของการลงทุน รัฐบาลไทยจึงต้องเร่ง ผลักดันให้เกิดขึ้นเป็นการลงทุนให้มากขึ้นเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน



Graphic © Asia Briefing Ltd.

ภาพที่ 2-2 พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัด ชลบุรี และจังหวัดระยอง ทั้ง 3 จังหวัดภาคตะวันออกยังพัฒนาไม่เต็มที่ยังไม่เชื่อมต่อเพื่อรองรับความเจริญออกไปจากกรุงเทพฯ จึงมีความพร้อมที่จะขยายตัวอีกครั้งหนึ่งพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของไทยได้เปรียบ

1. มีชื่อเสียงรู้จักกันดีในกลุ่มนักลงทุนต่างประเทศทั่วโลก
2. มีกลุ่มอุตสาหกรรมอยู่แล้ว
3. มีสาธารณูปโภคในระดับดีประหยัดเงินในการลงทุนเบื้องต้น
4. มีโครงสร้างผสมผสานระหว่างธุรกิจ เกษตร-อุตสาหกรรม-บริการ-ท่องเที่ยว
5. มีประชาชนที่มีความคุ้นเคยกับกิจกรรมอุตสาหกรรม ทั้งผู้ลงทุน และผู้รับจ้าง

เมื่ออาชีพ

6. มีระบบการทำงานระหว่างชุมชนกับอุตสาหกรรมในเรื่องสิ่งแวดล้อม คอยกำกับให้เกิดมาตรฐานสำหรับเมืองที่ดี

7. จะมีความเชื่อมโยงกับกับนานาชาติในพื้นที่อื่นของประเทศไทย

จังหวัดระยองมีจุดแข็งที่สำคัญ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนา คือ

1. เกิดภัยธรรมชาติที่น้อยมาก สำหรับปัญหาสำคัญ เช่น น้ำท่วมบริเวณลุ่มน้ำทับมานั้นขณะนี้จังหวัดได้จัดสรรงบประมาณผ่านแผนพัฒนาจังหวัด แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด

ภาคตะวันออก ตลอดจนงบประมาณจากกรมชลประทานมาดำเนินการแก้ไข ซึ่งมีความคืบหน้าไปมากแล้ว ดังนั้น อีกไม่นานปัญหาน้ำท่วมบริเวณนี้ก็จะหมดไป

2. มีตำแหน่งที่ตั้งที่เอื้ออำนวยต่อการลงทุน โดยเฉพาะการมีชายทะเลยาวกว่า 100 กิโลเมตร อีกทั้งใกล้กับสนามบินอู่ตะเภาที่จะได้รับการพัฒนาเป็น “เมืองมหานครการบิน” และท่าเรือแหลมฉบัง ที่จะได้รับการพัฒนาเป็น “Gateway to Asia” และห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 170 กิโลเมตร

3. มีอุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำอยู่แล้ว และไม่มีในที่แห่งอื่น โดยเฉพาะปิโตรเคมี ก๊าซธรรมชาติ

4. มีโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ เช่น อ่างเก็บน้ำ ไฟฟ้า สามารถรองรับได้อีก 10-20 ปี และหากได้รับการพัฒนาอีกไม่มาก ก็จะสามารถรองรับได้ในระยะยาว

5. โครงสร้างทางเศรษฐกิจ และวิถีชุมชนที่ผสมผสานกันอย่างลงตัว สามารถเชื่อมโยงการพัฒนา และเอื้อประโยชน์กันและกันได้ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคการท่องเที่ยว ภาคเกษตรกรรม

6. ภาคเอกชน และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง โดยเฉพาะองค์การบริหารส่วนจังหวัด หอการค้า สภาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะ

ผู้บริหารองค์กรเหล่านี้มีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล มีส่วนร่วมกับจังหวัดในการผลักดันการพัฒนาเป็นอย่างมาก

7. ประชาชนที่มีความคุ้นเคยกับกิจกรรมอุตสาหกรรม และจากประสบการณ์หรือต้นทุนจาก Eastern Seaboard ที่มีมากกว่า เกือบ 40 ปี ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC จึงไม่ได้เริ่มจากศูนย์

กรอบแนวคิดการพัฒนาเชิงพื้นที่

แบ่งการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง

1. ฉะเชิงเทรา เป็นเมืองที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเป็นเมืองอยู่อาศัย ที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้ระดับกลาง และรองรับการขยายหรือเคลื่อนย้ายหน่วยงานรัฐจากในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมไปถึงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา สปป.ลาว และจีน เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดชายแดน เช่น สระแก้ว ได้อย่างรวดเร็ว โดยเส้นทางบก

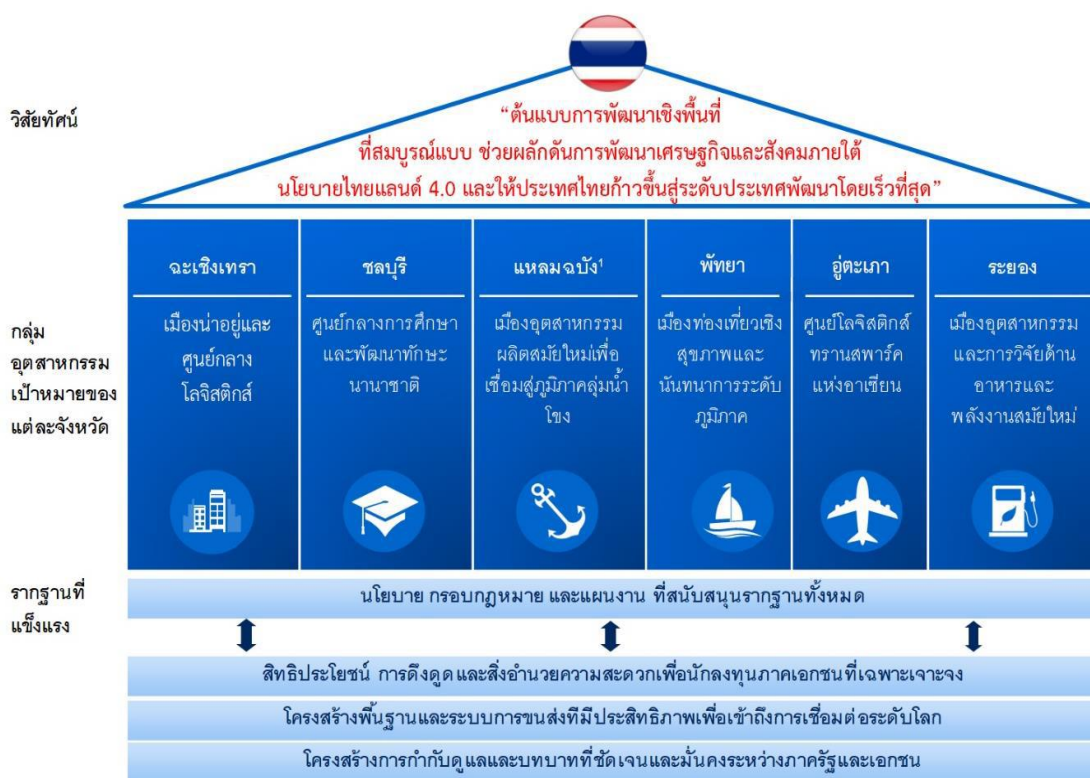
2. ชลบุรี มีศักยภาพพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนาทักษะนานาชาติ เพื่อรองรับความต้องการด้านแรงงานที่มีฝีมือสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ อีกทั้งยังพัฒนาเป็นเมืองพักตากอากาศสำหรับการอยู่อาศัย เพื่อบุคลากรชาวต่างประเทศที่ทำงานในเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ โดยมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โรงเรียนนานาชาติ ศูนย์การค้านานาชาติ เป็นต้น

3. แหลมฉบังและศรีราชา เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของอาเซียน โดยมุ่งเน้นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตขั้นสูง เช่น อุตสาหกรรมเทคโนโลยีด้านหุ่นยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ขั้นสูง อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ นอกจากนี้ ยังมี การลงทุนระบบ โลจิสติกส์ยุคดิจิทัล เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เพื่อยกระดับเป็นประตูสู่กลุ่มเศรษฐกิจ อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศจีน เวียดนาม ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ อันจะก่อให้เกิดกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น ธุรกิจการจัดเก็บและกระจายสินค้าสมัยใหม่ ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าและบริหารท่าเรือ

4. พัทยาและอู่ตะเภา เป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น เขตพื้นที่พัทยาสามารถยกระดับเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ที่สามารถตอบสนองความต้องการที่กว้างขวาง ทั้งในด้านอุตสาหกรรมการแพทย์เชิงท่องเที่ยว (Medical tourism) อุตสาหกรรมการจัดอบรมสัมมนาและการจัดประชุมต่าง ๆ และการสร้างอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสำหรับผู้มีรายได้สูง ในขณะที่พื้นที่อู่ตะเภา สามารถพัฒนาต่อยอดไปสู่การ

สร้างอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เขตปลอดภาษีต่าง ๆ ธุรกิจต่อเรือและทำเรือน้ำลึก เป็นต้น

5. ระยอง เป็นจังหวัดที่มีพื้นฐานด้านอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและ ปิโตรเคมี ซึ่งสามารถพัฒนาต่อยอดทั้งในด้านการผลิตและการวิจัย ให้สอดคล้องกับกระแสอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพต่าง ๆ ในทศวรรษหน้า เช่น อุตสาหกรรมผลิต เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuel) อุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพ (Bio plastic) รวมไปถึงการพัฒนา อุตสาหกรรมเทคโนโลยีการเกษตรและอาหารระดับสูงที่เป็นมาตรฐานสากล



ภาพที่ 2-3 การแบ่งการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและ
เขตพัฒนาเมือง

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มีผลบังคับใช้ วันที่ 15 พฤษภาคม 2561 มาตรา 39 วรรค 2 การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบาย จะประกาศกำหนดจากอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้งหมดหรือบางส่วน หรืออุตสาหกรรมอื่น นอกเหนือจากอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยอาจรวมถึงอุตสาหกรรมบริการ อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและการจัดประชุม หรืออุตสาหกรรมอื่นใดด้วยก็ได้ แต่อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

อุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ ที่มีการพัฒนา ตามมาตรา 39 วรรค 1 เพื่อประโยชน์ในการพัฒนา อุตสาหกรรมของประเทศไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ ประกาศ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย พิเศษในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก



ภาพที่ 2-4 ภาพอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม (First S-Curve) คือ

1. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-generation Automotive) อุตสาหกรรมยานยนต์ ถือเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ปัจจุบันมีมูลค่าถึงร้อยละ 5.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และยังเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบอย่างมากจาก เทคโนโลยีสมัยใหม่ ดังนั้นเพื่อสนับสนุนการเติบโตในอนาคตอย่างต่อเนื่อง จึงมุ่งเน้นพัฒนาเป็น ฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (EV) โดยเริ่มจากการประคอบร่วมกับผู้ผลิต (OEM) เพื่อนำไปสู่ อุตสาหกรรมแบตเตอรี่และระบบขับเคลื่อนรถไฟฟ้าขยายธุรกิจในช่วงโซ่คุณค่าของอุตสาหกรรม ยานยนต์ โดยเฉพาะในด้านการออกแบบและจัดทำต้นแบบ (Surface integration design & prototyping) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่มีประสิทธิภาพและความแม่นยำสูง (Catalytic manufacturing) และพัฒนาธุรกิจอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่ก้าวทันมาตรฐานโลก

เช่น ชิ้นส่วนระบบความปลอดภัย ชิ้นส่วนระบบกำลังส่ง (Transmission system parts) และผลิตจักรยานยนต์ (ขนาดมากกว่า 248 cc) โดยมีการขึ้นรูปชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ เป็นต้น

2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart electronics) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ถือเป็นเสาหลักสำคัญในภาคการส่งออกของประเทศไทย ปัจจุบันมีมูลค่าถึงร้อยละ 24 ของรายได้การส่งออกของประเทศ นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นผู้ผลิตสำคัญระดับโลกในอุตสาหกรรมฮาร์ดแวร์และวงจรรวม (Integrated circuits) อีกด้วย ซึ่งการผลิตผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ในปัจจุบันมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ถูกขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี เครื่องรับรู้ (Sensors) และวงจรรวม (Integrated circuits) ที่มีขนาดเล็กลงและมีความซับซ้อนมากขึ้น จึงทำให้มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมย่อยที่ผลิตอุปกรณ์ซึ่งใช้เทคโนโลยีระดับสูงมากขึ้น ได้แก่ ยกระดับอุตสาหกรรมการผลิตวงจรรวมที่มีความซับซ้อนขึ้น ผลิตระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในยานยนต์ และอุปกรณ์ที่ใช้กับผลิตภัณฑ์ที่ใช้เทคโนโลยีสูง เช่น อุปกรณ์โทรคมนาคม การออกแบบและผลิตระบบที่อยู่อาศัยอัจฉริยะ และเครื่องใช้ไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart appliances) ซึ่งเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้ (Internet of things) การออกแบบผลิตอุปกรณ์ระบบอิเล็กทรอนิกส์ประเภทสวมใส่ เช่น Fitbits การออกแบบทางอิเล็กทรอนิกส์ การออกแบบวงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็ก (Microelectronics) และการออกแบบระบบฝังตัว (Embedded systems) รวมถึงการผลิตสารหรือแผ่นไมโครอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

3. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, medical and wellness tourism) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอีกหนึ่งกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งนี้ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากนโยบายที่เน้นเรื่องการเพิ่มคุณภาพของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ และไทยเที่ยวไทย อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกส่งผลต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จึงมีการเพิ่มทิศทางการท่องเที่ยวในอนาคต ดังนี้ คือ

3.1 ยกระดับประสบการณ์และคุณค่าจากการท่องเที่ยว (Value proposition) เพื่อดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ปานกลางถึงสูงจากประเทศแถบเอเชียแปซิฟิก

3.2 การจัดระเบียบและส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่หลากหลายตามสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มคุณค่าและประสบการณ์ เช่น กีฬาทางน้ำ (Water sports)

3.3 การสนับสนุนธุรกิจทางการแพทย์และศูนย์ฟื้นฟูสุขภาพ (Wellness and rehabilitation) โดยต่อยอดจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Medical tourism) ที่เข้มแข็ง

3.4 รวมทั้งส่งเสริมประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางของการแสดงสินค้าและนิทรรศการระดับนานาชาติ (MICE)

4. การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and biotechnology) ภาคการเกษตรเป็นสาขาอุตสาหกรรมที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมมากที่สุดในประเทศไทย มีมูลค่าถึงร้อยละ 8.4 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) นอกจากนี้ ยังมีสัดส่วนแรงงานสูงถึงร้อยละ 40 ส่งผลให้การเกษตรเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจไทย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันภาคเกษตรกรรมในไทยยังมีผลิตภาพแรงงานอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ จึงมีการมุ่งเน้นส่งเสริมศักยภาพและยกระดับจากการนำเทคโนโลยีทางการเกษตรใหม่ ๆ มาใช้ เพื่อส่งผลให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมย่อยที่เป็นเป้าหมาย ได้แก่ ธุรกิจเทคโนโลยีการเกษตรขั้นสูง เช่น การใช้ระบบเครื่องรับรู้ (Sensors) การใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลระดับสูง (Advance datalytics) และระบบอัตโนมัติ การลงทุนและการวิจัยทางเทคโนโลยีชีวภาพ (Biotechnology) เช่น การปรับปรุง พันธุ์พืชและสัตว์ อุตสาหกรรมการคัดคุณภาพ บรรจุ เก็บรักษาพืชผัก ผลไม้ หรือดอกไม้ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น การใช้ระบบเซ็นเซอร์ตรวจสอบเนื้อในผลไม้ และกิจการผลิตผลิตภัณฑ์จากยางธรรมชาติ

5. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the future) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหารเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างสูงต่อประเทศไทย เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้จำนวนแรงงานมาก มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุด มีมูลค่าเพิ่มสูงที่สุด และมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนาสูงที่สุดเมื่อเทียบกับสาขาต่าง ๆ ของภาคอุตสาหกรรมการผลิตไทย

โดยในปัจจุบันมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในตลาดอาหารทั่วโลกอยู่ 3 แขนง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร ได้แก่ ความต้องการมาตรฐานความปลอดภัยและความสามารถในการตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) ที่สูงขึ้นจากผู้บริโภคอาหาร การเพิ่มขึ้นของความต้องการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาพและผลิตภัณฑ์อาหารเสริม และการพัฒนาผลิตภัณฑ์จากแหล่งโปรตีน ซึ่งประเทศไทยสามารถใช้ในการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ เป็นโอกาสในการยกระดับอุตสาหกรรมอาหารแปรรูป โดยส่งเสริมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ อุตสาหกรรมเกี่ยวกับการเพิ่มมาตรฐานด้านการตรวจสอบย้อนกลับ อุตสาหกรรมวิจัยและผลิตโภชนาการเพื่อสุขภาพ อาหารที่มีการเติมสารอาหาร (Fortified foods) และการผลิตอาหารไทยไขมันต่ำ อาหารที่ให้พลังงานต่ำและน้ำตาลต่ำ เป็นต้น

การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันและมีผู้สนใจลงทุน ประกอบด้วย

1. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics) ปัจจุบันประเทศไทยมีอุตสาหกรรมที่มีฐานการผลิตขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มว่าจะมีการใช้วิทยาการหุ่นยนต์และระบบ

อัตโนมัติในสายการผลิตมากขึ้น เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มศักยภาพของประเทศในการสร้างอุตสาหกรรมการผลิตหุ่นยนต์ เนื่องจากอุตสาหกรรมเหล่านี้นอกจากจะเพิ่มความต้องการระบบหุ่นยนต์ในประเทศแล้ว ยังมีวิทยาการองค์ความรู้ และบุคลากรที่สามารถได้รับการส่งเสริมได้อีกด้วย ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีการวางแผนสร้างฐานการผลิตหุ่นยนต์เพื่อตอบสนองความต้องการในประเทศและภูมิภาคอาเซียน โดยตรงได้แก่

2. หุ่นยนต์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ โดยเฉพาะหุ่นยนต์ที่ใช้ในการเชื่อมโลหะ ซึ่งมีจำนวนมากเป็นอันดับหนึ่งของจำนวนหุ่นยนต์ที่นำเข้ามาในภูมิภาคอาเซียน หรือนับเป็นร้อยละ 38 ของจำนวนหุ่นยนต์ที่นำเข้าทั้งหมด โดยหุ่นยนต์เหล่านี้ มักจะมาในรูปแบบแขนหุ่นยนต์ที่มีแกนเคลื่อนที่แบบหมุน (Articulated robot)

3. รองลงมาคือ หุ่นยนต์ที่ใช้ในกระบวนการผลิตอัดฉีดพลาสติก ที่มีการนำเข้ามาเป็นอันดับสองในภูมิภาค หรือร้อยละ 19 ของจำนวนหุ่นยนต์ที่นำเข้าทั้งหมด โดยหุ่นยนต์เหล่านี้เป็นแขนหุ่นยนต์ที่มีทั้งรูปแบบแกนเคลื่อนที่แบบหมุน และรูปแบบแกนเคลื่อนที่แบบเชิงเส้น (Linear gantry robot)

4. และหุ่นยนต์ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น หุ่นยนต์ดำน้ำ และหุ่นยนต์ที่ใช้ในปฏิบัติการทางการแพทย์ โดยมุ่งเน้นรูปแบบที่ผลิตมาเพื่อสรีระของผู้ป่วยชาวเอเชีย ซึ่งการผลิตหุ่นยนต์ประเภทหลังนี้ จะเป็นการพัฒนาหลังจากที่ประเทศไทยมีประสบการณ์จากการผลิตหุ่นยนต์แบบแขนกลมาแล้ว

อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and logistics) อุตสาหกรรมการขนส่งโลจิสติกส์เป็นอีกอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ จึงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่ช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมอื่น ๆ ส่วนอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะโตเร็วที่สุดในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ โดยด้านการผลิตและซ่อมบำรุงคาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ขณะที่ด้านการขนส่งทางอากาศคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.8 ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยยังไม่มี ดังนั้นจึงต้องพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งและการบินแบบครบวงจร โดยครอบคลุม 5 ชนิดธุรกิจ ดังนี้

1. กิจการสาธารณูปโภคและบริการเพื่อการขนส่ง เช่น Inland Container Depot (ICD) กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือบรรทุกสินค้า กิจการขนส่งทางรางและ สนามบินพาณิชย์

2. ศูนย์รวมกิจการ โลจิสติกส์ทันสมัย เช่น การขนส่งทางอากาศ (Air cargo) ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center: IDC) การขนส่งแบบ Cold chain และการขนส่งที่ใช้ Big data and analytics

2.1 การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ที่มุ่งเน้นการซ่อมบำรุงโครงสร้างเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow-body airframe maintenance) ซึ่งจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากในภาคพื้นเอเชีย

2.2 การพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานให้เป็นเขตอุตสาหกรรมสำหรับธุรกิจที่มีมูลค่าสูง (High-value manufacturing) เช่น ธุรกิจที่ต้องการความเร็วจากการขนส่งทางอากาศ (Time-sensitive products)

2.3 การให้บริการฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ (Pilot and Cabin Crew) และบุคลากรด้านเทคนิค (Technician) รวมถึงด้านซ่อมบำรุงและพนักงานภาคพื้น (Ground Staff)

ทั้งหมดนี้ เพื่อพัฒนาและต่อยอดศักยภาพให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong sub regional: GMS)

3. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemical)
อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่จะเติบโตเร็วในอนาคต และเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูง เนื่องจากมีความพร้อมทางด้านวัตถุดิบทางการเกษตร เช่น การที่ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกมันสำปะหลังรายใหญ่ที่สุดของโลก และมีอุตสาหกรรมเคมีและอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงเอทานอลที่พัฒนาแล้ว ขณะที่การสร้างอุตสาหกรรมเคมีชีวภาพครบวงจรโดยการพัฒนาอุตสาหกรรมกลางน้ำการผลิตกรดแลคติกและกรดซัคซินิกจากเอทานอล จะเป็นสะพานเชื่อมระหว่างอุตสาหกรรมต้นน้ำ (ผลิตเอทานอล) และปลายน้ำ (อุตสาหกรรมเคมี) เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพที่มีอยู่ ไปสู่การผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพรุ่นที่สอง (เชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตจากวัตถุดิบที่ไม่เป็นอาหาร เช่น ชังข้าว โปดและชานอ้อย) และเพิ่มการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพรุ่นที่สาม (เชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตจากสาหร่ายที่สามารถเพาะเลี้ยงได้)

4. อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมดิจิทัลจะก่อให้เกิดธุรกิจพัฒนาและให้บริการซอฟต์แวร์ ทั้ง Embedded software, enterprise software และ digital content และสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่นิคม Software Park มารองรับธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งในและต่างประเทศ (Domestic and international e-commerce player) รวมถึงการยกระดับภาคการค้าปลีกของไทยสู่การใช้ช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ อีกทั้งยังเป็นการสร้างสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการเริ่มต้นธุรกิจ (Start up) สำหรับผู้ประกอบการในประเทศ และดึงดูดผู้ประกอบการ E-commerce ต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย

ขณะเดียวกัน ยังมีแผนที่จะจัดตั้งศูนย์รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลผู้บริโภค (Analytics and data center) เพื่อให้บริการการวิเคราะห์ข้อมูลเจาะลึกของตลาด (Consumer insights) แก่ธุรกิจ

ทั้งในและต่างประเทศ โดยสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่นิคม Data center ที่ให้บริการเกี่ยวกับหน่วยจัดเก็บข้อมูลและการประมวลผลออนไลน์ (Cloud computing) และการป้องกันอันตรายในโลกออนไลน์ (Cyber SECURITY) เพื่อให้ธุรกิจต่าง ๆ มีความคล่องตัวและเติบโตได้ด้วยการใช้ระบบดิจิทัล

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart city) โดยใช้เทคโนโลยีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของ อุปกรณ์ต่าง ๆ (Internet of things - enabled smart city) ซึ่งจะเป็นการพัฒนาต่ออุตสาหกรรมโทรคมนาคมและอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิต รวมทั้งมีแผนตั้งศูนย์นวัตกรรม วิจัยและออกแบบ สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์อนาคต โดยพัฒนาศักยภาพเพื่อโอกาสในการจำหน่ายนวัตกรรมสู่ประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ ในภูมิภาคใกล้เคียง เช่นเดียวกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมสื่อสร้างสรรค์และแอนิเมชัน (Creative media and animation) โดยต่อยอดจากศักยภาพด้านการออกแบบ เพื่อยกระดับสู่การเป็นเจ้าของเนื้อหาและร่วมลงทุนกับบริษัทสตูดิโอแอนิเมชันระดับโลก

5. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรเป็นการสร้างอุตสาหกรรมใหม่ต่อยอดจากธุรกิจการรักษาพยาบาล และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่ประเทศไทยมีฐานเดิมที่แข็งแกร่ง โดยเพิ่มธุรกิจด้านอุปกรณ์ทางการแพทย์จากพื้นฐานด้านอิเล็กทรอนิกส์และโทรคมนาคม และอุตสาหกรรมเวชภัณฑ์จากพื้นฐานด้านการเกษตรและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรม ซึ่งอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจรเป็นอุตสาหกรรมที่มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.2 และเป็นอุตสาหกรรมที่เติบโตค่อนข้างเร็วในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ทั้งนี้การแพทย์ครบวงจรของไทยประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

5.1 การให้บริการสมัยใหม่ คือ การให้บริการด้านการแพทย์ผ่านอินเทอร์เน็ตและสมาร์ทโฟน (eHealth and mHealth) โดยใช้เทคโนโลยีการเชื่อมต่อและระบบเวชระเบียนอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Medical Records: EMRs) เพื่อให้คำปรึกษาทางการแพทย์และให้บริการรักษาทางไกลกับผู้ป่วยทั้งในและต่างประเทศ เพื่อเป็นทางเลือกแทนการเสียค่ารักษา หรือเพื่อให้บริการผู้ป่วยในพื้นที่ห่างไกล

5.2 การวิจัยและผลิตอุปกรณ์ทางการแพทย์ เพื่อการวินิจฉัยและติดตามผลระยะไกล (Remote health monitoring devices) ซึ่งมีรากฐานมาจากการพัฒนาของเครื่องรับรู้ (Sensors) และอุปกรณ์การวัดสมัยใหม่ โดยอุปกรณ์วินิจฉัยและติดตามผลระยะไกล สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้บริโภคที่ต้องการวินิจฉัยโรคด้วยตนเอง เช่น วัดความดันโลหิต วัดอัตราการเต้นของหัวใจ เป็นต้น

5.3 การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ การวิจัยและการผลิตยาที่ทันสมัยขึ้น เพื่อลดกระบวนการและลดระยะเวลาการทดลองยาสมัยใหม่ โดยจะมุ่งเน้นที่การผลิตยาชีววัตถุคล้ายคลึง (Biosimilar) ซึ่งคือยาสามัญของยาชีววัตถุต้นแบบ (Biologic) ที่มีการวิจัยและจดสิทธิบัตรแต่สิทธิบัตรหมดอายุลงแล้ว ซึ่งปัจจุบันยาชีววัตถุมีการเติบโตอย่างรวดเร็วจนมีขนาดใหญ่กว่ายาสามัญทั่วไป

นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ EEC สนับสนุน คือ อุตสาหกรรมวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรม IHQ และ ITC (กิจการสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarters: IHQ) และกิจการบริษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Centers: ITC) และอุตสาหกรรมไฟฟ้าจากขยะ

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จัดทำตามมาตรา 29 ของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ที่กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จัดทำแผนภาพรวมฯ และเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (คณะกรรมการนโยบายฯ) เพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. เพื่อให้มีโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโดยสมบูรณ์
3. เพื่อพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวกปลอดภัยเข้าถึงได้โดยทั่วหน้า สามารถประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
4. เพื่อเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะประตูของภูมิภาคเอเชียในบริบทโลก เป้าหมายการพัฒนากำหนดเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับการพัฒนาประเทศ ระดับการพัฒนาพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และระดับการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัด (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และ ระยอง) โดยมี

ตัวชี้วัดของการพัฒนา ดังนี้

เป้าหมายระดับประเทศ

1. เป็นพื้นที่แรกที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นระบบ มีกฎหมาย องค์กร
ดำเนินการและมีภารกิจชัดเจน เป็นตัวอย่างของการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ ในอนาคต

2. รายได้ประชาชาติขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี

3. สะสมและนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์ในการสร้างรายได้และสร้างความสะดวก
ให้กับคนไทยทุกคนทุกระดับ

เป้าหมายระดับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)

การยกระดับการลงทุนในทุกด้านไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท ใน 5 ปีแรก เพื่อให้เกิดฐาน
เทคโนโลยีใหม่ของประเทศ และเกิดการพัฒนาคมนาคม ความรู้และเทคโนโลยี ให้ก้าวทันโลกอนาคต

เป้าหมายระดับจังหวัด

1. เป้าหมายจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นเมืองนำอยู่ และศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics hub)
เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน ภายใน 10 ปี

2. เป้าหมายจังหวัดชลบุรี เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการศึกษา เป็นศูนย์กลางทาง
การเงินและการวิจัยและพัฒนา ภายใน 10 ปี

3. เป้าหมายจังหวัดระยอง เป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนา และการท่องเที่ยว
เกษตรภายใน 10 ปี

กรอบเวลาของการดำเนินการพัฒนา

แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีกรอบเวลาการดำเนินการ
เป็น 3 ระยะสอดคล้องกับเป้าหมายการเห็นผลสัมฤทธิ์ ดังนี้

1. เป้าหมายระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2560-2561)

2. เป้าหมายระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 2-5 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2562-2564)

3. เป้าหมายระยะถัดไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565)

แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย 6 แนวทางหลัก โดย
จัดลำดับความสำคัญของโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้
นักลงทุนทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ

แนวทางที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการเชื่อมโยง
ระบบคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi modal transport) อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) ทั้ง
ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่
เศรษฐกิจหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งพื้นที่อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว และกับประเทศ
เพื่อนบ้านรวมทั้งประสานการพัฒนา ระบบคมนาคม โลจิสติกส์ และโครงการ EEC Track การ

ปรับปรุงแผนภาพรวมและการขยายพื้นที่ ตลอดจนการเตรียมสาธารณูปโภค โดยเฉพาะด้าน ไฟฟ้า และน้ำประปาให้พร้อมและเพียงพอ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก ดังนี้

1. การเพิ่มขีดความสามารถของระบบ โลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางถนน และรถไฟ เชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่น ๆ

1.1 การยกระดับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทาง รถไฟได้มากขึ้น และสามารถรองรับระบบการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ทันสมัยด้วยระบบ อัตโนมัติ

1.2 การยกระดับท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 เพิ่มความสามารถในการขนถ่ายสินค้า เหลวในอนาคด

1.3 การพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อม ท่าเรือ แหลมฉบัง มาบตาพุด และจุกเสม็ด ที่เชื่อมโยง เข้าสู่พื้นที่อุตสาหกรรม ยกกระดับโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

1.4 การพัฒนาถนน ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ให้สามารถเชื่อมโยงแหล่ง อุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว เมือง อย่างทั่วถึง

1.5 ยกกระดับสนามบินอู่ตะเภา (ที่ปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 3-5 ล้านคน) ให้รองรับได้ถึง 60 ล้านคน ใน 20 ปีข้างหน้า และสนามบินอู่ตะเภาจะเป็นสนามบินหลักแห่งที่สาม ของกรุงเทพฯ ที่จะช่วยลดความแออัดของสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ และจะเป็น เครื่องยนต์เศรษฐกิจตัวใหม่ เหนี่ยวนำให้เกิดการเติบโตของธุรกิจต่อเนื่อง ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งพื้นที่รอบสนามบินจะได้รับการพัฒนาเป็น แหล่งธุรกิจตามแนวคิด Aerotropolis

1.6 พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินอู่ตะเภา กับสุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง แบบไร้รอยต่อ (Seamless) เกิดการเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ กับพื้นที่ภาคตะวันออก เหนี่ยวนำ ให้เกิดการขยายตัว และกระจายความเจริญของเมือง การค้าและบริการ จากกรุงเทพฯ สู่มุมพื้นที่ในเขต พัฒนาพิเศษพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งในระยะยาว จะเชื่อมต่อสู่ระยอง จันทบุรี ตราด และเข้าสู่ ประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จะเชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วสูงสาย ตะวันออกเฉียงเหนือ เข้าสู่หนองคาย ลาว และจีน พัฒนาสาธารณูปโภค ให้พร้อมทั้งคุณภาพ และ ความเพียงพอ โดยเฉพาะไฟฟ้าและแหล่งน้ำดิบ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของ ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าและบริการ ที่จะขยายตัวอย่างมาก

2. พัฒนาสาธารณูปโภค ให้พร้อมทั้งคุณภาพ และความเพียงพอ โดยเฉพาะไฟฟ้าและแหล่งน้ำดิบ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าและบริการ ที่จะขยายตัวอย่างมาก

แนวทางที่ 2 การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรม เพื่อปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง และมีการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อสะสมทุนเทคโนโลยีและเป็นฐานในการพัฒนาต่อยอดต่อไป พร้อมทั้งให้สิทธิประโยชน์พิเศษจูงใจให้ลงทุน เพื่อรัฐจะสามารถบริหาร กำกับ และติดตามการพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ รวมทั้งประกาศเขตส่งเสริมพิเศษในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งมีการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน จัดตั้งกองทุนส่งเสริมการพัฒนาและป้องกันผลกระทบในพื้นที่ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จในการแข่งขันระยะยาว

แนวทางที่ 3 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่การท่องเที่ยวระดับโลกอย่างยั่งยืน รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี กลุ่มเชิงสุขภาพ และนักท่องเที่ยวกลุ่มธุรกิจ (B-leisure) โดยยกระดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีแนวคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม เช่น การท่องเที่ยว MICE และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวชุมชน รวมทั้งดูแลคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ห้างชายหาด และเกาะต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดี พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เชื่อมโยง และเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญได้สะดวกขึ้น ตลอดจนพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้พร้อมรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่องทั้งระบบ

แนวทางที่ 4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อผลิตบุคลากร และงานวิจัยให้ตรงความต้องการของอุตสาหกรรม ทาให้เกิดฐานความรู้ เทคโนโลยี งานวิจัยที่มีประสิทธิภาพสำหรับอุตสาหกรรมขั้นสูง จัดทำหลักสูตรศึกษาและการอบรมแรงงานเตรียมบุคลากรในทุกกระดับเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจดิจิทัล โดยมีมาตรการภาครัฐสนับสนุนพร้อมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม ที่มีลักษณะผสมผสาน เทคโนโลยีหลายสาขาเพื่อหลอมรวมให้เกิดนวัตกรรมชั้นนำ นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและความอยู่ดีกินดีของประชาชนอย่างยั่งยืน

แนวทางที่ 5 การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะนำอยู่ มหานครการบินภาคตะวันออก และศูนย์กลางการเงิน เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมเมืองให้มีคุณภาพชีวิตขั้นสูง สนับสนุนนวัตกรรมกิจกรรมที่สร้างมูลค่าสูงขึ้น พัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ

การบิน โลจิสติกส์ อากาศยาน และธุรกิจภายในสนามบินอุตะเกา จัดตั้งสำนักงานและพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างนำร่อง นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเมือง และธุรกรรมทางการเงิน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่เข้าอยู่อาศัย ให้มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย มีสังคมคุณภาพและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีการจ้างงานในพื้นที่

แนวทางที่ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลัก พื้นที่เมืองอัจฉริยะ และสถาบันการศึกษา การท่องเที่ยว การค้าปลีกและงานวิจัย รวมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งพัฒนาระบบอินเทอร์เน็ตที่มีคุณภาพที่ดี เป็น Enabling Factor และความต้องการจากอุตสาหกรรมและธุรกิจอื่น ๆ ให้สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว เป็นจุดดึงดูดในการลงทุนของบริษัทชั้นนำของโลก สร้างความเข้มแข็งในระยะยาวของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ระดับประเทศ

1. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เฉลี่ยช่วงปี 2561-2580 ที่ร้อยละ 5.04 ต่อปี

2. มูลค่าการสะสมทุนถาวรสุทธิ เพิ่มขึ้น 4 เท่าในช่วง 20 ปี จากปี 2561 (คาดการณ์ 42,245,674 ล้านบาท) ถึง ปี 2580 (คาดการณ์ 165,680,524 ล้านบาท) (การสะสมทุนถาวร หมายถึง ค่าใช้จ่ายเพื่อการได้มาซึ่งสินทรัพย์ถาวร (Fixed assets) ใด ๆ เช่น สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักรเครื่องมือที่ใช้ในกระบวนการผลิตสินค้าและบริการที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 1 ปีที่สามารถก่อให้เกิดผลผลิตทางเศรษฐกิจ

3. อันดับของ ความสามารถในการเรียนรู้เทคโนโลยีของภาคธุรกิจ (Firm-level technology absorption) ที่จัดทำโดย WEF เป็นอันดับ 2 ของอาเซียน ในปี 2580 (The Global Competitiveness Report 2017-2018 จัดทำโดยธนาคาร โลก Firm-level technology absorption เป็นตัวขับเคลื่อนประสิทธิภาพ (Efficiency Driven) ในองค์ประกอบด้านความพร้อมของเทคโนโลยี (Technology readiness) โดยในอาเซียน อันดับ 1. สิงคโปร์ 2. มาเลเซีย 3. อินโดนีเซีย และ 4. ไทย

ระดับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)

1. อัตราขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในพื้นที่ EEC เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 6.30 ต่อปี

2. การจ้างงานในพื้นที่ EEC เพิ่มขึ้น 1.3 ล้านคน ในช่วง 20 ปี (2561-2580) อัตราการขยายตัว ของการจ้างงานที่เฉลี่ยร้อยละ 2.5 ต่อปี

3. กำลังคนเพียงพอ มีคุณสมบัติตรงกับอุตสาหกรรมเป้าหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 90

4. โครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เช่น โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน และ สนามบินอุตะเกา ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ เป็นต้น พัฒนาแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดไว้ และเปิดดำเนินการได้ในปี 2567

5. จำนวนนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติและชาวไทยในช่วง 20 ปี (2561-2580) มีอัตราส่วนขยายตัวร้อยละ 11.3 และ 7.6 ต่อปี

6. การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูง คิดเป็น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ในเขตส่งเสริมอุตสาหกรรม ในอีก 20 ปี (2580)

7. การลงทุนพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ อย่างน้อย 1 เมือง ในอีก 20 ปี (2580)

ระดับจังหวัด

จังหวัดฉะเชิงเทรา

1. เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics hub) เชื่อมภาคตะวันออก กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน ภายในปี 2571

2. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 6.5 ต่อปี

3. การจ้างงานเพิ่มขึ้นประมาณ 3.4 แสนคน ในช่วง 20 ปี (2561-2580) หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวของการจ้างงานที่เฉลี่ยร้อยละ 3.1 ต่อปี

4. จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวที่เฉลี่ยร้อยละ 1.3 ต่อปี และ 12.2 ต่อปี

จังหวัดชลบุรี

1. จะเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการศึกษา เป็นศูนย์กลางทางการเงินและการวิจัย และพัฒนา ภายในปี 2571

2. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดชลบุรี เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 6.89 ต่อปี

3. จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติ และชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 11.4 ต่อปี และ 14.3 ต่อปี

4. การจ้างงานเพิ่มขึ้น 6.1 แสนคนในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 2.3 ต่อปี

จังหวัดระยอง

1. ระยองจะเป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนา และการท่องเที่ยวเกษตร ภายในปี 2571
2. อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดระยอง เฉลี่ยช่วง 20 ปี (2561-2580) ที่ร้อยละ 5.6 ต่อปี
3. จำนวนนักท่องเที่ยว (ผู้มาเยือน) ชาวต่างชาติและชาวไทย ในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 9.8 ต่อปี และ 8.8 ต่อปี
4. การจ้างงานเพิ่มขึ้น 3.2 แสนคนในช่วง 20 ปี (2561-2580) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 2.3 ต่อปี

การติดตามผลการดำเนินการ/ระดับนโยบาย

จะเห็นว่า โครงสร้างระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC เป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยยกระดับเศรษฐกิจให้ประเทศอย่างก้าวกระโดด เริ่มจากการสร้างและปรับขยายเส้นทางถนนสายต่าง ๆ ที่มุ่งสู่ภาคตะวันออก ทั้งเส้นทางหลักและเส้นทางย่อยรวมกว่า 20 สาย ที่เชื่อมผ่านชลบุรีระยอง และฉะเชิงเทรา เมื่อแล้วเสร็จจะช่วยให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว ลดความแออัดจากสภาพปัจจุบัน

จากถนนเชื่อมโยงกับ รถไฟรางคู่ เมื่อสร้างระบบรางคู่แล้วเสร็จ สินค้าบรรทุกและผู้คอนเทนเนอร์ทั้งหลายจะไปอยู่ในระบบรางทั้งหมด ความสะดวกปลอดภัยเพิ่มขึ้น

สาธารณูปโภคพื้นฐานสำคัญที่จะนำไปสู่การปรับตัวแบบก้าวกระโดดคือ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน จะเข้ามาสร้างการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับเมืองย่อยตามสถานีและเส้นทางที่รถไฟผ่าน ช่วยให้เดินทางได้อย่างรวดเร็ว ประหยัด การลงทุนก็กระจายตัวไปทั่วทุกพื้นที่ นอกจากนั้นยังช่วยพัฒนาการเติบโตทางเศรษฐกิจอีกหลากหลายมิติ โดยเฉพาะ “ภาคการท่องเที่ยว” ซึ่งจะสร้างรายได้ให้เกษตรกรไปจนถึงภาคอุตสาหกรรมโดยรวม หรือทุกกลุ่มสังคม

รถไฟรางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือสัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุดที่จะเข้ามาลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ ทั้งยังช่วยลดความแออัดบนท้องถนนและลดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ

อู่ตะเภา เมืองมหานครการบินภาคตะวันออก จะเป็นศูนย์กลางของประตูเชื่อมโลก เพื่อสร้างเมืองใหม่และทำให้เศรษฐกิจขยายตัวเติบโตในทุกมิติการพัฒนา โดยเฉพาะการท่องเที่ยว การคมนาคม ซึ่งตามแบบมหานครการบินที่วางแผนไว้ เมื่อมีการเปิดบริการครบทั้งระบบ จะขยายตัวรองรับการเดินทางของผู้คนได้ถึงกว่า 50 ล้านคน เศรษฐกิจในพื้นที่จะขับเคลื่อนให้ไทย

เป็นศูนย์กลางการบินที่โดดเด่นในการเชื่อมอาเซียนและโลก การขยายตัวของสนามบินและการพัฒนาหนทางการบินอยู่ที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศของภูมิภาคโดยปริยาย ทั้งตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และศักยภาพการบริหารจัดการการเดินทางอากาศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างก้าวกระโดด และมีศักยภาพที่จะเชื่อมต่อจากสนามบินและมหนครการบินไปยังทุกที่บนภาคพื้นดินด้วยรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และเชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเชื่อมต่อไปยังทุกภูมิภาคของไทยและอาเซียน

ขณะที่ การพาณิชย์นาวี – การขนส่งทางเรือ กลุ่มโลจิสติกส์ซึ่งมีต้นทุนต่ำสุดซึ่งจะช่วยให้การส่งออก – นำเข้าของทุกอุตสาหกรรมในประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว จากการที่ไทยมีท่าเรือขนส่งที่สำคัญอย่าง มาบตาพุด แหลมฉบัง ขณะเดียวกันก็มีท่าเรือพาณิชย์สัทธิบ เป็นท่าเรือที่รองรับการขยายตัวด้านการคมนาคมและการท่องเที่ยว รวมทั้งยังมีท่าเรือธรรมชาติอย่าง เกาะสีชัง

ภาพรวมของสาธารณูปโภคที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จะเป็นพื้นฐานของการสร้างความเติบโต ความก้าวหน้าใหม่ ปรับฐานเศรษฐกิจไทยให้เติบโตขยายตัวขึ้นทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ซึ่งจะส่งผลต่อความสะดวก ปลอดภัย ทันสมัย และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นในอนาคตจากการเติบโตของเมืองอย่างมีแบบแผน มีผังเมืองที่ชัดเจน และมีการพัฒนาข้างงานสาธารณสุข การบริหารท้องถิ่น จนถึงการศึกษา ฯลฯ ที่สอดรับการขยายตัวของเศรษฐกิจตามการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย นำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนให้แก่ภาคตะวันออก และจะเป็นต้นแบบการพัฒนาภูมิภาคอื่น ๆ ต่อไป (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2562)

โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็น เมืองการบินภาคตะวันออก เป็นเป้าหมายระยะ 5 ปีแรก และในระยะเวลา 10 ปี จะยกระดับเป็น มหนครการบินภาคตะวันออก รองรับการขยายตัวในขอบเขตประมาณ 30 กิโลเมตร รอบสนามบิน คือประมาณเมืองพัทยาถึงระยอง

ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของสนามบินดอนเมืองอยู่ที่ 30 ล้านคนต่อปี แต่สถิติเมื่อปี 2561 ต้องแบกรับผู้โดยสารถึง 40.5 ล้านคน ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินสุวรรณภูมิอยู่ที่ปีละ 45 ล้านคน แต่เมื่อปี 2561 ต้องแบกรับผู้โดยสารถึง 62.8 ล้านคน

การขยายทั้งสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ ก็ต้องเผชิญกับข้อจำกัดหลายอย่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อจำกัดด้านขนาดพื้นที่ ดังนั้น การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา จึงเป็นทั้งทางเลือกและทางออกที่ดีที่สุด อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพการให้บริการของสนามบินอู่ตะเภา

จำเป็นต้องมีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงระดับ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มารองรับเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารให้สามารถเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ ด้วยเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง แบบเดียวกับการเดินทางระหว่างสนามบิน นาริตะ – โตเกียว ในญี่ปุ่น หรือ สนามบินอินชอน-กรุงโซล ในเกาหลีใต้

เรื่องเดิม

1. มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2561 วันที่ 4 ตุลาคม 2561 เห็นชอบหลักการของโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ตามข้อเสนอของ สกพอ. ที่ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 แล้ว และให้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

2. มติคณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 อนุมัติในหลักการโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (โครงการฯ) ตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และให้กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานประมาณ กองทัพเรือ สกพอ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้ถูกต้อง โปร่งใส เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดด้วย

หลักการ

วัตถุประสงค์ให้เป็นสนามบินนานาชาติหลักแห่งที่ 3 ของประเทศไทยและธุรกิจต่อเนื่อง เป็นเขตส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่ EEC และเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็น Aviation hub ที่สำคัญในภูมิภาค ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลพลตา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และพื้นที่โดยรอบประมาณ 6,500 ไร่ ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดระยอง สนามบินอู่ตะเภาจะถูกประกาศเป็น “เขตส่งเสริมระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก: เมืองการบินภาคตะวันออก” (Special EEC zone: eastern airport city) โครงการอยู่ในพื้นที่ ตำบลพลตา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และพื้นที่โดยรอบประมาณ 6,500 ไร่ ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดระยอง โดยปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ขนาดมาตรฐานยาว 3,500 เมตร กว้าง 60 เมตร และมี 52 หลุมจอด ซึ่งหากใช้ทางวิ่งนี้เต็มศักยภาพ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 รองรับผู้โดยสารทั้ง

ในและระหว่างประเทศประมาณ 700,000 คนต่อปี และหลังจากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เปิดให้บริการจะมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 3 ล้านคนต่อปี

โครงการนี้เป็นโครงการพัฒนาเพื่อยกระดับสนามบินอู่ตะเภาขึ้นเป็นสนามบินหลักของพื้นที่ EEC และเป็นสนามบินหลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ ครอบคลุมพื้นที่ 6,500 ไร่ ภายในเขตสนามบินอู่ตะเภาเดิม (ประกาศเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ) ประกอบไปด้วย 6 กิจกรรมใหม่ ได้แก่

1. อาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 - อาคารคลังสินค้าและ โลจิสติกส์
2. ศูนย์การค้าและธุรกิจ – ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน
3. เขตการค้าเสรีเพื่ออุตสาหกรรมการบิน – ศูนย์ฝึกบุคลากรการบิน



ภาพที่ 2-5 พื้นที่โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

ขอบเขตการรับผิดชอบ

รัฐ

1. ทางวิ่งที่ 2 ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้อง
2. ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO Complex 500 ไร่)
3. ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร
4. สาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา น้ำเสีย
5. หอบังคับการบิน ระบบควบคุมจราจรทางอากาศ และอื่น ๆ

เอกชน

1. อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Passenger Terminal Building)
2. ศูนย์การขนส่งภาคพื้น (Ground Transportation Centre)
3. ศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)
4. เขตประกอบการเสรี (Cargo Village or Free Trading) และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
5. MRO ส่วนที่เอกชนรับผิดชอบ
6. จ่ายค่าเช่าและส่วนแบ่งเป็นรายได้รัฐ
7. เชื่อมต่อระบบสาธารณสุขโลกและบำรุงรักษา

เขตพื้นที่ดำเนินการ

1. เมืองการบินภาคตะวันออก 6,500 ไร่ บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติ

อุตะภา

2. เขตชั้นใน มหานครการบินภาคตะวันออก 10 กิโลเมตร รอบท่าอากาศยาน (ประมาณ 140,000 ไร่) โดยครอบคลุมชุมชนสำคัญ ได้แก่ สัตหีบและบ้านฉาง

3. เขตชั้นกลาง มหานครการบินภาคตะวันออก 30 กิโลเมตร จากท่าอากาศยาน (เมืองพัทยา ถึง เมืองระยอง) ซึ่งสามารถเดินทางได้ด้วยรถไฟความเร็วสูง 17-19 นาที และถนนไม่เกิน 40 นาที โดยครอบคลุมชุมชนสำคัญ ได้แก่ เมืองพัทยา เมืองระยอง แหลมฉบัง

4. เขตชั้นนอก มหานครการบินภาคตะวันออก 60 กิโลเมตร จากท่าอากาศยาน (จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง) ซึ่งสามารถเดินทางได้ด้วยรถไฟความเร็วสูง 30-35 นาที และถนนไม่เกิน 60 นาที โดยครอบคลุมชุมชนสำคัญ ได้แก่ ศรีราชา บ้านค่าย บ้านบึง

มีกิจกรรมหลัก 6 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มอาคารผู้โดยสาร และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial gateway) อาคารผู้โดยสารขยายเป็น 3 ระยะคือ 15-30-60 ล้านคนต่อปี ในระยะ 5-10-15 ปีตามลำดับ โรงแรม ห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน กลุ่มธุรกิจบันเทิง เชื่อมต่อด้วย สถานีรถไฟความเร็วสูงอยู่ชั้นใต้ดินของอาคารผู้โดยสาร และ ทางด่วนเชื่อมถนนภายนอกกับอาคารผู้โดยสาร

2. กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยาน ประกอบด้วยเขตการค้าเสรี (Free trade zone) เพื่อประกอบการค้าและอุตสาหกรรม กลุ่มธุรกิจคาร์โก กลุ่มธุรกิจซ่อมอากาศยาน

3. ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรอากาศยาน และธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและ โลจิสติกส์ (Air cargo)

4. กลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีป้องกันประเทศ

5. ศูนย์การแพทย์เฉพาะด้าน

6. ทำเรือพาณิชย์สดหีบ

กองทัพเรือได้จ้างบริษัท AECOM เป็นที่ปรึกษาวางแผนแม่บทและจัดทำผังหลัก เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2560 ซึ่งมีกำหนดส่งมอบงานในวันที่ 29 ธันวาคม 2561

- โดยในเบื้องต้น มีกิจกรรมต่าง ๆ ประกอบด้วย 1. ทางวิ่งและทางขับที่ 2
2. อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Terminal 3)
 3. ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO)
 4. ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน
 5. อาคารขนส่งสินค้าทางอากาศ และ โลจิสติกส์ (Air cargo)
 6. เขตประกอบการเสรี (Free trade zone)
 7. ศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)

โดยอาคารผู้โดยสารจะมีรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและได้ว่าจ้างบริษัท KPMG ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษเมืองการบินภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งมีกำหนดจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแล้วเสร็จเดือนกรกฎาคม 2561 เพื่อส่งให้หน่วยงานรัฐ ที่เกี่ยวข้องพิจารณา

แผนดำเนินการ

แผนงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก การบริหารโครงการหลักภายใต้โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จะต้องทราบถึงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องและข้อจำกัดของการพัฒนาพื้นที่เพื่อใช้จัดลำดับกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีผลต่อการดำเนินโครงการ โดยภาพรวม ซึ่งพอสรุปได้ ดังนี้ 1. งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ และรื้อถอนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน อู่ตะเภาของการบินไทย ปัจจุบันซึ่งเป็นศูนย์ซ่อมขนาดใหญ่ตั้งอยู่บริเวณกลางพื้นที่พัฒนาของโครงการ จำเป็นต้องมีการรื้อถอนออกจากพื้นที่และเพื่อใช้รองรับการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Terminal 3) รวมทั้งเพื่อให้การบินไทยสามารถดำเนินกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานได้อย่างต่อเนื่อง จำเป็นที่จะต้องมีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ (ระยะที่ 1) รวมทั้งก่อสร้างทางขับ (Bypass taxiway) เชื่อมต่อกับ ทางวิ่งที่ 1 (Runway 1) ที่ใช้งานในปัจจุบันให้แล้วเสร็จก่อนการรื้อถอนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานปัจจุบันของ การบินไทย 2) งานก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ซึ่งรายงาน EHIA จะต้องเสนอขอความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ให้เป็นไปตามกฎหมายเพื่อให้สามารถก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 (Runway 2) อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Terminal 3) และองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มของจำนวนเที่ยวบินได้ นอกจากนี้ จะต้องพิจารณาระยะเวลาและลำดับของการก่อสร้างโครงการย่อย ทั้งหมดให้มีแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องกันและไม่เป็นอุปสรรคซึ่งกันและกัน โดยมีเป้าหมายที่จะให้การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และ

อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ที่เป็นโครงการหลักของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา ให้แล้วเสร็จ
ใกล้เคียงกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ประมาณปี 2566

การดำเนินการงานสำคัญ ดังนี้

1. รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กำหนดดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในปี 2566
2. อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จปลายปี 2566
3. แผนการรื้อถอน MRO ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2563 เพื่อให้เริ่มก่อสร้าง

อาคารผู้โดยสารได้ในปี 2564 โดยเร่งรัดก่อสร้าง MRO ใหม่ ให้แล้วเสร็จและสามารถเปิด
ให้บริการได้ในปี 2564

4. การศึกษา EHIA จะทำควบคู่กับการออกแบบ Runway 2 โดยจะดำเนินการให้แล้ว
เสร็จในปี 2562

5. การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 จะออกแบบให้แล้วเสร็จปลายปี 2563 และจะเริ่มก่อสร้างภาย
หลังจากที่ได้รับอนุมัติ EHIA แล้ว โดยคาดว่าจะกำหนดแล้วเสร็จปลายปี 2566

6. ระบบสาธารณูปโภค กองทัพเรือจะคัดเลือกเอกชนหรือรัฐวิสาหกิจดำเนินการ กำหนด
ก่อสร้างเพื่อรองรับการเปิดให้บริการ MRO ใหม่ในปี 2564 และกำหนดก่อสร้างให้แล้วเสร็จ
ปลายปี 2566

7. นอกจากนี้ส่วนอื่น ๆ จะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และ 2567
ให้ สอดคล้องกับการเปิดใช้งานท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกา

ความก้าวหน้า

1. มีผู้ซื้อของประมาณ 42 ราย โดยเป็นบริษัทไทย 24 ราย เช่น การบินไทย บมจ.การบิน
กรุงเทพ ซีพี คิงเพาเวอร์ รองลงมาเป็นบริษัทจีน 6 ราย ญี่ปุ่น 5 ราย ฝรั่งเศส 2 ราย เยอรมนี 2 ราย
รวมทั้งอินเดีย ตุรกีและมาเลเซียชาติละ 1 ราย ซึ่งบริษัทต่างชาติที่ซื้อของประมาณมีทั้งผู้พัฒนา
สนามบินและผู้บริหารสนามบิน เช่น VINCI Airport จากฝรั่งเศส

2. คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โครงการสนามบินนานาชาติอุตะเกาและ
เมืองการบิน ภาคตะวันออก (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) ได้เปิดรับให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการฯ
ในวันที่ 21 มีนาคม 2562 เวลา 9.00 น. ถึง 15.00 น. โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอ 3 กลุ่ม คือ

2.1 ผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 1 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส (BBS joint venture) (กลุ่ม BBS)
ประกอบด้วย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Lead firm) บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์
จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

2.2 ผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 2 กลุ่ม Grand Consortium (กลุ่ม Grand) ประกอบด้วย 1) บริษัท พร็อพเพอร์ตี้ เพอร์เฟค จำกัด (มหาชน) (Lead Firm) บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

2.3 ผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 3 กลุ่มกิจการร่วมชน โฮลดิ้งจำกัดและพันธมิตร (กลุ่มชนโฮลดิ้ง) บริษัท ชนโฮลดิ้ง จำกัด (Lead Firm) Orient Success International Limited บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัท บี.กริม จอห์น เว็นเจอร์ โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

อนึ่งในการยื่นข้อเสนอของเอกชนข้างต้น ปรากฏว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายที่ 3 ได้มีการยื่นเอกสารเพิ่ม (เอกสารกล่องที่ 6 และกล่องที่ 9) หลังเวลาที่กำหนด ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2562 มีมติไม่พิจารณาเอกสารข้อเสนอดังกล่าว

3. เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2562 กลุ่มกิจการร่วมฯ ได้มีหนังสือโต้แย้งคัดค้านมติของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ที่ไม่รับกล่องข้อเสนอหมายเลข 6 และ 9 ของกลุ่มกิจการร่วมฯ เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2562 สมาชิกของกลุ่มกิจการร่วมฯ ได้ร่วมกันยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง และวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ส่งเอกสารชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการยื่นซองและการรับซองข้อเสนอโครงการฯ รวมถึง กฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ต่อศาลปกครองกลาง และวันที่ 16 พฤษภาคม 2562 ผู้รับมอบอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เข้าให้ถ้อยแถลงต่อศาลเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเพียงพอประกอบการพิจารณาค่าฟ้องหรือมีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพาทฯ โดยในระหว่างนี้ ศาลอยู่ระหว่างการพิจารณารับหรือไม่รับค่าฟ้องของกลุ่มกิจการร่วมฯ

4. คณะอนุกรรมการฯ ได้พิจารณาร่วมกันและจัดทำรายงานสรุปความเห็น กรณีการอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองต่อคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยมีความเห็นโดยสรุปว่าคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ยึดถือเอกสารการคัดเลือกเอกชนเป็นหลักในการพิจารณาแล้ว ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ มีมติเห็นด้วยกับมติของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ในการพิจารณาหนังสืออุทธรณ์คำสั่งเรื่องคัดค้านมติไม่รับข้อเสนอของกลุ่มกิจการร่วมชนโฮลดิ้งฯ ที่มีมติยื่น ไม่รับพิจารณาข้อเสนอกล่องที่ 6/10 และกล่องที่ 9/10 เนื่องจากได้ยื่นหลังกำหนดเวลาตามเอกสารการคัดเลือกเอกชน

5. มีแผนการเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในปี 2566 โดยมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 50 ปี รวมระยะเวลาในการดำเนินการ 3 ปีแรก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2562)

บริบทของอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ข้อมูลทั่วไปของอำเภอบ้านฉาง

ความเป็นมาของอำเภอบ้านฉาง

อำเภอบ้านฉางเดิมเป็นตำบลพลา ขึ้นอยู่กับอำเภอเมืองระยอง ต่อมา พ.ศ. 2506 ทหารอเมริกันมาตั้งฐานทัพและใช้สนามบินอู่ตะเภา ทำให้มีประชาชนจากหลายท้องที่เข้ามาประกอบอาชีพเป็นผลให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและมีความเจริญเติบโตขึ้น และยกฐานะเป็นกิ่งอำเภอ เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2519 ต่อมายกฐานะเป็นอำเภอเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2528 จากข้อสันนิษฐานประวัติความเป็นมาแต่ดั้งเดิม มีการรวมตัวเป็นชุมชนไม่น้อยกว่า 150 ปี ผู้อาวุโสท้องถิ่นได้บอกเล่าที่มาของคำว่า “บ้านฉาง” ดังนี้

1. เดิมมีฉางเก็บผลิตผลทางการเกษตร จำพวก น้ำมันยาง และของป่าอื่น ๆ เพื่อนำส่งท่าเรือพลา จึงเรียกชื่อว่า “บ้านฉาง”
2. เดิมเป็นป่าดงดิบมีโขลงช้างป่าเป็นจำนวนมาก จึงมีชื่อเรียกว่า “บ้านช้าง” ซึ่งต่อมาได้กลายเป็น “บ้านฉาง”
3. เมื่อครั้งสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เสด็จทัพมาถึงเมืองระยอง มาถึงที่นี้รุ่งสว่างพอดี จึงเรียกชื่อ บ้านว่า “บ้านสว่าง” ต่อมากลายเป็น “บ้านฉาง”

คำขวัญอำเภอบ้านฉาง

บ้านฉางสะอาด หาดทรายงามหรรษา มะม่วงนอกฤดู ปลาปูกะปิดี บารมีหลวงพ่อบรม

ข้อมูลสภาพทั่วไปและการวิเคราะห์สถานการณ์ในปัจจุบัน

1. ที่ตั้ง

อำเภอบ้านฉางเป็นอำเภอหนึ่งใน 8 อำเภอ ของจังหวัดระยอง ที่อยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทย ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 12-13 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 101-102 องศาตะวันออก อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 175 กิโลเมตร และห่างจากจังหวัดระยอง 28 กิโลเมตร

ภูมิประเทศ

เป็นที่ราบสูง ๆ ต่ำลาดเอียงไปทางทิศใต้ มีภูเขาเล็ก ๆ หลายแห่ง คือ เขานั่งของ เขาห้วยมะหาด และเขาไกรกตะแบก

พื้นที่

มีพื้นที่ทั้งหมด 238 ตารางกิโลเมตร หรือ 148,750 ไร่

อาณาเขต ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	อำเภอนิคมน้ำจืด, อำเภอบ้านค่าย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	อำเภอเมือง
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อ่าวไทย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

ดิน ส่วนใหญ่เป็นดินปนทรายและดินร่วน มีดินเหนียวและดินลูกรังเป็นบางแห่งมีแหล่งน้ำธรรมชาติ คือ อ่างเก็บน้ำคลองบางไผ่ ฝายน้ำล้น 11 แห่ง และมีลำธารเล็ก ๆ ไหลลงทะเล

ป่าไม้ มีพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 20 ตารางกิโลเมตร เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งมีสภาพเป็นป่าเสื่อมโทรม ถูกราษฎรบุกรุกทำไร่เป็นเวลานานแล้ว คงเหลือป่าบนภูเขาประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่ป่า

ภูมิอากาศ ไม้ร้อนจัดหรือหนาวจัด มี 3 ฤดู อยู่ในเขตอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 119.1 มิลลิเมตร

2. ข้อมูลทางการปกครอง

อำเภอบ้านฉาง แบ่งการปกครองออกเป็น 3 ตำบล 20 หมู่บ้าน ดังนี้

1. ตำบลบ้านฉาง จำนวน 6 หมู่บ้าน
2. ตำบลสำนักท้อน จำนวน 8 หมู่บ้าน
3. ตำบลพลา จำนวน 6 หมู่บ้าน

เทศบาล มี 4 แห่ง คือ

1. เทศบาลเมืองบ้านฉาง
2. เทศบาลตำบลบ้านฉาง
3. เทศบาลตำบลสำนักท้อน
4. เทศบาลตำบลพลา

องค์การบริหารส่วนตำบล 1 แห่ง คือ

1. องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน
3. หน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่

หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ

1. ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง
2. สถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง
3. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอบ้านฉาง

4. สำนักงานวัฒนธรรมอำเภอบ้านฉาง
 5. สำนักงานสถิติอำเภอบ้านฉาง
 6. สำนักงานปศุสัตว์อำเภอบ้านฉาง
 7. สำนักงานที่ดิน จังหวัดระยอง สาขาบ้านฉาง
 8. สำนักงานเกษตรอำเภอบ้านฉาง
 9. สำนักงานประมงอำเภอบ้านฉาง
 10. สรรพากรพื้นที่ สาขาบ้านฉาง
 11. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง
 12. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคบ้านฉาง
 13. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง
 14. โรงพยาบาลบ้านฉาง
- หน่วยงานอื่น ๆ ในพื้นที่
1. มูลนิธิพุทธธรรมสงเคราะห์บ้านฉาง
 2. มูลนิธิสยามรวมใจ
 4. ประชากรในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง (ข้อมูล ณ ธันวาคม 2561)

อำเภอบ้านฉาง มีประชากร 74,516 คน

ชาย 37,265 คน

หญิง 37,251 คน

จำนวนครัวเรือน 40,570 ครัวเรือน

โดยแบ่งตามพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังนี้

เทศบาลเมืองบ้านฉาง ชาย 14,971 คน หญิง 15,587 คน รวม 30,558 คน

เทศบาลตำบลบ้านฉาง ชาย 6,585 คน หญิง 6,720 คน รวม 13,305 คน

เทศบาลตำบลพลลา ชาย 4,040 คน หญิง 4,415 คน รวม 8,455 คน

เทศบาลตำบลสำนักท้อน ชาย 5,501 คน หญิง 5,673 คน รวม 11,174 คน

องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ชาย 5,805 คน หญิง 4,856 คน รวม 10,661 คน

เนื่องจากบุคคลส่วนใหญ่ในพื้นที่มีการประกอบอาชีพ ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของธุรกิจ

หุ้นส่วน ผู้ประกอบการลูกจ้าง แรงงาน เป็นพื้นที่ที่มีความปลอดภัยสูง ไม่มีปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดที่รุนแรงทำให้ภาพรวมประชากรในพื้นที่มีความสุขเนื่องจาก มีอากาศ อาหาร มีแพทย์ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ไม่มีปัญหาการว่างงาน มีการจ้างงานสูง มีกำลังซื้อทางเศรษฐกิจสูง รายได้เฉลี่ยของประชากรในพื้นที่ 66,941.92 บาท/คน การให้บริการของการไฟฟ้า

ส่วนภูมิภาคอำเภอบ้านฉาง ครอบคลุมทั่วถึง และมีสำนักงานการประปาส่วนภูมิภาคอำเภอบ้านฉาง ให้บริการน้ำประปาครอบคลุมพื้นที่ทั้งอำเภอและรับผิดชอบการจ่ายน้ำประปาในเขตอำเภอนิคมพัฒนา อำเภอเมืองระยองบางส่วนอีกด้วย

นอกจากนี้ อำเภอบ้านฉาง ยังมีสนามบินซึ่งมีการบินภายในประเทศและจะส่งเสริมให้เป็นสนามบินนานาชาติ และมีโรงพยาบาลขนาดใหญ่ของกองทัพเรืออยู่ใกล้เคียง มีห้างสรรพสินค้า และร้านสะดวกซื้อกระจายทั่วพื้นที่ ในจุดต่อแหลมมีป้อมตำรวจและอาสาสมัครกู้ภัยคอยให้บริการ ดังนั้น ผู้พักอาศัยอยู่ในอำเภอบ้านฉาง สามารถใช้ชีวิตอย่างมีความสุข ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

