

# FORSCHUNGSBERICHT

## Aspekte aktueller Regionalplanung in Süd-Thailand\*

Peter Janisch

Die aktuelle Regionalplanung in Thailand ist durch eine vor allem seit Beginn der 80er Jahre vorangetriebene wirtschaftliche Dezentralisierungspolitik gekennzeichnet. In diesem Zusammenhang ist das Eastern Seaboard Project(1) das momentan größte Vorhaben. Darüberhinaus sind seit 1984 vor allem für den Süden Thailands zwei regionale Entwicklungspläne bearbeitet worden, die im folgenden kurz skizziert werden sollen.

### Die Situation in Süd-Thailand

Der Süden Thailands nimmt heute unter dem Gesichtspunkt der Landesentwicklung eine hervorragende Bedeutung ein. Traditionell wenig mit der Zentralregion oder dem Norden bzw. Nordosten verknüpft,(2) bieten sich durch die gewachsenen Hafenstandorte an der West- und Ostküste der Halbinsel ausgezeichnete Entwicklungsmöglichkeiten für den internationalen Seehandel. Phuket an der Westküste und Surat Thani an der Ostküste zusammen mit Songkhla im äußersten Süden sind als alte Hafenstädte heute die bevorzugten Standorte für große Tiefseehäfen. Neu geschaffene Verkehrsverbindungen an die Zentralregion bzw. den Norden des Landes(3) heben die Isolation dieses Raumes mehr und mehr auf. Das Vorhandensein von ausreichender Wasserkraft zur Gewinnung von Primärenergie gewährleistet eine sichere Versorgung dieser Region. Die günstigen klimatischen Bedingungen bieten die Möglichkeit, die traditionell dominierende(4) Agrarwirtschaft mit den Hauptanbauprodukten Kautschuk, Reis und Ölpalme zu intensivieren und neue Produkte zu etablieren.(5) Den zweiten Schwerpunkt stellt die Fischereiwirtschaft dar, wobei gerade der äußerste Süden (Songkhla, Narathiwat und Pattani) über intensive Handelsverflechtungen mit vor allem Malaysia und Singapur verfügt.

Immer mehr an Bedeutung gewinnt in den letzten Jahren der Tourismus. Neben den auch mittlerweile international bekannten Zentren Phuket und Ko Samui tritt die Region Songkhla verstärkt in den Vordergrund, wenn auch speziell in diesem Fall die Struktur gegenüber den anderen Zentren abweicht.(6)

Eine besondere Situation stellen die vier Grenzprovinzen Narathiwat, Pattani, Satun und Yala auf Grund ihrer Bevölkerungsstruktur dar. Mit im Durchschnitt ca.70% islamischer Bevölkerung heben sie sich vor allem kulturell deutlich von den buddhistischen, nördlich anschließenden Provinzen ab.

## Die aktuelle Regionalplanung in Südthailand

Diese für die Landesentwicklung sehr positiven Potentiale führten nicht nur aus politischen Gründen(7) dazu, bislang zwei regionale Entwicklungspläne zu erarbeiten. Die "Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand" umfaßt dabei die Provinzen Surat Thani, Phangnga, Krabi, Phuket und den Kantang District in der Provinz Trang mit ca. 1,1 Mio. Einwohnern (1980) und einer Fläche von 22.000 qkm; südlich schließt an diese Region die "Songkhla Lake Basin Planning Study" an, die mit 9.119 qkm wesentlich kleiner ist. Sie wird abgegrenzt durch Teile der Provinzen Nakhon Si Thammarat, Patthalung und Songkhla und hatte 1980 ca. 1,2 Mio. Einwohner.

### Die Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand

Diese Studie wurde im Zeitraum zwischen 1983 und März 1985 im Auftrag der thailändischen Regierung von einer japanischen Consulting-Firma(8) erarbeitet. Die insgesamt sieben thematisch abgegrenzten Bände(9/10) bauen inhaltlich auf den vorgegebenen Richtwerten der "South Thailand Regional Planning Study" und dem fünften Fünf-Jahres-Plan (1982-1986) auf.