5. การศึกษา

โรงเรียน (สังกัดเขตพื้นที่การศึกษา) อำเภอบ้านฉาง 22 แห่ง โดยแบ่งออกเป็น

1. ระดับอุดมศึกษา - แห่ง
2. ระดับอาชีวศึกษา 2 แห่ง
3. สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระดับขั้นพื้นฐาน 20 แห่ง
4. โรงเรียนสอนภาษา 4 แห่ง

เนื่องจากพื้นที่อำเภอบ้านฉาง ถูกกำหนดให้เป็นที่พักอาศัย ดังนั้น มีประชากรย้ายถิ่นเข้ามาพักอาศัยเพื่อทำงานและติดตามครอบครัว ประกอบด้วยบุคคลหลายช่วงวัย ทั้ง ผู้สูงอายุ และบุตรหลานที่ต้องมาศึกษาเล่าเรียนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง รวมทั้งบุตรหลานของบุคคลต่างด้าวที่ติดตามผู้ใช้แรงงาน สถานศึกษาในพื้นที่เป็นที่นิยมสำหรับบุคคลที่เป็นผู้ใช้แรงงานเป็นส่วนใหญ่ แต่บุคคลผู้มีฐานะมักจะให้บุตรหลานเข้าไปเรียนใน โรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตอำเภอเมืองระยอง ทั้งนี้ อำเภอบ้านฉาง มีโรงเรียนเอกชนระดับอนุบาลและประถมศึกษา ที่มีชื่อเสียงที่มีระบบการเรียนการสอนสากลเน้นเรื่องภาษาอังกฤษ และมีเด็กหลาย ๆ ชาติเข้ามาศึกษาเล่าเรียน เช่น อังกฤษ เกาหลี อินเดีย ญี่ปุ่น ฯลฯ

6. สาธารณสุข

โรงพยาบาลพยาบาลประจำอำเภอ 1 แห่ง

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล 9 แห่ง

อำเภอบ้านฉางมีปัญหาทางด้านสาธารณสุข เช่นเดียวกับอำเภอ อื่น ๆ ในจังหวัดระยอง เนื่องจากประชากรแฝงที่เข้ามาในพื้นที่ และแรงงานที่ใช้สิทธิประกันสังคมเข้ามาใช้บริการ นอกเหนือจากบุคคลที่มีชื่อในทะเบียนบ้านอีกเท่าตัว ทำให้เกิดการแออัด ในการพักรักษาตัว การใช้เวลารอตรวจพบแพทย์มากขึ้น และก่อให้เกิดโรคติดต่อจากต่างด้าว รวมถึงการระบาดของไข้เลือดออกที่เกิดจากผู้มาอาศัยในบ้านเช่า โรงงาน แคมป์พักคนงาน เป็นต้น

7. ศาสนาและวัฒนธรรม

ศาสนสถาน 21 แห่ง

วัด 15 แห่ง

มัสยิด/สุเหร่า 1 แห่ง

โบสถ์พราหมณ์ - แห่ง

ศาลเจ้าที่จัดทะเบียน 3 แห่ง

เดิมประชากรท้องถิ่นนั้นมีน้อย เมื่อความเจริญเข้ามา ได้มีบุคคลต่าง ๆ และภาคโรงงาน กลุ่มบริษัทปตท. และบริษัท ดาว เคมีคอล ฯ ได้สนับสนุนการก่อสร้างศาสนสถานให้มีความมั่นคงถาวร และมีก่อสร้างสถานปฏิบัติธรรม จังหวัดระยอง สาขาบ้านฉาง หลายแห่งเช่นที่วัด ชากหมากป่าเรไร ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉางจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นวัดที่ตั้งของสำนักงานเจ้าคณะอำเภอบ้านฉาง มีพระครูสันติบุรพทิศ เป็นเจ้าอาวาสวัดและดำรงตำแหน่งเจ้าคณะอำเภอบ้านฉาง เมื่อปี 2558 มีมัสยิด 1 แห่งตั้งอยู่ในหมู่ 5 ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ซึ่งอยู่ใกล้กับชุมชนและตลาดสดของอำเภอบ้านฉาง

สภาพวัฒนธรรมและประเพณี ประกอบด้วย

1. ประเพณีทำบุญกลางทุ่ง เป็นประเพณีพื้นบ้านที่นิยมจัดในท้องที่ตำบลสำนักท้อน ระหว่างวันขึ้น 3 ค่ำ เดือน 3 ของทุกปี ชาวบ้านจะทำข้าวหลามไปร่วมทำบุญที่ศาลากลางบ้าน
2. ประเพณีลอยกระทงและแข่งเรือทะเล เป็นประเพณีของชาวประมงลูกน้ำเค็ม ชาวบ้านพลานิยมจัดในช่วงเทศกาลลอยกระทง นอกจากจะมีการลอยกระทงแล้วยังมีการแข่งขันเรือพายบริเวณชายฝั่ง
3. ประเพณีตักบาตรเทโว เป็นประเพณีที่จัดในวันออกพรรษา มี 2 แห่ง คือ
 - 3.1 วัดคีรีถาวนาราม พระสงฆ์จะเดินลงจากเขามารับบิณฑบาต
 - 3.2 วัดบ้านฉาง พระสงฆ์จากทุกวัดมารับบิณฑบาต มีขบวนแห่ทั้งสามโลก
4. ประเพณีสงกรานต์ เป็นประเพณีที่ชาวบ้านฉางจัดเป็นประจำทุกปี ซึ่งมีการรดน้ำคำ หัวหน้าผู้สูงอายุ ทำบุญเลี้ยงพระและเล่นกีฬาพื้นเมืองในหมู่บ้าน วันไหลของอำเภอบ้านฉางจะเริ่มตั้งแต่วันที่ 13-19 เมษายน ซึ่งจะเวียนไปรดน้ำคำหัวและสร่งน้ำพระ ตามวัดต่าง ๆ ได้รับความนิยม และมีนักท่องเที่ยวเข้ามาร่วมกิจกรรม

8. การคมนาคม

ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) หรือที่เรียกสั้น ๆ ว่า “สนามบินอู่ตะเภา” เป็นสนามบินในพื้นที่กองทัพเรือไทยในเขตรอยต่อระหว่าง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และอำเภอสัตหีบจังหวัดชลบุรี เดิมถูกใช้เป็นสนามบินของกองทัพและอู่ซ่อมอากาศยานของ

การบินไทย แต่เนื่องจากทำเลที่ไม่ไกลจากสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบิน อุตะเกา จึงถูกพัฒนาใหม่ ขึ้นเป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ในเขตไม่ไกลกรุงเทพฯ เพื่อลดความแออัดของสนามบินหลัก สำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางมาพัทยาและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคตะวันออก

ในปัจจุบันสนามบินอุตะเกาได้รับการขยายและเพิ่มอาคารผู้โดยสารใหม่ ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 3 ล้านคนต่อปี สนามบินอุตะเกามีทางเข้าตั้งอยู่ติดกับถนนสุขุมวิท ตำบลพลตา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ตำแหน่งละติจูดที่ 12.679900 และลองจิจูดที่ 101.004997 ห่างจากตัวเมืองระยองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 35 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัทยาไปทางทิศใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร

ในปี พ.ศ. 2560 สนามบินอุตะเกาได้มีการเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารใหม่ โดยแบ่งเป็นอาคารผู้โดยสาร 1 มีพื้นที่ใช้สอย 2,610 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเร่งด่วนได้ 400 คน/ชั่วโมง อาคารผู้โดยสาร 2 มีพื้นที่ใช้สอย 3,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุดในช่วงเร่งด่วนได้ 1,200 คน/ชั่วโมง ทั้งนี้การพัฒนาสนามบินอุตะเกายังมิได้เสร็จสิ้น แต่โครงการจะดำเนินการไปจนถึงปี พ.ศ. 2563 ในปัจจุบันได้มีการก่อสร้างและพัฒนาสนามบินไปแล้วกว่าครึ่งของโครงการ โดยแผนการพัฒนาสนามบินอุตะเกามีข้อมูลโดยสรุปดังนี้

เฟสที่ 1 พัฒนาให้รองรับผู้โดยสารจากเดิม 8 แสนคนต่อปี เป็น 5 ล้านคนต่อปี

เฟสที่ 2 พัฒนาให้รองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนต่อปี

เฟสที่ 3 ก่อสร้างลู่วิ่งเครื่องบินที่ 2 ระยะทางไม่ต่ำกว่า 2.7 พันเมตร

ที่จอดรถของสนามบินอุตะเกาตั้งอยู่ลานกลางแจ้งหน้าอาคารผู้โดยสาร รองรับรถจอดได้ประมาณ 100 คัน ซึ่งคิดค่าบริการเป็นรายชั่วโมง สูงสุดวันละ 140 บาทสำหรับรถยนต์ 4 ล้อ การเดินทางเข้า-ออกจากสนามบินอุตะเกานั้นมี 5 รูปแบบดังนี้

1. รถยนต์ส่วนตัว จากตัวเมืองระยองและพัทยา ใช้เส้นทางถนนสุขุมวิทเพื่อเข้าสู่สนามบิน

2. รถตู้จากสนามบินสู่ตัวเมืองพัทยาราคา 250 บาท/คน จากสนามบินสู่ตลาดกม. 10 ราคา 50-100 บาท/คน ขึ้นรถได้ที่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาเข้า

3. รถตู้บริการร่วม Air Asia มีให้บริการเข้า-ออก สนามบิน 3 จุด สู่ตัวเมืองพัทยา (ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเฟสติวัล พัทยาบีช) สู่ตัวเมืองระยอง (ศูนย์การค้าแพชชั่น บาย แหลมทองระยอง) และสู่ท่าเรือเกาะเสม็ด

4. รถแท็กซี่ คิดราคาเหมา ผู้โดยสาร 1-3 คน เข้าสู่เมืองระยองหรือพัทยาในราคา 1,000 บาท หากใช้เส้นทางอื่นราคาจะเพิ่มขึ้นหรือตามตกลง

5. รถเช่า มีบริการจากหลากหลายบริษัทให้เช่ารถชั้นนำ

9. ด้านเศรษฐกิจ

9.1 ด้านการเกษตร

ประชาชนในเขตอำเภอบ้านฉาง ประกอบอาชีพส่วนใหญ่ ดังนี้

9.1.1 ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ ยังคงมีอาชีพเกษตร การทำสวนมะม่วงนอกฤดู การทำไร่สับปะรด และปลูกมันสำปะหลัง โดยเฉพาะพื้นที่ตำบลสำนักท้อน

9.1.2 รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรมเพราะเนื่องจากพื้นที่ติดต่อกับนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่รวมทั้งนิคมอุตสาหกรรมเอเชีย เป็นพนักงานห้างสรรพสินค้า สนามกอล์ฟ โรงแรมรีสอร์ท สำนักงานธุรกิจต่าง ๆ

9.1.3 ค้าขายการทำธุรกิจ เป็นอาชีพรองลงมา เนื่องจากเป็นเมืองที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวชายทะเล ซึ่งมีชายหาดที่สวยงาม

9.2 ด้านการท่องเที่ยว

สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของอำเภอบ้านฉาง ประกอบด้วย

1. หาดพลา หมู่ที่ 2 และหมู่ที่ 5 ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร จุดเด่นคืออยู่ใกล้กับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นชายหาดที่มีชื่อเสียงและได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวมาเป็นระยะเวลานาน ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ มีอาหารทะเลจำหน่ายและมีร้านอาหารทะเลจำนวนหลายแห่ง

2. หาดพูน และหาดน้ำริน มีชายหาดยาวประมาณ 12 กิโลเมตร มีการปรับปรุงสถานที่ให้มีนั่งพักผ่อนอย่างเพียงพอมีการจัดกิจกรรมชายทะเลของเทศบาลตำบลบ้านฉาง เป็นประจำ เช่น งานแข่งขันเล่นว่าวได้ลมหนาว งานก่อทราย เป็นต้น

สถานที่ท่องเที่ยวเอกชน ประกอบด้วย

1. สนามกอล์ฟกรีนวัลเลย์ สนามกอล์ฟเซนต์เอนดรู ตั้งอยู่บนถนนสายบ้านฉาง-บ้านขนาวไร่ หมู่ที่ 2 ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองเป็นสนามกอล์ฟขนาดใหญ่มาตรฐานสากล รวม 36 หลุม

2. สนามกอล์ฟเซ็นจูรี ตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

3. สนามกอล์ฟอีสเทิร์นสตาร์ ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 4 ตำบลพลา และ หมู่ที่ 5 ตำบลบ้านฉาง ในสนามกอล์ฟ มีโครงการบ้านจัดสรร และคอนโดมิเนียม สำหรับเป็นที่พักอาศัยของบุคคลที่มีรายได้ค่อนข้างสูง หรือเป็นผู้บริหารในภาคอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตมาบตาพุด อีกทั้งมีสระว่ายน้ำ สนามเทนนิส และฟิตเนส สนามไคร์กอล์ฟทำให้มีผู้นิยมเข้าไปพักผ่อนเป็นจำนวนมาก

4. ร้านอาหาร ที่ได้รับความนิยมบริเวณชายหาดของอำเภอบ้านฉาง

มีความสามารถในการรองรับและบริการลูกค้า

9.3 อุตสาหกรรม

ในพื้นที่อำเภอบ้านฉางมีนิคมอุตสาหกรรมนิคมเอเชีย มีทั้งหมด 7 โรงงาน ใช้พื้นที่ 583 ไร่ เงินลงทุน 11,748 ล้านบาท

10. ด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โรงแรม มีจำนวน 20 แห่ง

ในขณะนี้สนามบินอู่ตะเภา เป็นสนามบินนานาชาติ จึงมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่อำเภอบ้านฉางมากขึ้น ซึ่งธุรกิจโรงแรมจะมีโอกาสสูงในการลงทุนขยายกิจการเพื่อรองรับบุคลากรด้านการท่องเที่ยวปัจจุบันในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง มีที่พักราคาตั้งแต่ประมาณ 400-4,000 บาท

11. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อำเภอบ้านฉางที่มีพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 20 ตารางกิโลเมตร เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งมีสภาพเป็นป่าเสื่อมโทรมราษฎรเข้าทำไร่เป็นเวลานานแล้ว คงเหลือป่าบนภูเขาประมาณ ร้อยละ 20 ของพื้นที่ป่าไม้ ปัจจุบันมีผู้เข้าพักอาศัยครอบครองเป็นจำนวนมาก พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ทางด้านบนของอำเภอติดต่อกับอำเภอเมืองระยอง อำเภอนิคมพัฒนามีสภาพเป็นป่าเขาบนเทือกเขานั่งยอง ตลอดหลายปีที่ผ่านมาหลังมีการปิดป่า กรมป่าไม้ ภาคเอกชน อำเภอบ้านฉางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมปลูกป่าเพื่อฟื้นฟูสภาพป่าให้มีความสมบูรณ์ และเป็นปอดของอำเภอบ้านฉาง ปัจจุบันมีรีสอร์ทหลายแห่ง มีสถานที่และภูมิประเทศสำหรับนักปั่นจักรยาน ทางด้านทิศใต้ของอำเภอเป็นชายทะเล ชายหาดมีการกัดเซาะ แต่สามารถทำประมงพื้นบ้านได้ มีกลุ่มประมงใช้ชีวิตในการทำประมง ซึ่งมีมูลค่าสูงได้แก่ ปูม้า ปลาหมึก กุ้งแชบ๊วย และสัตว์น้ำต่าง ๆ อีกมากมาย

12. ด้านความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย

หน่วยงานด้านความมั่นคง มีจำนวน 7 แห่งดังนี้

1. กองการbinทหารเรือกองยุทธการ
2. กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยานกองพันทหารปืนใหญ่
3. กองบินอิสระปฏิบัติราชการสนาม 106
4. กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง
5. สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านฉาง อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 97 คน
6. อัตรากำลัง อปพร. จำนวน 197 คน
7. อัตรากำลัง ชรบ. จำนวน 80 คน

วิเคราะห์สถานการณ์ อาชญากรรม สถิติการจับกุมและแนวทางการแก้ไขปัญหาอำเภอ บ้านฉางไม่มีสถานการณ์รุนแรง อุบัติเหตุรุนแรงไม่เคยเกิดขึ้น เนื่องจากถนนสุขุมวิทเป็นถนนหลัก ที่ผ่านตัวเมืองมีความปลอดภัยในการสัญจร ปัญหาอาชญากรรมมีไม่มาก และสามารถจับกุมได้ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนได้ระดับหนึ่ง กำลังอพพร.จากองค์กรปกครองท้องถิ่นทุกแห่ง มีบทบาทในการอำนวยความสะดวกในด้านการจราจร การจัดงานกิจกรรมต่าง ๆ

วิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาจังหวัดระยอง (พ.ศ. 2561-2564)

วิสัยทัศน์

“เมืองนวัตกรรมก้าวหน้า พัฒนาอย่างสมดุล บนพื้นฐานความพอเพียง”

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: พัฒนาคุณภาพสินค้าและผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร ประมง ปศุสัตว์ ให้เป็นมาตรฐาน ควบคู่กับการพัฒนาไปสู่เกษตรอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2: พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวให้เติบโต ควบคู่กับ ภาคเกษตร และอุตสาหกรรมอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3: การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเข้าสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศน์และ สนับสนุนการดำเนินการที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม และการสร้างนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4: อนุรักษ์ ฟื้นฟู และควบคุมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและรักษาสี งามแวดล้อมบนพื้นฐานของการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5: เสริมสร้างมาตรฐานการดำรงชีวิตและการมีส่วนร่วมของ ประชาชนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6: สร้างความเข้มแข็งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันภาค พาณิชยกรรมและภาคบริการสู่สากล

การประเมินศักยภาพทางยุทธศาสตร์ของพื้นที่อำเภอ (SWOT Analysis)

จุดแข็ง (Strengths)

S1 ธุรกิจค้าขาย ก่อสร้าง บ้านเช่า บ้านจัดสรร เจริญเติบโตดี

S2 พื้นที่ใกล้ตัวเมืองระยอง

S3 พื้นที่เหมาะสมกับการประกอบกิจการโรงงานอุตสาหกรรม

S4 พื้นที่เหมาะสมกับการปลูกสับปะรด ขางพารา

S5 ประชาชนสามารถเลือกทำงานได้ทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม

S6 มีแพทย์ทางเลือกในพื้นที่ทางแพทย์แผนไทยและแพทย์จีน

S7 ประเพณีลอยกระทงทะเล

S8 วัฒนธรรมการรำวงลิ้มแก้ลิ้มตายในประเพณีลอยกระทง

S9 มีชมรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและสุขภาพ

S10 มีสนามแข่งเรือพายที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศูนย์ฝึกกีฬาเรือพาย
 ราชนาวิอ่างเก็บน้ำคลองบางไผ่

จุดอ่อน (Weaknesses)

W1 ปัญหาสังคมและยาเสพติดจากปัญหาประชากรแฝง ซึ่งเป็นแรงงานจาก
 ภาคอุตสาหกรรม

W2 ปัญหามลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม

W3 ปัญหาเกษตรกรไม่มีที่ดินทำกินเป็นของตนเอง

W4 ประชาชนขาดความรู้และทักษะในการแปรรูปผลิตภัณฑ์ให้มีความหลากหลาย

W5 เกษตรกรรายย่อยขาดเงินทุน เทคโนโลยีและอุปกรณ์ทางการเกษตรที่มี

ประสิทธิภาพ

W6 หมู่บ้าน ชุมชน ขาดศักยภาพในการรวมกลุ่มพัฒนาตนเอง

W7 สถานพยาบาลในพื้นที่ไม่เพียงพอและขาดแคลนบุคลากรรวมทั้งเครื่องมืออุปกรณ์
 การแพทย์ที่ทันสมัย

W8 ปัญหาโจรขโมยขู่มขู่และอาชญากรรมทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของประชาชน
 และนักท่องเที่ยว

W9 อาชีพดั้งเดิมของคนถิ่นลดลงเช่นประมงพื้นบ้าน

W10 การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ยังขาดทิศทางที่ชัดเจนและไม่มีการเตรียมความพร้อม
 ในการรับรองการเจริญเติบโตของชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว

โอกาส (Opportunities)

O1 เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ

O2 นโยบายรัฐบาลในการสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมภัยคุกคาม (Threat)

O3 มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านภาษาและวัฒนธรรมระหว่างคนไทยกับคนต่างชาติที่เข้า
 มาอาศัยในพื้นที่จำนวนมาก

O4 การส่งเสริมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการดำเนินชีวิตของคนในพื้นที่

ภัยคุกคาม (Threats)

T1 ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ

T2 ภัยธรรมชาติ

T3 ปัญหาด้านการข้ามนุชย์และแรงงานผิดกฎหมาย

T4 ประชากรแฝงส่งผลกระทบต่อคุณภาพระบบบริการของภาครัฐทั้งด้านปัญหาสุขภาพ การศึกษาและงานบริการภาครัฐทั้งด้านปัญหาสุขภาพการศึกษาและงานบริการภาครัฐและงบประมาณในการบริหารจัดการไม่ครอบคลุมทั่วถึง (ที่ทำการปกครองอำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง, 2562)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยได้รวบรวมโดยแยกตามรายละเอียด ดังนี้

ธิติภักดิ์ สุตมาศ (2548) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของพนักงานต่อปัจจัยระบบบริหาร ความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร กรณีศึกษา บริษัท พีโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) จากการศึกษาพบว่า 1.พนักงานมีการรับรู้ปัจจัยการบริหารระบบโดยภาพรวมในระดับปานกลาง 2.พนักงานที่มีลักษณะ งานต่างกัน มีการรับรู้ปัจจัยในการบริหารระบบไม่แตกต่างกัน 3.พนักงานที่ปฏิบัติในสถานที่ ปฏิบัติงานต่างกัน มีการรับรู้ปัจจัยในการบริหารระบบแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญยิ่ง 4.พนักงานที่มีอายุงานต่างกันมีการรับรู้ปัจจัยในการบริหารระบบไม่แตกต่างกัน 5.พนักงานที่เคยได้รับข้อมูล เกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงที่ต่างกัน มีการรับรู้ปัจจัยในการบริหารระบบแตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญยิ่ง

เฉลิมศักดิ์ วงศ์อุทะ (2551) ศึกษาเรื่อง อิทธิพลของการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออกและ ทัศนคติเกี่ยวกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก ต่อพฤติกรรมการส่งออกของ ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบ ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออกของ โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีความเห็นด้วยกับยุทธศาสตร์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกโดยรวมอยู่ใน ระดับมากและยังพบว่าลักษณะของธุรกิจ ได้แก่ จำนวนเงินลงทุนจำนวนพนักงานและยอดขายของ กิจการลักษณะของผู้ประกอบการธุรกิจ ได้แก่ อายุระดับการศึกษาทักษะด้านภาษาต่างประเทศและการ ขอมรับต่อการเปลี่ยนแปลงการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออก ได้แก่ ความคาดหวังในการส่งออกการรับรู้ ปัจจัยกระตุ้นในการส่งออกการรับรู้ปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกและทัศนคติเกี่ยวกับ ยุทธศาสตร์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตกมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการ ส่งออกของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