Das Hauptziel ist hierbei eine stärkere wirtschaftliche Einbindung dieser Region in das thailändische Wirtschaftssystem, wobei vor allem ein urbaner und industrieller Gegenpol zu Bangkok und dem Eastern Seaboard geschaffen werden soll. Auf diesem Weg soll auch die relative Unterentwicklung des Südens abgebaut werden. (vgl. Tabelle 1)

**Tab. 1:** The Gross Regional Product (in Baht) per Capita by Regions, 1980(a)

Region	1980	1982
Bangkok Metropolitan Region	41.300	50.779
Central Region	15.646	20.999
Eastern Region	27.418	31.823
North-Eastern Region	6.012	6.390
Western Region	19.224	25.847
Northern Region	9.866	11.434
Southern Region	13.745	14.376

Quelle: Statistical Yearbook Thailand, S.468.

(a) Grundlage bieten die gegenwärtigen Marktpreise.

Diese "Unterentwicklung" muß allerdings derart korrigiert werden, daß das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen dieser Region über dem der Nord- und Nordostregion liegt und etwa dem Landesdurchschnitt entspricht. (11)

Welche Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich nun an:

Die Agrarwirtschaft mit einem Beschäftigtenanteil von 70% (12) (=358.000 Beschäftigte) an der Gesamtbevölkerung in dieser Region (Southern Region (1980): 41,4% (13)) bildet einen Schwerpunkt: Im dominierenden Kautschukanbau werden von den produzierten 98.000 t (1980) über 94% als Rohkautschuk vor allem nach Bangkok zur Weiterverarbeitung "exportiert" (14); ähnlich verhält es sich bei Palmöl und den anderen agrarischen Produkten. Hier bietet sich die Möglichkeit, Veredelungsindustrien anzusiedeln und mit Halbfertig- und/oder Fertigprodukten auf den nationalen und internationalen Markt zu stoßen.

Im Fischfang bzw. den fischverarbeitenden Industrien sind die Entwicklungsmöglichkeiten ähnlich gelagert. Durch eine weitere Diversifizierung der Endprodukte können vor allem Märkte in Europa und im Mittleren Osten ausgedehnt werden. Surat Thani, Trang, Phuket und Phangnga werden als traditionelle Standorte weiterhin die bevorzugten Zentren sein.

Der Bergbau als zweite wesentliche Stütze des primären Sektors ist in der jüngsten Vergangenheit durch die Situation auf dem Weltmarkt besonders hart getroffen worden. Vor allem die zahlreichen Zinnminen leiden unter den niedrigen Preisen; Schließungen waren und sind die Folge. Gefestigter stellt sich die Situation in der kalkverarbeitenden Industrie dar, wo die Siam Cement Co. nicht nur in der Planungsregion zahlreiche Betriebe unterhält. Die breite Palette anderer abbauwürdiger Mineralien zeigt Tabelle 2.

In diesem Zusammenhang muß auf ein Grundproblem der Planungsvorstellungen hingewiesen werden: Im Norden der Halbinsel Phuket sollte im Mai 1986 eine Tantalum-Fabrik in Betrieb genommen werden. Sie ist in ihrer Lokalisation rohstofforientiert zu Beginn der 80er Jahre errichtet worden. Diese Anlage hat mittlerweile zu einem Interessenskonflikt mit der stark expandierenden Tourismusindustrie geführt, die ihrerseits wegen zu erwartender Umweltbeeinträchtigungen einen erheblichen Rückgang befürchtet. Hier wird in Zukunft eine intensivere Zusammenarbeit zwischen den einzelnen an den Regionalplänen beteiligten Institutionen einsetzen müssen, um derartige Probleme schon im Vorfeld ausräumen zu können.

Der Schwerpunkt der geplanten Entwicklungsmaßnahmen ist im industriellen Sektor angesiedelt. Bei einem GRP(15) von 2,2 Mio. Baht im Jahr 1980(16) ist bis zum Jahr 2000 eine

Steigerung auf 25,5 Mio. Baht mit einem gleichzeitigen Anwachsen der Beschäftigtenzahlen von rund 23.000 (1980) auf 140.000 (2000) (17) prognostiziert.