อนูรัตน์ อนันทนาธร (2552) ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อ การสร้างโรงผลิตเหล็กถลุงหลอมเหลวและ โรงงานผลิตเหล็กแท่งด้าบลแม่ น้ำคู อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง ผลการศึกษารับรู้พบว่า ประชาชนรับทราบบ้างในการสร้างโรงหลอมถลุงเหล็กมี ความรู้บ้างในเรื่องการสร้างโรงหลอมถลุงเหล็ก บริษัทผู้ประกอบการไม่เคยเข้ามาประชาสัมพันธ์

เรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากผลิตหลอมถลุงเหล็ก ทราบว่ากรณีที่เกิดผลกระทบ ประชาชนจะได้รับผลกระทบโดยตรง การมีส่วนร่วมของประชาชนพบว่า ประชาชนไม่เคยร่วมทำ ประชาพิจารณ์ ร้อยละ 67.4 ไม่เคยมีส่วนร่วมในโครงการสร้างโรงหลอมถลุงเหล็ก ร้อยละ 72.1 เคยเป็นกรรมการประชาพิจารณ์ ร้อยละ 89.7 ไม่เคยไปฟังการจัดประชาพิจารณ์ ร้อยละ 71.8 ไม่เคยไปแสดงความคิดเห็นในการทำประชาพิจารณ์ ร้อยละ 70.3 ประชาชนคิดว่าการประชาพิจารณ์ ไม่เพียงพอและไม่ชัดเจน ร้อยละ 89.5 ด้านความต้องการในการดำเนินการแก้ปัญหาของหน่วยงาน ภาครัฐ พบว่า โดยภาพรวมประชาชนมีความต้องการอยู่ในระดับมาก ส่วนความต้องการของ ประชาชนในการดำเนินการแก้ปัญหา ของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน พบว่า โดยภาพรวม ประชาชนต้องการอยู่ในระดับมาก ด้านข้อเสนอแนะอื่น ๆ เห็นสมควรไม่ให้สร้างโรงหลอมถลุง เหล็ก ปัญหามลพิษทางอากาศ และการเกษตรจะถูกทำลายมากที่สุด หากยืนยันสร้างโรงหลอมถลุง เหล็ก ประชาชนจะประท้วงให้ถึงที่สุด

ณัฐกานต์ ตั้งวงษาไพโร, พินันทา โรจนรัตน์ศิริกุล และ ปกัศสร ผลเพิ่ม (2554) ได้ศึกษา เรื่อง การศึกษาระดับการรับรู้ของพนักงานต่อกระบวนการตรวจสอบคุณภาพการซ่อมบำรุงอากาศยาน ฝ่ายช่าง อู่ตะเภา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ผลการวิจัยพบว่า ระดับการรับรู้ของ พนักงานฝ่ายช่างต่อข้อกำหนดการตรวจสอบคุณภาพภายในอยู่ในระดับมาก ระดับการรับรู้เกี่ยวกับ องค์ประกอบพื้นฐานของระบบคุณภาพของฝ่ายช่าง อยู่ในระดับมาก และปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ กระบวนการตรวจสอบคุณภาพของพนักงานฝ่ายช่างคือ อายุของพนักงาน แต่วุฒิการศึกษา ตำแหน่งงาน และประสบการณ์ทำงานทำให้ระดับการรับรู้แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

สมถวิล ผลสอาด (2555) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่องานบริการด้าน สาธารณสุขของเทศบาลตำบลวังเย็น อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา ผลการสำรวจการรับรู้ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ประชาชนมีการรับรู้ในด้านการ ฟื้นฟูสุขภาพผู้ป่วยหลังออกจากโรงพยาบาลและดูแลผู้ป่วยเรื้อรังที่บ้าน รองลงมาคือ ด้านการดูแล สุขภาพผู้พิการ ด้านการควบคุมป้องกันโรคไม่ติดต่อและดูแลสุขภาพของประชาชนในเขตเทศบาล วังเย็น และด้านการดูแลส่งเสริมสุขภาพหญิงตั้งครรภ์และเด็กแรกเกิด ตามลำดับ

เทียนทอง ชันเดือน (2557) ได้ศึกษาเรื่อง การรับรู้ต่อแผนอพยพประชาชนออกจากพื้นที่ เสี่ยงภัย: กรณีศึกษาโรงกลั่นน้ำมันในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ผลการศึกษา พบว่า ลักษณะทาง กายภาพของเทศบาลนครแหลมฉบังที่มีความอุดมสมบูรณ์ทรัพยากรธรรมชาติที่มีทั้งภูเขาและทะเล พร้อมด้วยนโยบายการส่งเสริมเศรษฐกิจจากภาครัฐ โดยมาตรการลดภาษีสำหรับผู้ที่มาลงทุนใน พื้นที่ทำให้โรงงานอุตสาหกรรมกระจายตัวและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะกลุ่ม อุตสาหกรรมปิโตรเลียม ซึ่งเป็นก๊าซไวไฟและของเหลวไวไฟ เป็นแหล่งคลังน้ำมันขนาดใหญ่และ

มีความหนาแน่นสูง และอยู่ใกล้ชุมชนมาก ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่พบมีความเป็นพิษเฉียบพลัน ระบายเคียงต่อผิวหนัง และเป็นอันตรายต่อระบบทางเดินหายใจ จากตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของประชากรกับการรับทราบข้อมูลข่าวสารที่ระดับช่วงความเชื่อมั่น Pearson Chi-Square ที่ระดับ 0.05 พบว่า กลุ่มประชากรที่เคยทราบว่ามีแผน และไม่เคยทราบว่ามีแผนเพศชาย และเพศหญิง มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ช่วงอายุต่างกันของกลุ่มประชากรเคยทราบว่ามีแผน และไม่เคยทราบว่ามีแผน มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ รายได้ที่แตกต่างกันทราบว่าเคยมีแผน และไม่เคยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนการประกอบอาชีพ ภูมิลำเนาและระยะเวลาการอยู่อาศัยของกลุ่มประชากรไม่มีความสัมพันธ์กัน ในเรื่องเคยทราบว่ามีแผน และไม่เคยทราบว่ามีแผน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สถานภาพทางสังคมมีผลต่อการรับรู้ ของกลุ่มเสี่ยง เช่น เพศ อายุ อาชีพ รายได้ และระยะเวลาการอยู่อาศัย มีผลกระทบต่อการวางแผนในเชิงนโยบายและการวางแผนในระดับท้องถิ่น ตั้งแต่การเตรียมความพร้อมก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ

รัฐ กันภัย (2557) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ข่าวสารและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ส่งผลต่อการพัฒนาท้องถิ่นในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงใต้ ผลการวิจัยพบว่า 1. ประชาชนในองค์การบริหารส่วนตำบลเขตจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงใต้ มีการรับรู้ข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์มากที่สุด มีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์จากการพัฒนา ในระดับมากที่สุด และมีการพัฒนาด้านการศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรม ในระดับมากที่สุด และ 2. ค่าความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมของประชาชนกับการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบลเขตจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงใต้ มีความสัมพันธ์ทางบวกทุกตัวและมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กับการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบล มากที่สุดคือ สัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์จากการพัฒนา และตัวแปรที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กับการพัฒนาท้องถิ่นในองค์การบริหารส่วนตำบล น้อยที่สุดคือ การรับรู้ข่าวสารจากอินเทอร์เน็ต

ภัชชนัญญา จันตัน (2558) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน จากการศึกษาพบว่า ระดับการรับรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของประชาชน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มีการรับรู้อยู่ในระดับปานกลางจำนวน 2 ด้าน ดังนี้ ด้านการวางแผนและการส่งเสริมการลงทุนพาณิชย์ยกรรมการอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการส่วนด้านอื่น ๆ อยู่ในระดับมาก การทดสอบสมมติฐานพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศและรายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกัน มีระดับการรับรู้ไม่แตกต่างกัน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระดับการศึกษา และอาชีพที่แตกต่างกันมีระดับการรับรู้ที่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

สมชัย คำพันธุ์ (2559) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน กรณีศึกษาตำบลคลองขนากร อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 51 – 60 ปี อาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว รายได้ส่วนใหญ่ไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท สถานภาพสมรส และมีการศึกษาระดับประถมศึกษา ปัจจัยความรู้ความเข้าใจในนโยบาย กระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน พบว่า ในภาพรวมของประชาชนมีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับปานกลาง เรียงลำดับแต่ละด้าน ดังนี้ คือด้านเป้าหมาย ด้านผลสำเร็จ ด้านการติดตามผล และด้านวิธีการผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลจำแนกตามอายุอาชีพหลัก รายได้ของครอบครัว และระดับการศึกษาที่ต่างกัน มีปัจจัยความรู้ความเข้าใจในนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน ในภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

นวลปราง อรุณจิต, รอฮานี เต้ชะ, และ พีรดาวษ์ มุหะมัด (2560) ได้วิจัยเรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของนักศึกษากับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษราชิวาส ผลการวิจัยพบว่า

- 1.ความต้องการและการมีส่วนร่วมโดยรวมอยู่ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า
 - 1.1 การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษราชิวาสโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง
 - 1.2 ความรู้เรื่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาสโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง
 - และ 1.3 ความต้องการในการมีส่วนร่วมพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาสโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง
2. โดยนักศึกษามีความต้องการมีส่วนร่วม แตกต่างกันตามอายุและคณะที่ศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ 3.ข้อเสนอแนะแนวทางการมีส่วนร่วมพบมากที่สุด คือควรมีการจัดกิจกรรมโครงการเกี่ยวกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาส เพื่อส่งผลให้เกิดประโยชน์ในพื้นที่โดยให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น

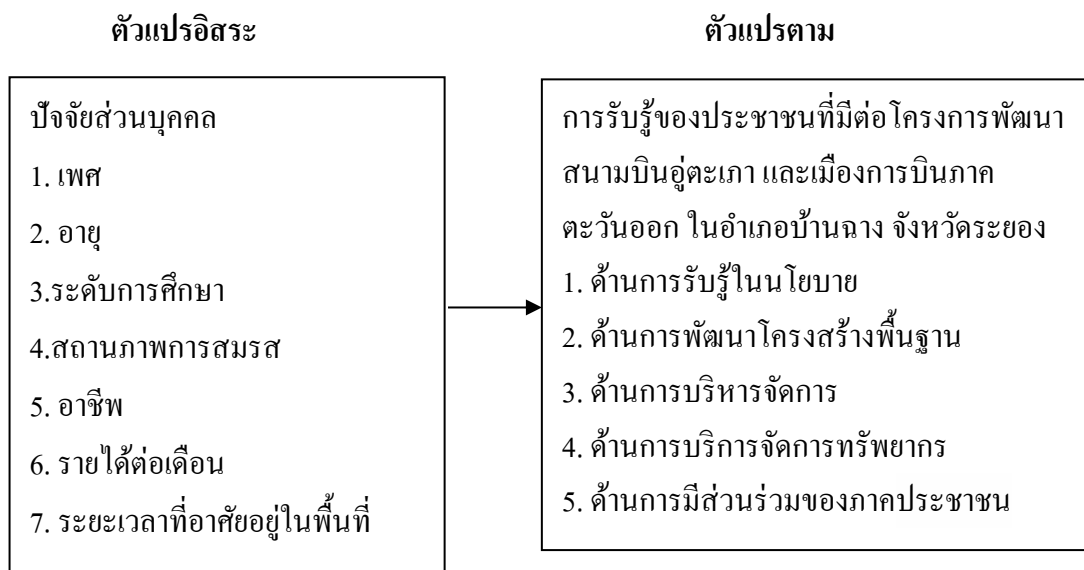
วิภาดา มุกดา (2561) ได้วิจัยเรื่อง ปัญหาจากการรับรู้และความคาดหวังในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษผลการวิจัยพบว่า 1. ภาพรวมของการรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความคาดหวังต่ออยู่ในระดับมาก 2. ผลการเปรียบเทียบของการรับรู้และความคาดหวังจำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ ไม่แตกต่างกัน 3. ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้และความคาดหวัง มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 4. ปัญหาและแนวทางการพัฒนาประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ การสร้างตลาดขนาดใหญ่เพื่อขยายโอกาสด้านการค้าและการลงทุนเพิ่มการจ้างงาน ด้านความมั่นคงของมนุษย์ มุ่งสร้างความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นต่อกลไกและกระบวนการยุติธรรม ด้านสังคม การยกระดับคุณภาพชีวิตของมนุษย์ให้สูงขึ้น ด้านสิ่งแวดล้อม การรู้จักใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างคุ้มค่าและการมีจิตสำนึกร่วมกันในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม ด้านวัฒนธรรม การเปลี่ยนแปลง

ความคิด ความเชื่อ ทศนคติ ค่านิยม การปลูกฝังสั่งสอนเยาวชนไทยในความหลากหลายของวัฒนธรรม ด้านการเมืองความมั่นคง ส่งเสริมความร่วมมือกับภาครัฐและเอกชน ในการแก้ไข ปัญหาภัยคุกคามในรูปแบบใหม่

รัตน์ดาวรรณ ถนอมรอด (2561) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อความพร้อมของเทศบาลนครแหลมฉบังในการรองรับ โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC ผลการวิจัยพบว่า 1. ประชาชนในเขตพื้นที่เทศบาลนครแหลมฉบัง ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อความพร้อมของเทศบาลนครแหลมฉบังในการรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับมากที่สุด 2 ด้าน ได้แก่ ด้านด้านการบริหารจัดการทรัพยากรและด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน อยู่ในระดับปานกลาง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ในการวางแผน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการรับรู้ในนโยบาย และ ด้านการบริหารจัดการ ตามลำดับ ประชาชนในเขตพื้นที่เทศบาลนครแหลมฉบังที่มี เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่อยู่อาศัย ไม่ต่างกันมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อความพร้อมของเทศบาลนครแหลมฉบังในการรองรับ โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC ในภาพรวมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย แต่เมื่อพิจารณาพบว่า มีปัจจัยส่วนบุคคลด้าน อายุ, อาชีพ, รายได้ต่อเดือน, ระยะเวลาที่อาศัย มีรายด้านการบริหารจัดการทรัพยากร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่สถิติที่ระดับ .05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานการวิจัย

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการที่ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าทบทวนวรรณกรรม แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถร่างกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ดังนี้



ภาพที่ 2-6 กรอบแนวคิดการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคลของประชากร ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ต่างกันมีการรับรู้ของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออกแตกต่างกัน

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ใช้การวิจัยแบบเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้วิธีการสำรวจ (Survey) และใช้เครื่องมือการวิจัยเป็นแบบสอบถามผู้วิจัยแบ่งรายละเอียดของเนื้อหา ดังนี้

1. ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. วิธีสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล
6. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. กลุ่มประชากร

ประชากรที่ใช้ศึกษาคือ ประชาชนในเขตอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 74,516 คน (ที่ทำการปกครองอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง, 2562)

2. กลุ่มตัวอย่าง

จากกลุ่มประชากร คือ ประชาชนในเขตอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 74,516 คน โดยเป็นกลุ่มประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนราษฎร ผู้วิจัยเลือกกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ด้วยสูตรการคำนวณของยามานะ (Yamane, 1973) โดยกำหนดการยอมรับค่าความคลาดเคลื่อน 5% ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 398 ราย

สูตร

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

$$n = \frac{74,516}{1 + 74,516(0.05)^2}$$

$$n \approx 398$$

การสุ่มคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ได้กำหนดของกลุ่มตัวอย่างมาจากการคำนวณตามวิธีของยามาเน่ (Yamane) พบว่าประชากร 74,516 คน ต้องใช้กลุ่มตัวอย่าง อย่างน้อย 398 ราย แต่ผู้วิจัย กำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย จำนวน 400 ราย

3. ขั้นตอนการสุ่มตัวอย่าง

การเลือกตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental selection) จากประชาชนในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 แห่งในอำเภอบ้านฉาง ได้แก่

1. เทศบาลเมืองบ้านฉาง
2. เทศบาลตำบลบ้านฉาง
3. เทศบาลตำบลพลา
4. เทศบาลตำบลสำนักท้อน
5. องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน

ซึ่งรวมทั้งหมดมีจำนวน 74,516 คน การกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างของประชาชนในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอบ้านฉาง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3-1 การกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใน อำเภอบ้านฉาง	จำนวน (คน)	สัดส่วนจากการคำนวณ (คน)	ขนาด กลุ่ม ตัวอย่าง (คน)
1. เทศบาลเมืองบ้านฉาง	30,558	$(400 \times 30,558) / 74,516 = 164.03$	164
2. เทศบาลตำบลบ้านฉาง	13,305	$(400 \times 13,305) / 74,516 = 71.42$	72
3. เทศบาลตำบลพลา	8,818	$(400 \times 8,818) / 74,516 = 47.33$	47
4. เทศบาลตำบลสำนักท้อน	11,174	$(400 \times 11,174) / 74,516 = 59.98$	60
5. องค์การบริหารส่วนตำบล สำนัก ท้อน	10,661	$(400 \times 10,661) / 74,516 = 57.22$	57
รวม	74,516		400

เมื่อได้สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างของจำนวนสมาชิกของประชาชนในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอบ้านฉางแล้วทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างของแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental selection) เป็นการเลือกตัวอย่างในลักษณะการบังเอิญพบให้ครบตามจำนวน 400 ตัวอย่างที่กำหนดไว้ของแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล แบ่งเนื้อหาของคำถามออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 7 ข้อ ได้แก่

1. เพศ 2. อายุ 3. ระดับการศึกษา 4. สถานภาพการสมรส 5. อาชีพ 6. รายได้ต่อเดือน และ
7. ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ แบบสอบถามมีลักษณะแบบเลือกตอบ (Check list) เพื่อเลือกตอบตามระดับการวัดข้อมูลประเภทสเกลนามบัญญัติ (Nominal scale) และการวัดข้อมูลประเภทสเกลลำดับ (Ordinal scale)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยทำการศึกษาทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย 2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 3. ด้านการบริหารจัดการ 4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร 5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน คำถามมีลักษณะแบบสอบถามเป็นคำถามปลายปิดแบบประเมินค่า (Likert scale) โดยเกณฑ์การให้คะแนนซึ่งเป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating scale) ได้แก่ มากที่สุด มากปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมโดยนำเอาข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการอภิปรายผล และจัดทำข้อเสนอแนะต่อไป

วิธีสร้างเครื่องมือและการทดสอบเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือที่ใช้วิจัยมีขั้นตอนดังนี้

1. ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการศึกษาจากตำราเอกสารบทความ แนวคิด ทฤษฎีหลักการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก เพื่อกำหนดขอบเขตของการวิจัย และสร้างเครื่องมือวิจัยให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2. สร้างแบบสอบถามจากการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัยต่าง ๆ

3. นำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ทำการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ได้แก่

- 3.1 ดร.สมชัย ศิริสมบัติ ตำแหน่ง ปลัดเทศบาลเมืองบ้านฉาง

- 3.2 นายจรัสศักดิ์ ตะปะ โททย์ ตำแหน่ง นายอำเภอบ้านฉาง

3.3 นายจิรวัดส์ เปรมดิษฐ์ ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดระยอง

4. ปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์ แล้วนำไปดำเนินการตรวจหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามไปทดลอง (Try out) กับกลุ่มประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอสาคู จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรของการศึกษาของการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 30 คน โดยศึกษาในวันที่ 30-31 ตุลาคม พ.ศ. 2562 แล้วนำผลที่ได้จากแบบสอบถามไปทำการทดสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) ด้วยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient) ของครอนบัค (1951 อ้างถึง ไพฑูริย์ โพธิสว่าง, 2556) ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาที่ได้จะแสดงถึงระดับของความคงที่ของแบบสอบถาม โดยผลการวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นจากแบบสอบถามที่ผ่านการคัดเลือก ผลที่ได้จะแสดงถึงระดับความคงที่ของแบบสอบถาม โดยจะมีค่าระหว่าง $0 \leq \alpha \leq 1$ ค่าที่ใกล้เคียงกับ 1 แสดงว่ามีความเชื่อมั่นสูงเกณฑ์การแปลผลค่าความเชื่อมั่น (ไพฑูริย์ โพธิสว่าง, 2556) มีดังนี้

0.00 – 0.20 หมายถึง มีความเชื่อมั่นต่ำมาก/ ไม่มีเลย

0.21 – 0.40 หมายถึง มีความเชื่อมั่นต่ำ

0.41 – 0.70 หมายถึง มีความเชื่อมั่นปานกลาง

0.71 – 1.00 หมายถึง มีความเชื่อมั่นสูง

ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม หรือ ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัค ที่ยอมรับจะต้องมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.70 ขึ้นไป โดยในการทดสอบแบบสอบถามโดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัค

ตารางที่ 3-2 ผลการวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น (Reliability)

ตัวแปรที่ใช้วิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา
1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย	.920
2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	.902
3. ด้านการบริหารจัดการ	.880
4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	.892
5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	.884
ภาพรวม	.896

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลให้ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยจึงได้ออกแบบวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย 2 ลักษณะ

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่มีผู้เก็บหรือรวบรวมไว้ก่อนแล้ว ทำให้ไม่ต้องเสียเวลากับการเก็บข้อมูลใหม่ สามารถศึกษาย้อนหลังได้เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของปรากฏการณ์ที่ศึกษา โดยแหล่งข้อมูลดังกล่าว ได้แก่

1.1 หนังสือ ตำรา แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับ ระเบียบวิธีการวิจัย วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

1.2 สื่ออิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ เว็บไซต์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระเบียบวิธีการวิจัย แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และบริบทของอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

2. การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทำการศึกษากับกลุ่มตัวอย่าง โดยมีขั้นตอนดังนี้

2.1 ผู้วิจัยจัดเตรียมและทำความเข้าใจในตัวแบบสอบถาม

2.2 ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามไปศึกษากับประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 400 ราย ผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์และรายละเอียดในการเก็บข้อมูลและแนะนำการตอบแบบสอบถามแก่กลุ่มตัวอย่าง โดยอาศัยวิธีการพูดคุยเพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อผู้ตอบแบบสอบถาม เน้นให้เห็นประโยชน์ที่ได้รับในการวิจัย

2.3 การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยแบบสอบถามในช่วงเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 – มกราคม พ.ศ. 2563 เป็นระยะเวลา 3 เดือน

การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากรวบรวมแบบสอบถามทั้งหมดที่ได้เรียบร้อยแล้วผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาดำเนินการดังนี้