**Tab. 2:** Mineral Products in 1980 and Reserves in Upper South  
(Unit: t) (18)

Minerals	Province					
	Phuket	Surat Thani	Phang- nga	Krabi	Nakorn Si-Tham- marat	Trang
Antimony					203	
Barite		16,000			17,442	
Ball Clay						
Columbite	5					
Columbium						
Tantalum	80				4	92
Feldspar					61	
Fluorite				16,562		
Gypsum		147,236				
Kaolin		650				
Lignite				385,000		
Limestone					734,091	
Monazite	66					
Tantalite	120					
Tin Ore	3,771	1,065	27,369	14	1,571	834
Wolfram	4	9	36		727	
Scheelite					16	
Zircon			21			
Iron						
Tungsten						
Silica Sand						

Source: DMR, Mineral Potential, Reserves and Production of Thailand, 1979, and Mineral Statistics of Thailand 1976-1980.

Mit Phuket, Surat Thani und Krabi neben der Region Haad Yai-Songkhla(19) sind gleichzeitig die aktuellen Standorte der neuen Tiefseehäfen genannt, die die Voraussetzungen für die Industrialisierung schaffen sollen. Investitionen in Höhe von über 450 Mio. Baht für die Errichtung einer Industriezone in der Nähe des neuen internationalen Flughafens und des Baus des neuen Tiefseehafens von Phuket und über 330 Mio. Baht in Surat Thani(20) sollen vor allem im Bereich der Veredelung der vorhandenen Produkte (wie Kautschuk, Nahrungsmittel, Mineralien usw.) und der Intensivierung der elektronischen und der chemischen Industrie sowohl für den Binnenmarkt als auch für den Export das Angebot erweitern (siehe auch Abb. 1). In Krabi soll eine Öltraffinerie angesiedelt werden, die den Bedarf an derartigen Produkten für den Süden abdecken soll.

Mit Investitionen von ca. 7,5 Mio. Baht für den Zeitraum 1985 bis zum Jahr 2000(21) vor allem auch im Bereich der Small-Holders soll das durchschnittliche monatliche Einkommen auf 4.600 Baht angehoben werden. Die damit verbundene Diversifizierung der Arbeitsplätze soll die aktuelle, sehr stark weltmarktabhängige Struktur(22) unempfindlicher gegen Schwankungen machen. Weiterhin soll mit der Förderung dieser Region auch das industrielle Produktionsübergewicht der Zentralregion bzw. der Bangkok Metropolitan Region (kleiner 90% der nationalen industriellen Produktion(23)) vermindert werden.

Das zweite Bein der wirtschaftlichen Entwicklung stellt die Intensivierung des Tourismus dar. Bei einer erwarteten Steigerungsrate von jährlich 8,7% bis zum Jahr 2000 (=1,8 Mio. Touristen(24)) stellen Ko Samui/Surat Thani und Phuket mit den südlichen und westlichen Inselteilen die absoluten Zentren dar. Auf hierbei bestehende Interessenskonflikte wurde bereits hingewiesen. Gerade Phuket wird im internationalen Tourismus eine weitaus bedeutendere Rolle spielen, wenn der Flughafen ausgebaut wird. Optionen ausländischer Fluglinien (Hongkong, USA usw.) liegen bereits vor, bzw. wurden noch 1986 verwirklicht. Mit einem entsprechend auszubauenden Infrastrukturnetz und der Ausweisung von speziellen, dem Tourismus vorbehaltenen, Zonen soll ein attraktives Angebot geschaffen werden.(vgl. Abb. 1) Die bereits bestehende Konkurrenz zu Singapur wird sich dabei wahrscheinlich noch verstärken.

### Die Songkhla Lake Basin Planning Study

In diese Planungsregion ist eines der, ja wenn nicht sogar das Aktivzentrum im Süden Thailands integriert. In dem überwiegend agrarisch strukturierten Raum,(25) der zudem erhebliche räumliche Unterschiede in der wirtschaftlichen Struktur aufweist,(26) spielt vor allem Haad Yai als überregionales

Abbildung 1: Master Plan 2000 for the Upper Southern Part of Thailand (26)



THE SUB-REGIONAL DEVELOPMENT STUDY OF THE UPPER-SOUTHERN PART OF THAILAND

Quelle: The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 1. Bangkok 1985.

Abbildung 2: Songkhla Lake Basin Spatial Development Plan



Zentrum eine bedeutende Rolle. In einem Planungsverbund mit der ca. 24km entfernt gelegenen Hafenstadt Songkhla soll dieses zweitgrößte urbane Zentrum Thailands (1982 hatten beide Städte zusammen ca. 186.300 Einwohner(27)) bis zum Jahr 2000 weiter ausgebaut werden. Die Schwerpunkte sind auf folgenden Ebenen angesiedelt:

1. Die Agrarwirtschaft mit den Schwerpunkten Reis, Kautschuk und Fischfang soll weiter intensiviert werden. Vor allem im Kautschukanbau mit einer Produktion von gegenwärtig ca. 100.000 t /Jahr(28) soll mit neuen Sorten in den nächsten zwanzig Jahren der Ertrag verdoppelt werden. Dabei soll die Flächenausweitung auch auf ungünstige Anbaugelände, wie es z.Zt. immer noch festzustellen ist, vermieden bzw. rückgängig gemacht werden. In Songkhla, dem größten Umschlaghafen Thailands für Fisch (über 350.000 t/Jahr), wird derzeit neben dem im Bau befindlichen Tiefseehafen der Fischereihafen erweitert. In diesem Bereich ist auch eine Industriezone geplant, in der die Weiterverarbeitung der Rohprodukte aus der Region vorangetrieben werden soll.
2. Auf der anderen Seite sollen aber auch neue Industrien vor allem aus dem Bereich der Elektronik angesiedelt werden. Die Palette der Branchen soll erweitert werden (vgl. Abb. 2).
3. Haad Yai als das Handels- und Bankenzentrum des Südens soll in seiner Funktion unter dem Gesichtspunkt der bestehenden Wirtschaftsverflechtungen mit Malaysia und Singapur zu einem internationalen Wirtschaftszentrum wachsen.
4. Der bereits bestehende intensive Tourismusstrom, (29) der sich z.Zt. wegen des existierenden Preisgefälles (vor allem bei Haushaltsartikeln) und wegen des breiten Angebotes an Nachtclubs zum größten Teil aus Malaya zusammensetzt, soll durch ein verbessertes Angebot vor allem an Freizeiteinrichtungen entlang der Küstenzone um Songkhla und am Thale Sap durch westliche Touristen aufgestockt werden.
5. Die Infrastruktur in diesem Gebiet muß weiter verbessert werden. Dieses gilt vor allem für die Ver- und Entsorgungssysteme (Strom, Wasser, Müll, Nahverkehr). Gerade in Haad Yai ist das Problem der Entsorgung noch bei weitem nicht gelöst. Ebenso muß einer in den letzten Jahren feststellbaren Zunahme von spontanen Siedlungsaktivitäten entgegen-gewirkt werden.

Die Verbesserung der Verkehrsanbindung der Region Haad Yai - Songkhla durch den Ausbau des Flugplatzes in Haad Yai zu einem internationalen Flughafen wird nicht nur diesen beiden Städten zu einem weiteren Aufschwung verhelfen. Eine neue Straße zwischen Haad Yai und Songkhla soll im Hinblick auf den wachsenden Tourismus, aber auch unter Berücksichtigung des bestehenden Pendleraufkommens



zwischen beiden Städten, die Verbindung verbessern. In der aktuellen Kommunalpolitik wird bereits wieder über eine Reaktivierung der in den 70er Jahren stillgelegten Bahnverbindung diskutiert.

6. Einen breiten Rahmen nehmen die Maßnahmen zum Umweltschutz ein. Neben der Luftverschmutzung spielt vor allem die Wasser Ver- und Entsorgung eine wesentliche Rolle, da zumindest im letzten Fall ein erhebliches Maßnahmedefizit besteht.

### **Das Siedlungssystem in den beiden Planungsregionen**

Als Resultat der geplanten Maßnahmen ist ein zentralörtliches Siedlungssystem entstanden, das auf der Grundlage des Landesentwicklungsplanes basiert (siehe Abb. 1, Abb. 2 und Abb. 3).

Phuket, Surat Thani und Haad Yai als "Primary Centers" stellen gleichzeitig die wirtschaftlichen Entwicklungspole in beiden Regionen dar. Dabei nehmen sie unter Bildung von den bei uns bekannten Entwicklungsbändern erster und zweiter Ordnung sowohl für ihr Umland im einzelnen als auch für den Süden insgesamt Versorgungsfunktionen ein, wobei sie sich in höchstrangigen Ausstattungsmerkmalen ergänzen.

Phuket soll als "Tor zum Westen" neben dem Tourismus vor allem als ein Zentrum des internationalen Handels und als Standort für exportorientierte Industriezweige Funktionen übernehmen. Dienstleistungen und andere Versorgungsfunktionen sollen daneben für die Andaman-Küstenregion übernommen werden.