1. การตรวจสอบข้อมูลผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม และทำการแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก
2. การนำแบบสอบถามที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้วมาลงรหัสเพื่อประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยมีวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistics) ประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. สถิติพรรณนา (Descriptive statistics) ที่ใช้ในการวิจัย โดยใช้ค่าร้อยละ (Percentage) และแจกแจงความถี่ (Frequencies descriptive) บรรยายลักษณะของข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน และระยะเวลาที่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม และใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) วิเคราะห์ระดับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
2. สถิติเชิงอนุมาน/สถิติอ้างอิง (Inferential statistics) ที่ใช้ในการวิจัย โดยใช้ค่า t-Test และ F-test (ANOVA) เพื่อเปรียบเทียบระดับการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกปัจจัยส่วนบุคคลที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยใช้ค่า t-Test กรณีที่มีตัวแปรอิสระ 1-2 กลุ่ม และใช้ F-test (ANOVA) ในกรณีที่มีตัวแปรอิสระตั้งแต่ 3 กลุ่มขึ้นไป เมื่อพบความแตกต่างอย่างน้อยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยทำการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่โดยวิธี Least Significant Different (LSD)

วิธีการแปลผลแบบสอบถามส่วนนี้ได้ใช้ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ตามเกณฑ์การแบ่งช่วงคะแนนดังนี้
(พิสมัย หาญมงคลพิพัฒน์, 2546 อ้างถึงใน รัตน์ดาวรรณ ถนอมรอด, 2561)

$$\begin{aligned} \text{ช่วงกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{จำนวนชั้น}}{\text{คะแนน}} \\ &= \frac{4}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวสามารถแปลความหมายของค่าคะแนนได้ดังนี้

ระดับค่าเฉลี่ย	ความหมาย
ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00	การรับรู้อยู่ในระดับมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20	การรับรู้อยู่ในระดับมาก
ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40	การรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60	การรับรู้อยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80	การรับรู้อยู่ในระดับน้อยที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 4 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 4 ผลการศึกษาข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

n แทน จำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิเคราะห์

\bar{X} แทน ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง

SD แทน ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง

Sig. แทน ความน่าจะเป็นสำหรับบอกนัยสำคัญทางสถิติ

Df แทน ชั้นแห่งความอิสระ

SS แทน ผลรวมของคะแนนเบี่ยงเบนแต่ละคนยกกำลังสอง

MS แทน ค่าความแปรปรวน

F แทน ค่าสถิติในการแจกแจงแบบเอฟ (F- distribution)

T แทน ค่าสถิติที่ใช้ t- distribution

* แทน แสดงความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4-1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (n = 400)	ร้อยละ
ชาย	212	53.0
หญิง	188	47.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 53.0 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 47.0

ตารางที่ 4-2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	34	8.5
21-30 ปี	63	15.8
31-40 ปี	105	26.3
41-50 ปี	97	24.3
51 ปีขึ้นไป	101	25.3
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.3 รองลงมาคือ อายุระหว่าง 51 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 25.3 อายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.3 อายุระหว่าง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.8 และอายุไม่เกิน 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	49	12.25
มัธยมศึกษา/ปวช./ปวส.	179	44.75
ปริญญาตรี	139	34.75
สูงกว่าปริญญาตรี	33	8.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-3 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช./ปวส. คิดเป็นร้อยละ 44.75 รองลงมาคือระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 34.75 ประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 12.25 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพการสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	130	32.50
สมรส	170	42.50
สมรส(ไม่จดทะเบียน)	56	14.00
หม้าย	11	2.75
หย่าร้าง/แยกกันอยู่	33	8.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-4 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็น ร้อยละ 42.50 รองลงมาคือสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 32.50 สถานภาพสมรส(ไม่จดทะเบียน) คิดเป็นร้อยละ 14.00 สถานภาพหย่าร้าง/แยกกันอยู่ คิดเป็นร้อยละ 8.25 และสถานภาพหม้าย คิดเป็นร้อยละ 2.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	85	21.25
พนักงานบริษัทเอกชน	80	20.00
ธุรกิจส่วนตัว	68	17.00
รับจ้างทั่วไป	86	21.50
นักเรียน/นักศึกษา	44	11.00
แม่บ้าน	13	3.25
อื่น ๆ	24	6.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-5 พบว่าประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 21.50 รองลงมาคือข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 21.25 พนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 20.00 ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 17.00 นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 11.00 อาชีพอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 6.00 และอาชีพแม่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 3.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 15,000 บาท	170	42.50
15,001-25,000 บาท	92	23.00
25,001-35,000 บาท	64	16.00
35,001-45,000 บาท	40	10.00
45,001-55,000 บาท	25	6.25
55,001 บาทขึ้นไป	9	2.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-6 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.50 รองลงมาคือ รายได้ต่อเดือนระหว่าง 15,001-25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.00 รายได้ต่อเดือนระหว่าง 25,001-35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.00 รายได้ต่อเดือนระหว่าง 35,001-45,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.00 รายได้ต่อเดือนระหว่าง 45,001-55,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.25 และรายได้ต่อเดือน 55,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 2.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	จำนวน (n)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	27.00	6.75
1-5 ปี	90.00	22.50
6-10 ปี	69.00	17.25
11-15 ปี	67.00	16.75
16-20 ปี	43.00	10.75
21 ปีขึ้นไป	104.00	26.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4-7 พบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่อยู่อาศัย 21 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 26.00 รองลงมาคือระยะเวลาที่อาศัย 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.50 ระยะเวลาที่อาศัย 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.25 ระยะเวลาที่อาศัย 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.75 ระยะเวลาที่อาศัย 16-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.75 และระยะเวลาที่อาศัยน้อยกว่า 1 ปี เป็นร้อยละ 6.75 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ตารางที่ 4-8 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา
สนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาค ตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง	ระดับความคิดเห็น			
	\bar{X}	SD	แปล ความหมาย ระดับ	อันดับ ที่
1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย	3.28	0.53	ปานกลาง	1
2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	3.15	0.65	ปานกลาง	2
3. ด้านการบริหารจัดการ	2.78	0.68	ปานกลาง	3
4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	2.73	0.75	ปานกลาง	4
5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	2.72	0.72	ปานกลาง	5
รวม	2.93	0.54	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4-8 พบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉางในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.93$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการรับรู้ในนโยบาย ($\bar{X} = 3.28$) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ($\bar{X} = 3.15$) ด้านการบริหารจัดการ ($\bar{X} = 2.78$) ด้านการบริการจัดการทรัพยากร ($\bar{X} = 2.73$) และด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ($\bar{X} = 2.72$) ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์ การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉางในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน แต่เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองมีการรับรู้ ด้านการรับรู้ในนโยบาย มากที่สุด รองลงมาคือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และด้านการบริหารจัดการ ตามลำดับ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ว่าประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉางจังหวัดระยองมีการรับรู้ในนโยบายได้ดีกว่าด้านอื่น ๆ โดยทราบถึงนโยบายที่จะเข้ามาดำเนินการในพื้นที่ว่ามีโครงการฯ แต่ไม่ทราบถึงรายละเอียดเชิงลึกกว่า จะดำเนินการเมื่อไหร่ แล้วเสร็จเมื่อใด มีการรองรับทางสาธารณูปโภคหรือไม่ ผลกระทบกับตนเองทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นอย่างไร เป็นต้น

ตารางที่ 4-9 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา
สนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการรับรู้ใน
นโยบาย

ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระดับความคิดเห็น			อันดับ
	\bar{X}	SD	แปลผล	
1. ท่านทราบถึงนโยบาย ความชัดเจนในแนวทางการ ดำเนินงาน และเป้าหมายของการพัฒนาของโครงการ พัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3.31	0.65	ปาน กลาง	3
2. วัตถุประสงค์ของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และ เมืองการบินภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความชัดเจนในการพัฒนา เศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3.36	0.71	ปาน กลาง	2
3. ท่านทราบระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา	3.01	0.72	ปาน กลาง	4
4. ท่านทราบถึงผลกระทบของโครงการพัฒนาสนามบินอุ ตะเถา ที่มีต่อชุมชน และตัวท่าน	3.43	0.83	มาก	1
เฉลี่ย	3.28	0.53	ปาน กลาง	

จากตารางที่ 4-9 พบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบ
แบบสอบถามมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบิน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อำเภอบ้านฉาง ด้านการรับรู้ในนโยบายภาพรวม ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง
($\bar{X} = 3.28$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมาก 1 ประเด็น ประเด็นข้อที่ 4 ท่านทราบถึง
ผลกระทบของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา ที่มีต่อชุมชน และตัวท่าน ($\bar{X} = 3.43$)

ส่วนประเด็นที่อยู่ในระดับปานกลาง 3 ประเด็น สามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยดังนี้

1. ประเด็นข้อที่ 2 วัตถุประสงค์ของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาค
ตะวันออกเฉียงเหนือ มีความชัดเจนในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ($\bar{X} = 3.36$) 2)

ประเด็นข้อที่ 1 ทานทราบถึงนโยบาย ความชัดเจนในแนวทางการดำเนินงาน และเป้าหมายของการพัฒนาของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ($\bar{X} = 3.31$) และ3. ประเด็นข้อที่ 3 ทานทราบระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ ($\bar{X} = 3.01$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-10 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระดับความคิดเห็น			
	\bar{X}	SD	แปลผล	อันดับ
1. ทานทราบว่าโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการออกแบบ วางผังเมืองอย่างดีและเป็นระบบ ไม่สร้างปัญหาความแออัดในอนาคต	2.93	0.83	ปานกลาง	4
2. ทานทราบว่า มีการสร้าง/ขยายและปรับปรุงถนน เช่น โครงการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 สายบ้านฉาง-กทม. หรือโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อรองรับยานพาหนะและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	3.49	0.79	มาก	1
3. ทานทราบว่าโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการขยายกำลังส่งไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการ และมั่นใจว่าจะไม่มีปัญหาไฟตกและไฟดับในอนาคต	3.10	0.87	ปานกลาง	3
4. ทานทราบว่า น้ำประปาที่ใช้อยู่ในพื้นที่อาจไม่เพียงพอและไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนในอนาคต	3.38	1.02	ปานกลาง	2
5. ระบบการเก็บขนและการกำจัดขยะที่มีอยู่มีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับปริมาณขยะที่จะเพิ่มขึ้นและจะไม่เกิดปัญหาขยะล้นเมืองในอนาคต	2.82	0.95	ปานกลาง	5
เฉลี่ย	3.15	0.65	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4-10 พบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.15$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับมาก 1 ประเด็น คือ ประเด็นข้อที่ 2 ท่านทราบว่ามีการสร้าง/ขยายและปรับปรุงถนน เช่น โครงการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 สายบ้านฉาง-กทม. หรือ โครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อรองรับยานพาหนะและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ($\bar{X} = 3.49$)

ส่วนประเด็นที่อยู่ในระดับปานกลาง 4 ประเด็น สามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยดังนี้

1. ประเด็นข้อที่ 4 ท่านทราบว่า น้ำประปาที่ใช้อยู่ในพื้นที่อาจไม่เพียงพอและไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนในอนาคต ($\bar{X} = 3.38$)
2. ประเด็นข้อที่ 3 ท่านทราบว่าโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการขยายกำลังส่งไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการ และมั่นใจว่าจะไม่มีปัญหาไฟตกและไฟดับในอนาคต ($\bar{X} = 3.10$)
3. ประเด็นข้อที่ 1 ท่านทราบว่าโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการออกแบบวางผังเมืองอย่างดีและเป็นระบบ ไม่สร้างปัญหาความแออัดในอนาคต ($\bar{X} = 2.93$)
4. ประเด็นข้อที่ 5 ระบบการเก็บขนและการกำจัดขยะที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับปริมาณขยะที่จะเพิ่มขึ้นและจะไม่เกิดปัญหาขยะล้นเมืองในอนาคต ($\bar{X} = 2.82$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-11 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการบริหารจัดการ

ด้านการบริหารจัดการ	ระดับความคิดเห็น		แปลผล	อันดับ
	\bar{X}	SD		
1. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีระบบการให้ข้อมูลและการประชาสัมพันธ์ ที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย	2.80	0.82	ปานกลาง	3
2. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการจัดทำป้ายติดประกาศ ขั้นตอนการให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะ อย่างทั่วถึง และใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลายภาษา	2.66	0.83	ปานกลาง	4

ตารางที่ 4-11 (ต่อ)

ด้านการบริหารจัดการ	ระดับความคิดเห็น			
	\bar{X}	SD	แปล ผล	อัน ดับ
3 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ ให้ความรู้แก่ประชาชนใน การออกเยี่ยมและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่อง	2.84	0.70	ปาน กลาง	1
4 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการแต่งตั้งคณะทำงาน ศึกษาปัญหาผลกระทบและป้องกันปัญหาจากทุกภาคส่วน อย่างครบถ้วน	2.81	0.80	ปาน กลาง	2
เฉลี่ย	2.78	0.68	ปาน กลาง	

จากตารางที่ 4-11 พบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการบริหารจัดการ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.78$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับปานกลางทั้ง 4 ประเด็น สามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยดังนี้ 1) ประเด็นที่ 3 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ ให้ความรู้แก่ประชาชนในการออกเยี่ยมและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่อง ($\bar{X} = 2.84$) 2) ประเด็นที่ 4 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาปัญหาผลกระทบและป้องกันปัญหาจากทุกภาคส่วนอย่างครบถ้วน ($\bar{X} = 2.81$) 3) ประเด็นที่ 1 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีระบบการให้ข้อมูลและการประชาสัมพันธ์ ที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย ($\bar{X} = 2.80$) และ 4) ประเด็นที่ 2 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการจัดทำป้ายติดประกาศขั้นตอนการให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะอย่างทั่วถึง และใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลายภาษา ($\bar{X} = 2.66$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-12 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร

ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระดับความคิดเห็น			
	\bar{X}	SD	แปลผล	อันดับ
1. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีแผนอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ รักษาป่าไม้ แหล่งน้ำสะอาด การจัดการขยะ ในพื้นที่หลังการดำเนิน โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก	2.77	0.81	ปานกลาง	2
2. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีมาตรการควบคุมมลภาวะทางเสียง และฝุ่นละออง ที่เกิดขึ้น ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินการ	2.82	0.85	ปานกลาง	1
3. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีกิจกรรมในการรณรงค์เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ปลูกป่า จิตอาสาพัฒนา จัดกลุ่มเฝ้าระวังและตรวจตราการประกอบการที่ไม่รับผิดชอบต่อสาธารณะ	2.73	0.83	ปานกลาง	3
4. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการสนับสนุน ส่งเสริม อาชีพของชุมชน ในการนำทรัพยากรในพื้นที่ เพิ่มช่องทางจำหน่าย สร้างรายได้ รองรับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา	2.59	0.85	น้อย	4
เฉลี่ย	2.73	0.75	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4-12 พบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.73$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับปานกลาง 3 ประเด็น สามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยดังนี้ 1. ประเด็นที่ 2 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีมาตรการควบคุมมลภาวะทางเสียง และฝุ่นละออง ที่เกิดขึ้น ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินการ ($\bar{X} = 2.82$) 2. ประเด็นที่ 1 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีแผนอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ รักษาป่าไม้ แหล่งบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ ในพื้นที่หลังการดำเนิน โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ และเมืองการบินภาคตะวันออก ($\bar{X} = 2.77$) และ 3. ประเด็นที่ 3 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีกิจกรรมในการรณรงค์ เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ปลูกป่า จัดอาสาพัฒนา จัดกลุ่มเฝ้าระวังและตรวจตราการประกอบการที่ไม่รับผิดชอบต่อสาธารณะ ($\bar{X} = 2.73$) ตามลำดับ

ส่วนประเด็นที่อยู่ในระดับน้อยมีอยู่ 1 ประเด็น คือ ประเด็นที่ 4 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการสนับสนุน ส่งเสริมอาชีพของชุมชน ในการนำทรัพยากรในพื้นที่ เพิ่มช่องทางจำหน่าย สร้างรายได้ รองรับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ ($\bar{X} = 2.59$)

ตารางที่ 4-13 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ระดับความคิดเห็น			
	\bar{X}	SD	แปลผล	อันดับ
1. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการทำงานหรือประชุมร่วมกับชุมชนในการพัฒนาท้องถิ่นมาตลอดและเป็นไปด้วยดี	2.82	0.78	ปานกลาง	2
2. ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการเข้าไปเป็นสมาชิกอาสาสมัคร ภาาีเครือข่ายต่าง ๆ กับโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ	2.52	0.87	น้อย	4
3. ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการตอบรับที่ดีกับโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ	2.85	0.83	ปานกลาง	1
4. ข้อเสนอแนะหรือความต้องการของประชาชนได้รับการนำมาพิจารณาในการวางแผนและการจัดทำงบประมาณของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ	2.69	0.83	ปานกลาง	3
เฉลี่ย	2.72	0.72	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4-13 พบว่า ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.72$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าอยู่ในระดับปานกลาง 3 ประเด็น สามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยดังนี้ 1. ประเด็นที่ 3 ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการตอบรับที่ดีกับโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ ($\bar{X} = 2.85$) 2. ประเด็นที่ 1 โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการทำงานหรือประชุมร่วมกับชุมชนในการพัฒนาท้องถิ่นมาตลอดและเป็นไปด้วยดี ($\bar{X} = 2.82$) และ 3. ประเด็นที่ 4 ข้อเสนอแนะหรือความต้องการของประชาชนได้รับการนำมาพิจารณาในการวางแผนและการจัดทำงบประมาณของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ ($\bar{X} = 2.69$) ตามลำดับ

ส่วนประเด็นที่อยู่ในระดับน้อยมีอยู่ 1 ประเด็น คือ ประเด็นที่ 2 ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการเข้าไปเป็นสมาชิก อาสาสมัคร ภาควิชาต่างๆ กับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา ($\bar{X} = 2.52$)

ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตารางที่ 4-14 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามเพศ

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ใน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	เพศ	n	\bar{X}	SD	t	Sig.																																																				
1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ชาย	212	3.29	.53	0.746	.769																																																				
	หญิง	188	3.25	.53			2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ชาย	212	3.15	.64	-0.07	.974	หญิง	188	3.15	.66	3. ด้านการบริหารจัดการ	ชาย	212	2.78	.67	0.084	.399	หญิง	188	2.77	.70	4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ชาย	212	2.73	.73	0.022	.482	หญิง	188	2.72	.77	5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ชาย	212	2.70	.69	-0.484	.332	หญิง	188	2.74	.75	ภาพรวม	ชาย	212	2.93	.52	0.043	.194	หญิง
2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ชาย	212	3.15	.64	-0.07	.974																																																				
	หญิง	188	3.15	.66			3. ด้านการบริหารจัดการ	ชาย	212	2.78	.67	0.084	.399	หญิง	188	2.77	.70	4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ชาย	212	2.73	.73	0.022	.482	หญิง	188	2.72	.77	5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ชาย	212	2.70	.69	-0.484	.332	หญิง	188	2.74	.75	ภาพรวม	ชาย	212	2.93	.52	0.043	.194	หญิง	188	2.93	.56								
3. ด้านการบริหารจัดการ	ชาย	212	2.78	.67	0.084	.399																																																				
	หญิง	188	2.77	.70			4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ชาย	212	2.73	.73	0.022	.482	หญิง	188	2.72	.77	5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ชาย	212	2.70	.69	-0.484	.332	หญิง	188	2.74	.75	ภาพรวม	ชาย	212	2.93	.52	0.043	.194	หญิง	188	2.93	.56																			
4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ชาย	212	2.73	.73	0.022	.482																																																				
	หญิง	188	2.72	.77			5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ชาย	212	2.70	.69	-0.484	.332	หญิง	188	2.74	.75	ภาพรวม	ชาย	212	2.93	.52	0.043	.194	หญิง	188	2.93	.56																														
5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ชาย	212	2.70	.69	-0.484	.332																																																				
	หญิง	188	2.74	.75			ภาพรวม	ชาย	212	2.93	.52	0.043	.194	หญิง	188	2.93	.56																																									
ภาพรวม	ชาย	212	2.93	.52	0.043	.194																																																				
	หญิง	188	2.93	.56																																																						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-14 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีเพศต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออกในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4-15 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามอายุ

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	Df	SS	MS	F	Sig.	
1.ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	4	0.885	.221	.786	.534
	ภายในกลุ่ม	395	111.115	.281		
	รวม	399	112.000			
2.ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระหว่างกลุ่ม	4	1.242	.310	.730	.572
	ภายในกลุ่ม	395	167.930	.425		
	รวม	399	169.172			
3.ด้านการบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.151	.538	1.165	.326
	ภายในกลุ่ม	395	182.274	.461		
	รวม	399	184.425			
4.ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระหว่างกลุ่ม	4	1.290	.323	.572	.683
	ภายในกลุ่ม	395	222.535	.563		
	รวม	399	223.825			
5.ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	4	0.443	.111	.213	.931
	ภายในกลุ่ม	395	205.681	.521		
	รวม	399	206.124			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	4	0.826	.206	.707	.587
	ภายในกลุ่ม	395	115.243	.292		
	รวม	399	116.069			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-15 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีอายุต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4-16 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระดับการศึกษา

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง		Df	SS	MS	F	Sig.
1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	3	0.956	.319	1.137	.334
	ภายในกลุ่ม	396	111.044	.280		
	รวม	399	112.000			
2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระหว่างกลุ่ม	3	1.921	.640	1.516	.210
	ภายในกลุ่ม	396	167.251	.422		
	รวม	399	169.172			
3. ด้านการบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	3	0.850	.283	.611	.608
	ภายในกลุ่ม	396	183.575	.464		
	รวม	399	184.425			
4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระหว่างกลุ่ม	3	0.338	.113	.200	.896
	ภายในกลุ่ม	396	223.486	.564		
	รวม	399	223.825			
5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	3	0.469	.156	.301	.825
	ภายในกลุ่ม	396	205.655	.519		
	รวม	399	206.124			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	0.241	.080	.274	.844
	ภายในกลุ่ม	396	115.828	.292		
	รวม	399	116.069			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-16 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4-17 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามสถานภาพการสมรส

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง		Df	SS	MS	F	Sig.
1.ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	4	0.966	.241	.859	.489
	ภายในกลุ่ม	395	111.034	.281		
	รวม	399	112.00			
2.ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระหว่างกลุ่ม	4	1.607	.402	.947	.437
	ภายในกลุ่ม	395	167.565	.424		
	รวม	399	169.172			
3.ด้านการบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.394	.599	1.299	.270
	ภายในกลุ่ม	395	182.031	.461		
	รวม	399	184.425			
4.ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระหว่างกลุ่ม	4	1.342	.335	.595	.666
	ภายในกลุ่ม	395	222.483	.563		
	รวม	399	223.825			
5.ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	4	1.650	.413	.797	.528
	ภายในกลุ่ม	395	204.473	.518		
	รวม	399	206.124			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	4	1.132	.283	.972	.422
	ภายในกลุ่ม	395	114.937	.291		
	รวม	399	116.069			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-17 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีสถานภาพการสมรสต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4-18 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามอาชีพ

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง		Df	SS	MS	F	Sig.
1.ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	6	1.863	.311	1.108	.357
	ภายในกลุ่ม	393	110.137	.280		
	รวม	399	112.000			
2.ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระหว่างกลุ่ม	6	3.382	.564	1.336	.240
	ภายในกลุ่ม	393	165.790	.422		
	รวม	399	169.172			
3.ด้านการบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	6	2.699	.450	.973	.443
	ภายในกลุ่ม	393	181.726	.462		
	รวม	399	184.425			
4.ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระหว่างกลุ่ม	6	8.249	1.375	2.506	0.022*
	ภายในกลุ่ม	393	215.576	.549		
	รวม	399	223.825			
5.ด้านการมีส่วนร่วมของภาค ประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	6	4.891	.815	1.592	.148
	ภายในกลุ่ม	393	201.233	.512		
	รวม	399	206.124			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	6	3.111	.518	1.804	0.097
	ภายในกลุ่ม	393	112.958	.287		
	รวม	399	116.069			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-18 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีอาชีพต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

แต่เมื่อพิจารณาในรายด้าน พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีอาชีพต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีการรับรู้ด้านการบริการจัดการทรัพยากรต่างกันนั้น จึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD) ซึ่งปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4-19 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD) อาชีพกับด้านการบริการจัดการทรัพยากร

อาชีพ	n	\bar{X}	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัทเอกชน	ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป	นักเรียน/ นักศึกษา	แม่บ้าน	อื่น ๆ
			2.77	2.55	2.96	2.63	2.76	3.00	2.66
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	85	2.77	-	0.22	0.19	0.14	0.01	0.23	0.11
พนักงาน บริษัทเอกชน	80	2.55	-	-	0.41*	0.08	0.21	0.45*	0.11
ธุรกิจส่วนตัว	68	2.96	-	-	-	0.33*	0.20	0.04	0.30
รับจ้างทั่วไป	86	2.63	-	-	-	-	0.13	0.37	0.03
นักเรียน/ นักศึกษา	44	2.76	-	-	-	-	-	0.24	0.10
แม่บ้าน	13	3.00	-	-	-	-	-	-	0.34
อื่น ๆ	24	2.66	-	-	-	-	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-19 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามอาชีพกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์สุขภาพชุมชนและเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกัน ด้านการบริการจัดการทรัพยากรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) พบว่า มีคู่แตกต่างจำนวน 3 คู่ อธิบายดังนี้

1. กลุ่มที่มีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน กับกลุ่มที่มีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว หมายความว่า ประชาชนที่มีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์สุขภาพและเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากรอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน

2. กลุ่มที่มีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน กับกลุ่มที่มีอาชีพ แม่บ้าน หมายความว่า ประชาชนที่มีอาชีพ แม่บ้าน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์สุขภาพและเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากรอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน

3. กลุ่มที่มีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว กับกลุ่มที่มีอาชีพ รับจ้างทั่วไป หมายความว่า ประชาชนที่มีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์สุขภาพและเมืองการบินภาคตะวันออกในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากรอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีอาชีพ รับจ้างทั่วไป

ตารางที่ 4-20 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาศามบินอุตะเถา และเมืองการบิน ภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง		Df	SS	MS	F	Sig.
1.ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	5	1.845	.369	1.320	.255
	ภายในกลุ่ม	394	110.155	.280		
	รวม	399	112.000			
2.ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระหว่างกลุ่ม	5	2.744	.549	1.299	.263
	ภายในกลุ่ม	394	166.428	.422		
	รวม	399	169.172			
3.ด้านการบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	5	2.186	.437	.945	.452
	ภายในกลุ่ม	394	182.239	.463		
	รวม	399	184.425			
4.ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระหว่างกลุ่ม	5	1.180	.236	.418	.836
	ภายในกลุ่ม	394	222.644	.565		
	รวม	399	223.825			
5.ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	5	0.809	.162	.310	.907
	ภายในกลุ่ม	394	205.315	.521		
	รวม	399	206.124			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	5	1.104	.221	.756	.582
	ภายในกลุ่ม	394	114.965	.292		
	รวม	399	116.069			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-20 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศามบินอุตะเถา และ

เมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4-21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนในการวิจัย เรื่องการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ใน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง		Df	SS	MS	F	Sig.
1.ด้านการรับรู้ในนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	5	1.477	.295	1.053	.386
	ภายในกลุ่ม	394	110.523	.281		
	รวม	399	112.000			
2.ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ระหว่างกลุ่ม	5	2.564	.513	1.212	.302
	ภายในกลุ่ม	394	166.608	.423		
	รวม	399	169.172			
3.ด้านการบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	5	7.328	1.466	3.260	.007*
	ภายในกลุ่ม	394	177.097	.449		
	รวม	399	184.425			
4.ด้านการบริการจัดการทรัพยากร	ระหว่างกลุ่ม	5	10.664	2.133	3.942	.002*
	ภายในกลุ่ม	394	213.161	.541		
	รวม	399	223.825			
5.ด้านการมีส่วนร่วมของภาค ประชาชน	ระหว่างกลุ่ม	5	8.528	1.706	3.401	.005*
	ภายในกลุ่ม	394	197.595	.502		
	รวม	399	206.124			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	5	4.728	.946	3.346	.006*
	ภายในกลุ่ม	394	111.340	.283		
	รวม	399	116.069			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-21 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองต่างกัน มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสวนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองต่างกัน มีการรับรู้ในภาพรวมนั้น จึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ซึ่งปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4-22 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD)
ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยใน อำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง	n	\bar{X}	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	21 ปี ขึ้นไป
			2.66	2.88	2.91	2.87	3.14	2.98
น้อยกว่า 1 ปี	26	2.66	-	0.22	0.25*	0.21	0.48*	0.32*
1-5 ปี	85	2.88	-	-	0.03	0.01	0.26*	0.10
6-10 ปี	65	2.91	-	-	-	0.04	0.23*	0.07
11-15 ปี	59	2.87	-	-	-	-	0.27*	0.11
16-20 ปี	45	3.14	-	-	-	-	-	0.16
21 ปีขึ้นไป	120	2.98	-	-	-	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-22 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสวนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกันในภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD) พบว่า มีคู่ที่แตกต่างจำนวน 6 คู่อธิบายดังนี้

1. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 6-10 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 6-10 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสวนามบินอู่

1. ด้านการบริหารจัดการ 2. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร และ 3. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ต่างกันมีการรับรู้ด้านการบริหารจัดการต่างกันนั้น จึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4-23 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD)

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับด้านการบริหารจัดการ

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยใน อำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง	n	\bar{X}	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	21 ปี ขึ้นไป
			2.44	2.72	2.77	2.67	3.03	2.85
น้อยกว่า 1 ปี	26	2.44	-	0.28	0.33*	0.23	0.59*	0.41*
1-5 ปี	85	2.72	-	-	0.05	0.05	0.31*	0.13
6-10 ปี	65	2.77	-	-	-	0.10	0.26	0.08
11-15 ปี	59	2.67	-	-	-	-	0.36*	0.18
16-20 ปี	45	3.03	-	-	-	-	-	0.18
21 ปีขึ้นไป	120	2.85	-	-	-	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-23 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกัน ด้านการบริหารจัดการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) พบว่า มีคู่แตกต่างจำนวน 5 คู่ อธิบายดังนี้

1. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 6-10 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 6-10 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริหารจัดการอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี

2. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริหารจัดการอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี

3. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 21 ปีขึ้นไป หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 21 ปีขึ้นไป มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริหารจัดการอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี

4. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 1-5 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริหารจัดการอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 1-5 ปี

5. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 11-15 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริหารจัดการอยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 11-15 ปี

เพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ต่างกัน มีการรับรู้ด้านการบริการจัดการทรัพยากรต่างกันนั้น จึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่าง รายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4-24 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD)

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับการบริการจัดการทรัพยากร

ระยะเวลาที่อยู่อาศัย ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	n	\bar{X}	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	21 ปี ขึ้นไป
			2.39	2.64	2.67	2.64	3.09	2.80
น้อยกว่า 1 ปี	26	2.39	-	0.25	0.27	0.24	0.69*	0.40*
1-5 ปี	85	2.64	-	-	0.02	0.01	0.44*	0.15
6-10 ปี	65	2.67	-	-	-	0.03	0.42*	0.13
11-15 ปี	59	2.64	-	-	-	-	0.45*	0.16
16-20 ปี	45	3.09	-	-	-	-	-	0.29*
21 ปีขึ้นไป	120	2.80	-	-	-	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-24 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกัน ด้านการบริการจัดการทรัพยากร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (Least Significant Difference : LSD) พบว่า มีคู่แตกต่างจำนวน 6 คู่ อธิบายดังนี้

1. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง น้อยกว่า 1 ปี

2. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 21 ปีขึ้นไป หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 21 ปีขึ้นไป มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง น้อยกว่า 1 ปี

3. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 1-5 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง 1-5 ปี

4. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 6-10 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง 6-10 ปี

5. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 11-15 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง 11-15 ปี

6. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 21 ปีขึ้นไป หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการบริการจัดการทรัพยากร อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 21 ปีขึ้นไป

และเพื่อให้ทราบว่าประชาชนที่มีระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ต่างกัน มีการรับรู้ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนต่างกันนั้น จึงได้ทำการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4-25 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD)
ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับด้านการมีส่วนร่วมของ
ภาคประชาชน

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยใน อำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง	n	\bar{X}	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	21 ปี ขึ้นไป
			2.37	2.71	2.68	2.55	2.94	2.82
น้อยกว่า 1 ปี	26	2.37	-	0.34*	0.31	0.18	0.57*	0.45*
1-5 ปี	85	2.71	-	-	0.03	0.16	0.23	0.11
6-10 ปี	65	2.68	-	-	-	0.13	0.26	0.14
11-15 ปี	59	2.55	-	-	-	-	0.39*	0.27*
16-20 ปี	45	2.94	-	-	-	-	-	0.12
21 ปีขึ้นไป	120	2.82	-	-	-	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4-25 พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองแตกต่างกัน ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีผลต่างนัยสำคัญน้อยที่สุด (LSD) พบว่า มีคู่แตกต่างจำนวน 5 คู่ อธิบายดังนี้

1. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 1-5 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 1-5 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน อยู่ในระดับที่ดีกว่าประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี

2. กลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี กับกลุ่มที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง 16-20 ปี หมายความว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง น้อยกว่า 1 ปี มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา

ตารางที่ 4-26 ข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบิน
อุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ลำดับ ที่	ข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา สนามบินอุตะเกา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	ความถี่
1	ด้านการรับรู้ในนโยบาย เรื่องการประชาสัมพันธ์เรื่องระยะเวลา และขั้นตอน การดำเนินการของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาฯ	40
2	ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เรื่องสาธารณูปโภค เช่น ความเพียงพอของ ประปา ไฟฟ้า และการกำจัดขยะเป็นต้น	25
3	ด้านการบริหารจัดการ เรื่องการประชาสัมพันธ์จัดทำป้ายติดประกาศขั้นตอน การให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะอย่างทั่วถึง ใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมี หลายภาษา	18
4	ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เรื่องการรับผิชอบต่อสังคม ชุมชน พื้นที่ใกล้เคียงที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม	7

จากตารางที่ 4-26 ประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉางที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่
มีข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา และเมือง
การบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ดังนี้ ด้านการรับรู้ในนโยบาย เรื่องการ
ประชาสัมพันธ์เรื่องระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาฯ
รองลงมาคือ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เรื่องสาธารณูปโภค เช่น ความเพียงพอของประปา
ไฟฟ้า และการกำจัดขยะเป็นต้น ด้านการบริหารจัดการ เรื่องการประชาสัมพันธ์จัดทำป้าย
ติดประกาศขั้นตอนการให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะอย่างทั่วถึง ใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลาย
ภาษา และด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เรื่องการรับผิชอบต่อสังคม ชุมชนพื้นที่ใกล้เคียง
ที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ตามลำดับ

บทที่ 5

สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
2. เพื่อเปรียบเทียบระดับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิจัยแบบเชิงปริมาณ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ ประชากรในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำนวน 400 คน โดยระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ เริ่มตั้งแต่เดือน กันยายน พ.ศ. 2562 – มีนาคม พ.ศ. 2563 เครื่องที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ แบบสอบถาม โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม มีข้อความจำนวน 7 ข้อ ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีจำนวน 21 ข้อ โดยทำการศึกษาทั้งหมด 5 ด้าน และส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและตัวแปรเชิงอนุมาน ประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ โดยมีสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ในการทดสอบสมมติฐานใช้การทดสอบค่าที (t-Test) ในการทดสอบสมมติฐานหาความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระที่มี 2 กลุ่ม กับตัวแปรตาม ใช้ค่าสถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (Oneway - ANOVA) หรือการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวในการทดสอบสมมติฐานหาความแตกต่างระหว่างตัวแปรที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม ถ้าพบว่ามีความสำคัญทางสถิติจะทดสอบรายคู่ด้วยวิธี LSD ที่ระดับนัยสำคัญ .05 หรือระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 โดยใช้สูตร LSD เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ของกลุ่มตัวอย่าง

สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจงานวิจัยเรื่องเรื่องการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง สามารถสรุปสาระสำคัญของผลวิจัยได้ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 53.0 มีอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.3 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา/ปวช./ปวส. คิดเป็นร้อยละ 44.75 มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 42.60 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 21.50 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.50 มีระยะเวลาที่อยู่อาศัย 21 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 26.00

2. ผลการสำรวจการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (ผลการศึกษาค้นคว้าที่ 2 ของแบบสอบถาม) โดยประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองที่ตอบแบบสอบถาม มีการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ส่วนใหญ่ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.93$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการรับรู้ในนโยบาย ($\bar{X} = 3.28$) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ($\bar{X} = 3.15$) ด้านการบริหารจัดการ ($\bar{X} = 2.78$) ด้านการบริการจัดการทรัพยากร ($\bar{X} = 2.73$) และ ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ($\bar{X} = 2.72$) ตามลำดับ

ผลการทดสอบสมมติฐาน

ปัจจัยส่วนบุคคลของประชากร ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ต่างกันมีการรับรู้ของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออกแตกต่างกัน

ตารางที่ 5-1 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ลำดับ	ปัจจัยส่วนบุคคลของประชากร ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ต่างกันมีการรับรู้ของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก	ผลการทดสอบสมมติฐาน
1	เพศ	ปฏิเสธสมมติฐาน
2	อายุ	ปฏิเสธสมมติฐาน
3	ระดับการศึกษา	ปฏิเสธสมมติฐาน
4	สถานภาพการสมรส	ปฏิเสธสมมติฐาน
5	อาชีพ	ปฏิเสธสมมติฐาน
6	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ปฏิเสธสมมติฐาน
7	ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง	ยอมรับสมมติฐาน

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 29 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้าน เพศ,อายุ,ระดับการศึกษา,สถานภาพการสมรส,อาชีพ,รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย และพบว่ามีปัจจัยส่วนบุคคลด้านระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานการวิจัย

การอภิปรายผลการศึกษา

จากผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์และผลที่ได้จากการทดสอบสมมติฐานในงานวิจัยการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง สามารถอภิปรายผล และอ้างอิงจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผลการศึกษาพบว่าประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถาม ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นโครงการฯที่ดำเนินการ โดยกองทัพเรือฯ พื้นที่ที่เกี่ยวข้องคือ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และอำเภอ

บ้านฉาง จังหวัดระยอง ซึ่งประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง ยังขาดการรับรู้การประชาสัมพันธ์ของทางภาครัฐ โดยเฉพาะผลกระทบ หรือประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ โดยผลการศึกษาดังกล่าวมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของวิภาดา มุกดา (2561) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัญหาจากการรับรู้และความคาดหวังในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษผลการวิจัยพบว่า ภาพรวมของการรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกับงานวิจัยของนวลปราง อรุณจิต, รอฮานี เตชะ และ พีรดาวษ์ มุหะมัด (2560) ได้วิจัยเรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของนักศึกษากับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนาฬิกา โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกับงานวิจัยของสมชัย คำพันธุ์ (2559) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน กรณีศึกษาดำบลคลองขนาอก อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง ในภาพรวมของประชาชนมีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกับงานวิจัยของสมถวิล ผลสอาด (2555) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่องานบริการด้านสาธารณสุขของเทศบาลตำบลวังเย็น อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา ผลการสำรวจการรับรู้โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของธิดิภรณ์ สุตมาศ (2548) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของพนักงานต่อปัจจัยระบบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร กรณีศึกษาบริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) โดยภาพรวมในระดับปานกลาง แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของภัชชนัญญา จันตัน (2558) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก และไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของเฉลิมศักดิ์ วงศ์อุทะ (2551) ได้วิจัยเรื่อง อิทธิพลของการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออกและทัศนคติเกี่ยวกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก ต่อพฤติกรรมการส่งออกของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมมีการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออกของโดยรวมอยู่ในระดับมาก

อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อเปรียบเทียบระดับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์บ่มเพาะ และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้าน เพศ , อายุ , ระดับการศึกษา , สถานภาพการสมรส , อาชีพ, รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ในภาพรวม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย แต่เมื่อพิจารณารายปัจจัยพบว่า มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งยอมรับสมมติฐานการวิจัย มีความสอดคล้องกับงานวิจัยอื่น ๆ ดังนี้

ปัจจัยระยะเวลาที่อยู่อาศัยอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พบว่าการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผลการศึกษาดังกล่าวมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของเทียนทอง ชันเลื่อน (2557) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ต่อแผนอพยพประชาชนออกจากพื้นที่เสี่ยงภัย : กรณีศึกษาโรงกลั่นน้ำมันในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง มีปัจจัยด้านภูมิสำเนาและระยะเวลาการอยู่อาศัย ในภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน และสอดคล้องกับงานวิจัยของรัตน์ดาวรรณ ถนอมรอด (2561) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อความพร้อมของเทศบาลนครแหลมฉบังในการรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC ปัจจัยระยะเวลาที่อยู่อาศัย ด้านการบริการจัดการทรัพยากร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

ปัจจัยรายด้าน ด้านการรับรู้ในนโยบาย พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนวลปราง อรุณจิต, รอฮานี เต้ซา และ ไพรดาวซ์ มุหะมัด (2560) ได้วิจัยเรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของนักศึกษากับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนาธิวาส เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษนาธิวาส โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกับงานวิจัยของภัชชนัญญ์ จันตัน (2558) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ด้านการวางแผน อยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของสมชัย คำพันธุ์ (2559) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน กรณีศึกษาดำบลคลองขนากร อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง ด้านเป้าหมาย ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

ปัจจัยรายด้าน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของรัตน์ดาวรรณ ถนอมรอด (2561) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อความพร้อมของเทศบาลนครแหลมฉบังในการรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของภัชชนัญญ์ จันตัน (2558) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการ

ดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อยู่ในระดับมาก

ปัจจัยรายด้าน ด้านการบริหารจัดการ พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของภัชชนัญญ์ จันตัน (2558) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูนด้านการบริหารจัดการ อยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของสมชัย คำพันธุ์ (2559) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน กรณีศึกษาตำบลคลองขนาк อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง ด้านวิธีการในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

ปัจจัยรายด้าน ด้านการบริการจัดการทรัพยากร พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนวลปราง อรุณจิต, รอฮานี เต๊ะซา และ ฟีรดาวซ์ มุหะมัด (2560) ได้วิจัยเรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของนักศึกษากับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนาธิวาส ด้านการเกษตรอุตสาหกรรมและการเกษตรและสิ่งแวดล้อม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของภัชชนัญญ์ จันตัน (2558) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ด้านการบริการจัดการทรัพยากร และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมาก

ปัจจัยรายด้าน ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนวลปราง อรุณจิต, รอฮานี เต๊ะซา และ ฟีรดาวซ์ มุหะมัด (2560) ได้วิจัยเรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของนักศึกษากับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนาธิวาส ด้านความต้องการในการมีส่วนร่วมพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาส โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของสมชัย คำพันธุ์ (2559) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตำบลละ 5 ล้าน กรณีศึกษาตำบลคลองขนาк อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง ด้านผลสำเร็จในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะในการสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้าน

นาง จังหวัระของ พบว่าประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง ที่ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอแนะส่วนใหญ่ในภาพรวม ดังนี้ ด้านการรับรู้ในนโยบาย เรื่องการประชาสัมพันธ์เรื่องระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภาฯ รองลงมาคือ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เรื่องสาธารณูปโภค เช่น ความเพียงพอของประปา ไฟฟ้า และการกำจัดขยะเป็นต้น ด้านการบริหารจัดการ เรื่องการประชาสัมพันธ์จัดทำป้ายติดประกาศขั้นตอนการให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะอย่างทั่วถึง ใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลายภาษา และด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เรื่องการรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชนพื้นที่ใกล้เคียงที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอนรรักษ์ อนันตนาทร (2552) ได้วิจัยเรื่อง การรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการสร้างโรงผลิตเหล็กถลุงหลอมเหลวและโรงงานผลิตเหล็กแท่งดำบลแม่เหล็ก อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง ผลการศึกษาการรับรู้พบว่าประชาชนรับทราบบ้างในการสร้างโรงหลอมถลุงเหล็กมีความรู้บ้างในเรื่องการสร้างโรงหลอมถลุงเหล็ก บริษัทผู้ประกอบการไม่เคยเข้ามาประชาสัมพันธ์เรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากผลิตหลอมถลุงเหล็ก

ข้อเสนอแนะการนำวิจัยไปใช้

จากข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษาการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีข้อเสนอแนะดังนี้

การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผลการศึกษาพบว่าประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถาม มีการรับรู้ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง แต่เมื่อวิเคราะห์ผลการวิจัยรายด้านพบว่า ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด และด้านการบริหารจัดการทรัพยากร รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งสร้างการรับรู้ในเรื่องดังกล่าวอย่างเร่งด่วน และเมื่อวิเคราะห์ประเด็นอื่น ๆ ในแต่ละด้าน มีรายละเอียดดังนี้

ด้านการรับรู้ในนโยบาย เมื่อวิเคราะห์ผลการวิจัยพบว่า ประเด็นที่ 3 ท่านทราบระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภาฯ มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด และประเด็นที่ 1 ท่านทราบถึงนโยบาย ความชัดเจนในแนวทางการดำเนินงาน และเป้าหมายของการพัฒนาของโครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนบึงอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างการรับรู้แก่ประชาชน โดยเน้นเรื่องระยะเวลา ขั้นตอน