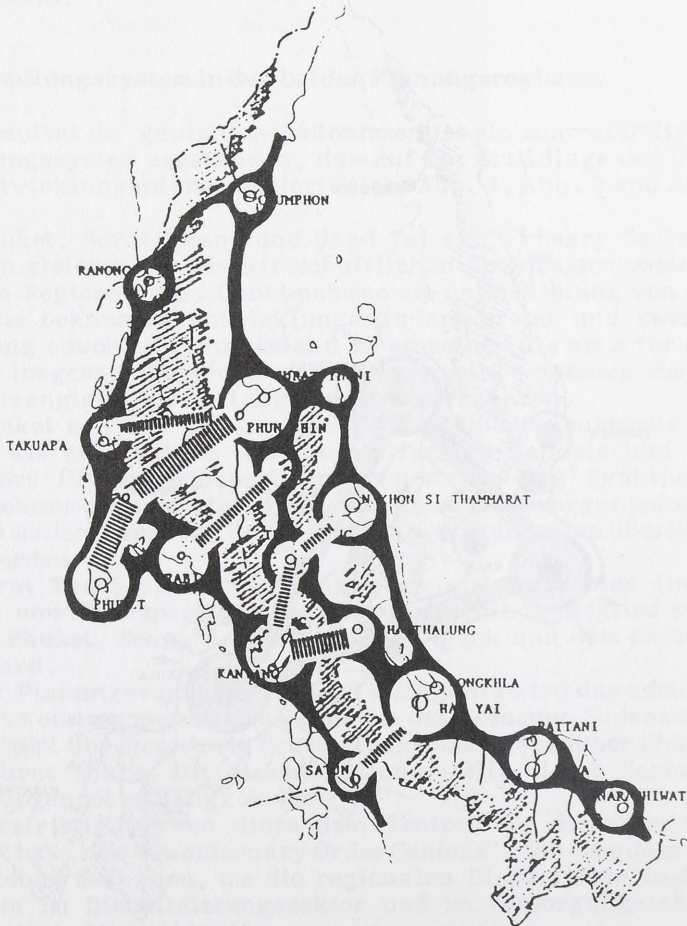
Surat Thani übernimmt Funktionen als regionales Industrie- und Transportzentrum und als Verbindungsglied zwischen Phuket, Songkhla-Haad Yai, Bangkok und dem Eastern Seaboard.

Der Planungsverbund Haad Yai - Songkhla wird das administrative und wirtschaftliche Zentrum des gesamten Südens und übernimmt übergeordnete Servicefunktionen gegenüber Phuket und Surat Thani. Mit dieser Stellung stellt dieser Verbund einen Gegenpol zu Bangkok dar.

Kurzfristig werden diese drei Zentren für die "Tertiary Order" bzw. den "Quarternary Order Centers" Versorgungsfunktionen aufbauen, um die regionalen Disparitäten insbesondere im Dienstleistungssektor und im Versorgungssektor abzubauen. (vgl. Abb. 4)



**Abbildung 4:** Duale Entwicklungsachsen als Kurzzeit-Entwicklungs-konzept für Südthailand



Quelle: The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol.1, S.90. Bangkok 1985

## Bewertung

Mit diesen beiden Entwicklungsplänen sind für Süd-Thailand zum ersten Mal für eine größere Region konkretere Planungsmaßnahmen artikuliert worden. Die Wahl der Regionen ist insbesondere durch das wirtschaftliche Potential bestimmt worden. Daneben wurde erstmalig das in den Landesentwicklungsplänen formulierte Ziel der Dezentralisierung weitgehend berücksichtigt. Im Falle des Eastern-Seaboard Projekts kann man davon aufgrund der Nähe zur Bangkok-Metropolis im eigentlichen Sinne wohl noch nicht sprechen.

Auf der anderen Seite stellen sich jedoch noch einige Fragen, die bei der gegenwärtigen Konzeption noch nicht geklärt scheinen. In der aktuellen Planungspraxis scheint die Kooperation zwischen den einzelnen Planungsebenen (Landesentwicklungsplanung, Entwicklungsplanung auf der Ebene der Changwats und der Amphoes) zum einen und den an der Planung beteiligten Institutionen (NESDB, Wirtschaftsministerium usw.) zum anderen noch nicht weit genug fortgeschritten zu sein. Als jüngstes Beispiel sei nochmals auf die Geschehnisse in Phuket (Tourismus-Industriestandort) hingewiesen. Bei dem zweiten neben Bangkok deklarierten Verdichtungsraum Haad Yai-Songkhla könnten ähnlich gelagerte Probleme wie in Bangkok auftreten. Eine Abwanderung aus den umliegenden ländlichen Gebieten in dieses Zentrum ist bereits festzustellen. Auch wenn die prognostizierte wirtschaftliche Entwicklung tatsächlich in dem erwarteten Rahmen ablaufen sollte (aufgrund der Entwicklung in den letzten Jahren ist zumindest kurzfristig damit zu rechnen), so steht gerade Haad Yai schon jetzt vor dem Problem der Wohnraumbeschaffung. Die zahlreichen innerstädtischen, nicht bebauten Parzellen befinden sich noch zum größten Teil in privater Hand, die Bodenpreise liegen z.T. jetzt schon höher als in Bangkok, so daß es im Rahmen des öffentlichen Wohnungsbaus sehr schwierig wird, preiswerte Wohnungen zu erstellen. Tendenzen einer verstärkten Slumbildung sind bereits zu erkennen.

Die Dominanz dieses Zentrums an der Grenze zu Malaysia kann aber auch noch in einem weiteren Zusammenhang zu Problemen führen: In der gegenwärtigen Planungspolitik wird dieser sensible Grenzsaum (die Grenzprovinzen Narathiwat, Pattani, Satun und Yala) praktisch ausgeklammert. Bei den bestehenden Bemühungen um eine verstärkte Integrierung dieser Gebiete in das Königreich sollten hier entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Es stellt sich auch die Frage, ob nicht Pattani als Zentrum des moslemischen Südens im Verband mit Haad Yai-Songkhla eine übergeordnete Stellung einnehmen sollte, um den speziellen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Diese und weiter offene Fragen gerade der "Border-Provinces" müssen aber an anderer Stelle tiefergehend analysiert werden.

Als weiterer Gesichtspunkt muß die Akzeptanz der Planungsmaßnahmen bei der ansässigen Bevölkerung hinterfragt werden. Gerade im Bereich der Intensivierung der Landwirtschaft (z.B. Bewässerungsprojekte, Einführung von neuen Technologien usw.) ergeben sich zumindest im äußersten Süden einige Probleme. Auch bleibt abzuwarten, in welcher Form die Planungsmaßnahmen die ablaufenden Entwicklungsprozesse beeinflussen werden. Bislang hat die Praxis gezeigt, daß sich die Planung in vielen Fällen an diesen Prozessen orientiert, daß also von einer tatsächlichen Planung nicht immer gesprochen werden kann.

Trotz aller zu erwartender Schwierigkeiten ist es dennoch sehr zu begrüßen, daß notwendige Rahmenbedingungen für diesen Raum formuliert werden, um eine landesweite integrierte Raumordnung und -planung zu etablieren.

## Anmerkungen

\* Dieser Beitrag resultiert aus den Forschungsarbeiten eines unter der Leitung von Prof. Dr. H. Uhlig (Geographisches Institut der Justus-Liebig-Universität Gießen) von der Stiftung Volkswagenwerk geförderten Projektes mit dem Titel "Siedlungs- und Regionalentwicklung in Süd-Thailand", Bearbeiter Dr. P. Janisch.

- (1) Das Eastern Seaboard Project ist im Rahmen der Dezentralisierungspolitik das bislang größte Vorhaben.
- (2) Durch die geographische Lage (Abgrenzung durch die Gebirgszüge gegenüber der Zentralregion) war der Süden in seinen Handelsbeziehungen traditionell nach Malaysia bzw. durch den Seehandel nach Europa und Ostasien orientiert.
- (3) Ausbau des vorhandenen Straßennetzes (Highways), Ausbau von lokalen bzw. nationalen zu internationalen Flugplätzen, speziell im Falle Phuket und Haad Yai.
- (4) Über 70% der Beschäftigten sind in der Landwirtschaft tätig.
- (5) In der Region um Nakhon Si Thammarat und zwischen Yala und Betong wird in verstärktem Umfang Kaffee angebaut.
- (6) Auf diesen Gesichtspunkt wird im weiteren näher eingegangen.
- (7) Der gegenwärtige Ministerpräsident Prem stammt aus der Provinz Songkhla.
- (8) Japan International Cooperation Agency (JICA).
- (9) Siehe Literaturverzeichnis.
- (10) Es sollen hier nur die wichtigsten Planungsziele vorgestellt werden.
- (11) Das Mindesteinkommen pro Tag liegt im Süden bei