การดำเนินการ และความชัดเจนของ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาค ตะวันออก

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อวิเคราะห์ผลการวิจัยพบว่า ประเด็นที่ 5 ระบบการเก็บขนและการกำจัดขยะที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับปริมาณขยะที่จะ เพิ่มขึ้นและจะไม่เกิดปัญหาขยะล้นเมืองในอนาคต มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด และประเด็นที่ 1 ท่านทราบ ว่าโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา มีการออกแบบ วางผังเมืองอย่างดีและเป็นระบบ ไม่สร้าง ปัญหาความแออัดในอนาคต รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าประชาชนในพื้นที่ยังขาดการรับรู้ด้าน โครงสร้างพื้นฐาน มีความกังวลเรื่องการรองรับปริมาณขยะและผังเมือง ในกรณีที่มีประชากร เพิ่มขึ้นในพื้นที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างการรับรู้และความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่

ด้านการบริหารจัดการ เมื่อวิเคราะห์ผลการวิจัยพบว่า ประเด็นที่ 2 โครงการพัฒนา สนามบินอุตะเถา มีการจัดทำป้ายติดประกาศขั้นตอนการให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะ อย่างทั่วถึง และใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลายภาษา มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด และประเด็นที่ 3 โครงการ พัฒนาสนามบินอุตะเถา มีระบบการให้ข้อมูลและการประชาสัมพันธ์ ที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรแก้ไขปัญหาการประชาสัมพันธ์ให้แก่ ประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ในที่สาธารณะอย่างทั่วถึง

ด้านการบริการจัดการทรัพยากร เมื่อวิเคราะห์ผลการวิจัยพบว่า ประเด็นที่ 4 โครงการ พัฒนาสนามบินอุตะเถา มีการสนับสนุน ส่งเสริมอาชีพของชุมชน ในการนำทรัพยากรในพื้นที่ ที่เพิ่มช่องทางจำหน่าย สร้างรายได้ รองรับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด และประเด็นที่ 3 โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา มีกิจกรรมในการรณรงค์ เพื่อรักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่นปลูกป่า จิตอาสาพัฒนา จัดกลุ่มเผ่าระวังและตรวจตราการ ประกอบการที่ไม่รับผิดชอบต่อสาธารณะ รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควร สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่ในการบริการจัดการทรัพยากร โดยเฉพาะการส่งเสริม อาชีพและการรักษาทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่

ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เมื่อวิเคราะห์ผลการวิจัยพบว่า ประเด็นที่ 2 ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการเข้าไปเป็นสมาชิก อาสาสมัคร ภาคิเครือข่ายต่าง ๆ กับ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา มีการรับรู้ที่น้อยที่สุด และประเด็นที่ 4 ข้อเสนอแนะหรือความ ต้องการของประชาชนได้รับการนำมาพิจารณาในการวางแผนและการจัดทำงบประมาณของ โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา รองลงมา ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ ประชาชนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็น เสนอแนะหรือมีช่องทางให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการ พัฒนาโครงการฯ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษางานวิจัยการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในครั้งต่อไป ดังนี้

1. จากผลการศึกษา ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่ตอบแบบสอบถามการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในระดับปานกลาง ผู้วิจัยจึงเสนอให้ทำการศึกษาเรื่อง “ผลกระทบของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง”

2. เพื่อการศึกษาอย่างต่อเนื่อง ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการศึกษาโครงการอื่นๆ ที่อยู่ในกิจกรรมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (EEC) ที่เกิดขึ้นในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เช่น “โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน” หรือ “โครงการรถไฟฟ้ารางคู่ เชื่อม 3 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือสัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด” ให้ได้ทราบและเป็นการเปรียบเทียบการพัฒนาโครงการอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมพัฒนาศักยภาพของประเทศ ต่อไป

บรรณานุกรม

- กรรณิการ์ สุวรรณโคตร. (2528). *บทบาทพยาบาลด้านการปรับสภาพการรับรู้ต่อภาวะเครียด*. กรุงเทพฯ: สายสัมพันธ์พาณิชย์.
- กันยา สุวรรณแสง. (2544). *จิตวิทยาทั่วไป*. กรุงเทพฯ: อักษรวิทยา.
- เฉลิมศักดิ์ วงศ์อุคะ. (2551). *อิทธิพลของการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออกและทัศนคติเกี่ยวกับเส้นทาง
ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อพฤติกรรมการส่งออกของผู้ประกอบการธุรกิจ
ขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจ
มหาบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ชูชีพ อ่อน โคนสูง. (2518). *เอกสารประกอบการสอนจิตวิทยาการศึกษา*. กรุงเทพฯ: วรุณการพิมพ์.
- ประชาชนได้ประโยชน์อะไรจากการพัฒนา EEC?*. (2560). เข้าถึงได้จาก
<https://www.thansettakij.com/content/228120>
- ณัฐกานต์ ตั้งวนาไพโร, พินันทา โรจนรัตน์ศิริกุล, และปภัศสร ผลเพิ่ม. (2554). การศึกษาระดับการ
รับรู้ของพนักงานต่อกระบวนการตรวจสอบคุณภาพการซ่อมบำรุงอากาศยาน ฝ่ายช่าง
อู่ตะเภา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). *วารสารมหาวิทยาลัยนครพนม สาขา
มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 2 (2), 61-67.
- ที่ทำการปกครองอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง. (2562). *แผนพัฒนาอำเภอบ้านฉาง พ.ศ.2561-2565
ฉบับทบทวนปี 2563*. ระยอง: ที่ทำการปกครองอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง.
- เทียนทอง ชันเลื่อน. (2557). *การรับรู้ต่อแผนอพยพประชาชนออกจากพื้นที่เสี่ยงภัย: กรณีศึกษาโรง
กลั่นน้ำมันในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง*. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหา
บัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์,
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง
- ชิติภรณ์ สุตมาศ. (2548). *การรับรู้ของพนักงานต่อปัจจัยระบบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร
กรณีศึกษา บริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)*. วิทยานิพนธ์การจัดการ
มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรมนุษย์, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์,
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- นริศ จันทวรรณ. (2560). *ความเป็นพลเมืองในระบอบประชาธิปไตย: กรณีศึกษานักศึกษา
มหาวิทยาลัยรามคำแหง ระดับปริญญาตรี ส่วนกลาง: วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราช
ภัฏพระนคร*, 7(1), 103-112.

- นวลปราง อรุณจิต, รอฮานี เต้ซา, และ ฟีรดาวซ์ มุหะมัด. (2560). แนวทางการมีส่วนร่วมของ นักศึกษากับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนครราชสีมา. *วารสารมหาวิทยาลัยนครราชสีมา ราชนครินทร์ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 4 (1), 25.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวีน สุวรรณ. (2534). *พฤติกรรมสุขภาพและสุขศึกษา*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิสุทธิ แดงเผือก, นาวาโท. (2554). *การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง พักพิทยา ผู้การเป็น ศูนย์กลางการกระจายสินค้าเกษตรของภาคตะวันออก*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.
- ไพฑูรย์ โปธิสว่าง. (2556). *ระเบียบวิธีวิจัยและสถิติทางรัฐศาสตร์*. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภัชชนัญญ์ จันตัน. (2558). *การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินงานตามแผนพัฒนาท้องถิ่น ของเทศบาลตำบลมะเขือแจ้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน*. วิทยานิพนธ์รัฐ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (2553). *แนวคิดและทิศทางของมหาวิทยาลัย*. เข้าถึงได้จาก <http://www.ssru.ac.th/app/front/about/vision.php>.
- รัฐ กันภัย. (2557). การรับรู้ข่าวสารและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ส่งผลต่อการพัฒนาท้องถิ่น ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล จังหวัดภาคตะวันตกตอนล่าง. *Veridian E-Journal, Silapakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และ ศิลปะ*, 8(1), 1075-1084.
- รัตน์ดาวรรณ ถนอมรอด. (2561). *การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อความพร้อมของเทศบาลนครแหลม ลับังในการรองรับ โครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC*. งาน นิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง, คณะรัฐศาสตร์และ นิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วิภาดา มุกดา. (2561). *ปัญหาจากการรับรู้และความคาดหวังในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษ*. *วารสารวิทยาลัย คุลีตธานี*, 12(1), 199-214.
- วิไลวรรณ ศรีสงคราม. (2559). *จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์กร*. กรุงเทพฯ: ทริปเพิ้ล เอ็ด ดูเคชั่น.

- สมชัย คำพันธ์. (2559). *การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ ตำบลละ 5 ล้าน*
กรณีศึกษาตำบลคลองขนากร อำเภอวิเศษชัยชาญ จังหวัดอ่างทอง. งานนิพนธ์รัฐศาสตร
 มหาวิทยาลัย, สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรเพื่อความมั่นคง, คณะรัฐศาสตร์และ
 นิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สมถวิล ผลสอาด. (2555). *การรับรู้ของประชาชนที่มีต่องานบริการด้านสาธารณสุข เทศบาลตำบล*
วังเย็น อำเภอแปลงยาว จังหวัดฉะเชิงเทรา. งานนิพนธ์รัฐศาสตรมหาวิทยาลัย, สาขาวิชา
 การจัดการทรัพยากรเพื่อความมั่นคง, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สมฤดี วิศยเวทย์. (2536). *ทฤษฎีความรู้ของฮิวม์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุธรรม รัตนโชติ, ผศ.ดร. (2553). *พฤติกรรมองค์กรและการจัดการ*. กรุงเทพฯ: สี่อเล็กทรอนิกส์.
- สุภัทรา เสงวณิชย์. (2541). *การรับรู้ภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจในช่วง พ.ศ. 2540-2541 และ*
พฤติกรรมประหยค์ของบิดา มารดา และบุตรวัยรุ่น. ปริญญาโทบริหารการศึกษา
 มหาวิทยาลัย, สาขาวิชาบริหารการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย
 ศรีนครินทรวิโรฒ.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2562). *เขตพัฒนาพิเศษภาค*
ตะวันออก Eastern Economic Corridor. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
 เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). *ระเบียบเศรษฐกิจภาค*
ตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC). เข้าถึงได้จาก
https://www.botlc.or.th/item/kc_recommendation/00000000007
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ. (2560). *ระบบราชการไทยในไทยแลนด์ 4.0*. เข้าถึง
 ได้จาก<http://www.ocsc.go.th/sites/default/files/document/thai-govsystem-context-thailand-4-0.pdf>
- อนูรัตน์ อนันทนาธร. (2552). *การรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการสร้างโรงผลิตเหล็ก*
ถลุงหลอมเหลวและโรงงานผลิตเหล็กแห่งตำบลแม่ น้ำคู อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง.
วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 17(28), 85.
- Yamane, T. (1973). *Statics-An introductory analysis*. New York: Harper & Row.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

การทดสอบความเที่ยงตรง (IOC) ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผลการวิเคราะห์การหาค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของแบบสอบถาม
(ค่า IOC) จากผู้เชี่ยวชาญ

ชื่อเรื่อง : การรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศูนย์บ่มเพาะและเมืองการบิน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

แบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ส่งแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญ ดัง
รายนามต่อไปนี้

1. ดร.สมชัย ศิริสมบัติ ตำแหน่ง ปลัดเทศบาลเมืองบ้านฉาง
การศึกษา รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต University of Northern Philippines
2. นายจิรศักดิ์ ตะปะ โจทย์ ตำแหน่ง นายอำเภอบ้านฉาง
การศึกษา ศิลปะศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
3. นายจิรวิสต์ เปรมดิษฐ์ ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงาน
จังหวัดระยอง การศึกษา ศิลปะศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ผู้วิจัยได้กำหนดค่าดัชนี ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (IOC) ของแต่ละข้อไม่น้อยกว่า 0.5
(อ้างอิง) ดังตารางสรุปคะแนนแบบทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) ของแบบสอบถาม ดังนี้

-1 หมายถึง ไม่สอดคล้อง 0 หมายถึง ไม่แน่ใจ 1 หมายถึง สอดคล้อง

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			คะแนน IOC	แปลผล
	1	2	3		
1. เพศ	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. อายุ	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. ระดับการศึกษา	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. สถานภาพการสมรส	1	1	1	1	สอดคล้อง
5. อาชีพ	1	1	1	1	สอดคล้อง
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	1	1	1	1	สอดคล้อง
7. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง)	1	1	1	1	สอดคล้อง

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ข้อความคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			คะแนน IOC	แปลผล
	1	2	3		
ด้านการรับรู้ในนโยบาย					
1. ท่านทราบถึงนโยบาย ความชัดเจนในแนวทางการดำเนินงาน และเป้าหมายของการพัฒนาของโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. วัตถุประสงค์ของโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก มีความชัดเจนในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออก	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. ท่านทราบระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถา	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. ท่านทราบถึงผลกระทบของโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถา ที่มีต่อชุมชน และตัวท่าน	1	1	1	1	สอดคล้อง
ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน					
1. ท่านทราบว่าโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถา มีการออกแบบวางผังเมืองอย่างดีและเป็นระบบ ไม่สร้างปัญหาความแออัดในอนาคต	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. ท่านทราบว่า มีการสร้าง/ขยายและปรับปรุงถนน เช่น โครงการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 สายบ้านฉาง - กทม. หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อรองรับยานพาหนะและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. ท่านทราบว่าโครงการพัฒนาศานามบินอุตะเถา มีการขยายกำลังส่งไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการ และมั่นใจว่าจะไม่มีปัญหาไฟตกและไฟดับในอนาคต	1	1	1	1	สอดคล้อง

ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			คะแนน IOC	แปลผล
	1	2	3		
4. ท่านทราบว่า น้ำประปาที่ใช้ในพื้นที่อาจไม่เพียงพอและไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนในอนาคต	1	1	1	1	สอดคล้อง
5. ระบบการเก็บขนและการกำจัดขยะที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและสามารถรองรับปริมาณขยะที่จะเพิ่มขึ้นและจะไม่เกิดปัญหาขยะล้นเมืองในอนาคต	1	1	1	1	สอดคล้อง
ด้านการบริหารจัดการ					
1. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีระบบการให้ข้อมูลและการประชาสัมพันธ์ ที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการจัดทำป้ายติดประกาศขั้นตอนการให้บริการต่าง ๆ ไว้ในที่สาธารณะ อย่างทั่วถึง และใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลายภาษา	1	0	1	0.66	สอดคล้อง
3. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ ให้ความรู้แก่ประชาชนในการออกเยี่ยมและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่อง	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาปัญหาผลกระทบและป้องกันปัญหาจากทุกภาคส่วนอย่างครบถ้วน	1	1	1	1	สอดคล้อง
ด้านการบริการจัดการทรัพยากร					
1. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีแผนอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ รักษาป่าไม้ แหล่งบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ ในพื้นที่หลังการดำเนิน โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก	1	1	1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			คะแนน IOC	แปลผล
	1	2	3		
2. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีมาตรการควบคุมมลภาวะทางเสียง และฝุ่นละออง ที่เกิดขึ้น ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินการ	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีกิจกรรมในการรณรงค์ เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่นปลูกป่า จิตอาสาพัฒนา จัดกลุ่มเฝ้าระวังและตรวจตราการประกอบกรที่ไม่รับผิดชอบต่อสาธารณะ	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการสนับสนุน ส่งเสริมอาชีพของชุมชน ในการนำทรัพยากรในพื้นที่ เพิ่มช่องทางจำหน่าย สร้างรายได้ รองรับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ	1	1	1	1	สอดคล้อง
ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน					
1. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการทำงานหรือประจุมร่วมกับชุมชนในการพัฒนาท้องถิ่นมาตลอดและเป็นไปด้วยดี	1	1	1	1	สอดคล้อง
2. ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการเข้าไปเป็นสมาชิก อาสาสมัคร ภาคิเครือข่ายต่างๆ กับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯอาสาสมัคร ภาคิเครือข่ายต่างๆ ในการพัฒนาชุมชน ร่วมกับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ	1	1	1	1	สอดคล้อง
3. ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการตอบรับที่ดีกับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ	1	1	1	1	สอดคล้อง
4. ข้อเสนอแนะหรือความต้องการของประชาชน ได้รับการนำมาพิจารณาในการวางแผนและการจัดทำงบประมาณของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ	1	1	1	1	สอดคล้อง

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองในแต่ละด้านนี้ได้อย่างไร

1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย

2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3. ด้านการบริหารจัดการ

4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร

5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

.....

.....

.....

ลงชื่อ.....

(.....)

ตำแหน่ง.....

ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ

ภาคผนวก ข
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย



แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนา
สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยผลที่ได้จาก
การศึกษาสามารถนำไปปรับปรุงพัฒนา และการสื่อสารส่งเสริมการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ
โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

แบบสอบถามนี้ไม่มีคำตอบถูกหรือผิด ข้อมูลที่ได้รับจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อ
การศึกษา ผู้วิจัยขอความกรุณาท่านในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้ โดยผลของการตอบจะไม่
กระทบใด ๆ กับท่านทั้งสิ้น และทางผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้สละเวลาในการตอบ
แบบสอบถามในครั้งนี้แบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสนามบิน
อู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด และกรอกข้อความในช่องว่างที่ท่านเห็นสมควรเพียงข้อเดียว

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ

- (1) ชาย (2) หญิง

2. อายุ

- (1) ไม่เกิน 20 ปี (2) 21-30 ปี
 (3) 31-40 ปี (4) 41-50 ปี
 (5) 51 ปี ขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

- (1) ประถมศึกษา (2) มัธยมศึกษา/ปวช./ปวส.
 (3)ปริญญาตรี (4) สูงกว่าปริญญาตรี ระบุ.....

4. สถานภาพการสมรส

- (1) โสด (2) สมรส (3) สมรส (ไม่จดทะเบียน)
 (4) หม้าย (5) หย่าร้าง/ แยกกันอยู่

5. อาชีพ

- (1) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ (2) พนักงานบริษัทเอกชน
 (3) ธุรกิจส่วนตัว (4) รับจ้างทั่วไป
 (5) นักเรียน/นักศึกษา (6) แม่บ้าน
 (7) อื่นๆ โปรดระบุ.....

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- (1) ไม่เกิน 15,000 บาท (2) 15,001-25,000 บาท
 (3) 25,001-35,000 บาท (4) 35,001-45,000 บาท
 (5) 45,001-55,000บาท (6) 55,001 ขึ้นไป

7. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

- (1) น้อยกว่า 1 ปี (2) 1-5 ปี
 (3) 6-10 ปี (4) 11-15 ปี
 (5) 16-20 ปี (6) 21 ปีขึ้นไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออกเฉียง ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
ด้านการรับรู้ในนโยบาย					
1. ท่านทราบถึงนโยบาย ความชัดเจนในแนวทางการดำเนินงาน และเป้าหมายของการพัฒนาของโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออกเฉียง					
2. วัตถุประสงค์ของโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออกเฉียง มีความชัดเจนในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียง					
3. ท่านทราบระยะเวลา และขั้นตอนการดำเนินการของโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถา					
4. ท่านทราบถึงผลกระทบของโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถา ที่มีต่อชุมชน และตัวท่าน					
ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน					
1. ท่านทราบว่าโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถา มีการออกแบบ วางผังเมืองอย่างดีและเป็นระบบ ไม่สร้างปัญหาความแออัดในอนาคต					
2. ท่านทราบว่า มีการสร้าง/ขยายและปรับปรุงถนน เช่น โครงการก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 สายบ้านฉาง-กทม. หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อรองรับยานพาหนะและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น					
3. ท่านทราบว่าโครงการพัฒนาศนามบินอุตะเถา มีการขยายกำลังส่งไฟฟ้าเพียงพอต่อความต้องการ และมั่นใจว่าจะไม่มีปัญหาไฟตกและไฟดับในอนาคต					

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
4. ท่านทราบว่า น้ำประปาที่ใช้อยู่ในพื้นที่อาจไม่เพียงพอ และไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนในอนาคต					
5. ระบบการเก็บขนและการกำจัดขยะที่มีอยู่มีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับปริมาณขยะที่จะเพิ่มขึ้นและจะไม่เกิดปัญหาขยะล้นเมืองในอนาคต					
ด้านการบริหารจัดการ					
1. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีระบบการให้ข้อมูล และการประชาสัมพันธ์ ที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย					
2. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการจัดทำป้ายติดประกาศขั้นตอนการให้บริการต่างๆ ไว้ในที่สาธารณะ อย่างทั่วถึง และใช้ภาษาเข้าใจง่าย และมีหลายภาษา					
3. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ ให้ความรู้แก่ประชาชนในการออกเยี่ยมและจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่อง					
4. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีการแต่งตั้งคณะทำงานศึกษาปัญหาผลกระทบและป้องกันปัญหาจากทุกภาคส่วนอย่างครบถ้วน					
ด้านการบริการจัดการทรัพยากร					
1. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีแผนอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ รักษาป่าไม้ แหล่งบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ ในพื้นที่หลังการดำเนิน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯและเมืองการบินภาคตะวันออก					
2. โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาฯ มีมาตรการควบคุมมลภาวะทางเสียง และฝุ่นละออง ที่เกิดขึ้น ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินการ					

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด 5	มาก 4	ปานกลาง 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
3. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีกิจกรรมในการรณรงค์ เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ปลูกป่า จิตอาสาพัฒนา จัดกลุ่มเฝ้าระวังและตรวจตราการประกอบกรที่ไม่รับผิดชอบต่อสาธารณะ					
4. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการสนับสนุนส่งเสริมอาชีพของชุมชน ในการนำทรัพยากรในพื้นที่เพิ่มช่องทางจำหน่าย สร้างรายได้ รองรับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ					
ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน					
1. โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ มีการทำงานหรือประชุมร่วมกับชุมชนในการพัฒนาท้องถิ่นมาตลอดและเป็นไปด้วยดี					
2. ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการเข้าไปเป็นสมาชิกอาสาสมัคร ภาคีเครือข่ายต่างๆ กับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ					
3. ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการตอบรับที่ดีกับโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ					
4. ข้อเสนอแนะหรือความต้องการของประชาชนได้รับการนำมาพิจารณาในการวางแผนและการจัดทำงบประมาณของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาฯ					

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนที่มีต่อ โครงการพัฒนาสนามบิน
อู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ในอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยองในแต่ละด้านนี้อย่างไร

1. ด้านการรับรู้ในนโยบาย

2. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3. ด้านการบริหารจัดการ

4. ด้านการบริการจัดการทรัพยากร

5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ขอขอบพระคุณทุกท่านอย่างยิ่งที่สละเวลาตอบแบบสอบถามฉบับนี้