- ca. 58 Baht (1986) gegenüber ca. 25 Baht im Norden bzw. Nordosten.
- (12) The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. I, S. A 13.
  - (13) Statistical Yearbook Thailand, S. 57.
  - (14) The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 4, S. 64. Bangkok 1985.
  - (15) Gross Regional Product.
  - (16) The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 1, S. 11. Bangkok 1985.
  - (17) Ibid.
  - (18) The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 4, S. 71. Bangkok 1985.
  - (19) Siehe weiter unten: The Songkhla Lake Basin Study.
  - (20) The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 1, S. 20. Bangkok 1985.
  - (21) Ibid., Vol. 1, S. 22.
  - (22) Siehe oben, z. B. beim Bergbau, Kautschuk, Reis usw.
  - (23) The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand, Vol. 4, S. 1.
  - (24) Ibid., Vol. 1, S. 12.
  - (25) 1980 waren über 77% der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt.
  - (26) Die Provinzen Phattalung und Nakhon Si Thammarat gehören zu den ärmsten in Thailand, die Provinz Songkhla rangiert im Landesdurchschnitt.
  - (27) Statistical Reports of Changwal Songkhla, 1984.
  - (28) Diese Menge entspricht ca. 17% der aktuellen nationalen Produktion.
  - (29) 1985 waren in Haad Yai und Songkhla über 10.000 Betten in über 70 Hotels ausgewiesen.

## Literatur

- Chulalongkorn University; Department of Urban and Regional Planning (Hrsg.): Abstract of the Thesis Master of Urban and Regional Planning 1978-1982. Bangkok 1978.
- Deutsche Stiftung für Internationale Entwicklung (Hrsg.): Spatial Planning and Regional Development. An Exchange of Experience illustrated by the Example of the Promotion of Secondary Cities. Berlin 1985.
- Hühnholz, Jürgen (Hrsg.): Thailand. Tübingen 1980. (= Ländermographien, Bd. 13).
- Janisch, Peter: Aspekte der jüngeren Stadtentwicklung von Haad Yai/Süd-Thailand, in: Asien, Nr. 18 (1986), S. 95-104.
- Kingdom of Thailand; National Economic and Social Development Board; National Environment Board (Hrsg.): Songkhla Lake Basin Planning Study. Final Report. Bangkok 1985.

Vol.1: Executive Summary; Vol.2: Main Report; Vol.3: Projects, Primary Sector; Vol.4: Projects, Water Resources; Vol.5: Projects, Urban Development and Environment; Vol.6: Technical Appendices, Socio-Economic and Primary Sector; Vol.7: Technical Appendices, Basin Water Resources; Vol.8: Technical Appendices - Songkhla Lake System; Vol.9: Urban and Industrial; Vol.10: Technical Appendices - Environmental Management.

National Economic and Social Development Board (Hrsg.): The Fifth National Economic and Social Development Plan 1982-1986. Bangkok.

National Statistical Office, Office of the Prime Minister (Hrsg.): Statistical Reports of Changwat Narathiwat, Patani, Satun, Shongkhla, Yala. Bangkok 1984.

The Royal Thai Government; National Economic and Social Development Board (Hrsg.): The Sub-Regional Development Study of the Upper-Southern Part of Thailand. Final Report. Bangkok 1985. Vol.1: Master Plan; Vol.2: Transportation; Vol.3: Urban Development; Vol.4: Industry; Vol.5: Energy; Vol.6: Primary Resources; Vol.7: Tourism.

The Royal Thai Government (Hrsg.): Southern Thailand Regional Planning Study. Bangkok: Hunting Technical Services Ltd. 1974.

Uhlig, Harald (Hrsg.): Südostasien - Australpazifischer Raum. Frankfurt 1975. (= Fischer Landerkunde, Bd. 3).

World Bank (Hrsg.): Thailand: The Development of Regional Cities in Thailand. New York 1980.