



## บทที่ 1 บทนำ

### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ธุรกิจการค้าในเมืองไทยมีมาช้านานแล้วและมีการพัฒนารูปแบบมีโดยให้สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม แต่ก่อนเราอาจพบรูปแบบของการค้าขายริมหน้าที่เรียกว่าตลาดน้ำแต่ต่อมาเมื่อถนนมีความสำคัญมากขึ้นรูปแบบของการค้าจึงพัฒนาเป็นห้องแถวและตึกแถวตามลำดับจนกระทั่งเป็นรูปแบบของห้างสรรพสินค้าในปัจจุบัน

นอกจากมีการเปลี่ยนแปลงของที่ตั้งแล้วจะสังเกตได้ว่าประเทศไทยได้รับอิทธิพลทางด้านรูปแบบการค้าจากตะวันตก ด้วยไม่ว่าจะเป็นตึกแถวริมถนนเจริญกรุงในระยะแรกหรือไม่ว่าจะเป็น Shopping Complex ที่มีความสมบูรณ์ในตัวเองภายใต้แนวความคิด "All in One" ที่เห็นอยู่ทั่วไปในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันปรากฏการณ์การค้าที่เปลี่ยนรูปแบบไปและการย้ายของศูนย์กลางธุรกิจการค้าต่าง ๆ เหล่านี้เกิดจากความเหมาะสมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นด้วยเงื่อนไขต่าง ๆ ของการเปลี่ยนแปลงเมื่อเมืองขยายตัว ทำเลต่าง ๆ ของเมืองที่เปลี่ยนไปซึ่งสามารถอธิบายได้ทั้งสิ้นเช่นการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายคมนาคมการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภคตั้งนั้นการเปลี่ยนแปลงที่ตั้งของย่านการค้าจึงเป็นกรณีที่น่าสนใจยิ่งต่อนักลงทุนหรือผู้ประกอบการธุรกิจทั่วไปปรากฏการณ์ดังกล่าวสามารถอธิบายได้จากรูปแบบต่างๆของย่านการค้าที่มีความสัมพันธ์กับโครงสร้างการใช้ที่ดินในเมืองซึ่งได้จากการสำรวจศึกษาในพื้นที่ที่เกิดขึ้นจริง เช่น เบอร์รี่ (Berry อ่างถึงโน ซัชนี วายลี 2528 :158-163) ได้แบ่งโครงสร้างและรูปแบบการค้าไว้ 3 ประเภทคือ

1. ย่านการค้าแบบมีลำดับศัคย์ (Hierarchy) แบ่งได้ 5 ลำดับคือ
  - ก. ร้านขายของที่จำเป็น (Convenience Stores)
  - ข. ศูนย์กลางธุรกิจละแวกบ้าน (Neighborhood Business Centres)
  - ค. ศูนย์กลางธุรกิจของชุมชน (Community Shopping Centres)
  - ง. ศูนย์การค้าภูมิภาค (Regional Shopping Centres)
  - จ. ย่านธุรกิจกลาง (Central Business Districts)

2. ย่านการค้าที่ขยายตามแนวถนน
3. ย่านการค้าพิเศษ

จากโครงสร้างรูปแบบการค้าดังกล่าวมักมีความหลากหลายในแต่ละพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นเป็นลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมดังกล่าวแล้วนั้นพื้นที่บริการ (Service Area or Trade Area) ก็สามารถบ่งถึงความสำคัญของย่านการค้าด้วย เช่น ศูนย์การค้าระดับต่ำจะให้บริการเฉพาะสินค้าจำเป็นทำให้บริการไม่เกิน 500 เมตร หรือ 10 นาที สำหรับการเดินเท้า (อภิชาติ วงศ์แก้ว : 7-25) ส่วนศูนย์การค้าลำดับสูงจะให้บริการสินค้าเฉพาะอย่างและสินค้าที่นานาๆ ซ้ำครั้งลูกค้าต้องเดินทางไกลขึ้นพื้นที่บริการครอบคลุมพื้นที่ได้มากกว่า เป็นต้น

จังหวัดชลบุรีถูกวางแผนให้เป็นเมืองหลักเพื่อการพัฒนาที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) มาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ส่งผลให้เศรษฐกิจของจังหวัดขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาเพียงไม่กี่ปีมานี้เองพิจารณาจากจำนวนสถานประกอบการธุรกิจในปี พ.ศ. 2530 มีจำนวน 11,854 ราย พ.ศ. 2531 มีจำนวน 12,600 ราย พ.ศ. 2532 จำนวน 13,245 ราย มีตลาดสด 6 แห่ง และสถาบันการเงินอีก 18 แห่ง จากปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้เองการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีเพิ่มมากขึ้น มีลักษณะของธุรกิจตั้งอยู่เป็นแนวสองฝั่งถนนในรูปของตึกแถวและอาคารพาณิชย์เรียงรายตามถนนสายสำคัญโดยเฉพาะสุขุมวิท ถนนเจตน์จางค์และถนนวชิรปราการ จึงทำให้บริเวณนี้เป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจการพาณิชย์เนื่องจากเป็นย่านศูนย์กลางของจังหวัดที่มีความสำคัญที่สุด ชุมชนมีความหนาแน่นมากและแนวโน้มทางการพาณิชย์มีการขยายตัวค่อนข้างสูงเช่นกรณีการเปิดห้างสรรพสินค้าในเวลาไล่เลี่ยกันถึง 3 แห่ง

จากการเพิ่มขึ้นของชนิดและปริมาณของย่านการค้านี้เองทำให้เมืองชลบุรีประสบปัญหายุ่งยากมาโดยตลอดโดยเฉพาะการจราจรขนส่งที่ติดขัดมากในย่านการค้าเช่นถนนวชิรปราการ และถนนเจตน์จางค์ ซึ่งมีพื้นคับแคบและเมื่อมีการขนถ่ายสินค้ารวมถึงการจอดรถทำให้เกิดจราจรติดขัดอยู่ตลอดเวลา ปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ด้านในที่ห่างจากถนนเป็นไปได้ยาก โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่ชายฝั่งทะเลซึ่งมีการก่อสร้างรुक้าออกไปในทะเลตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาทำให้เกิดการขาดแคลนสาธารณูปโภค การบริการที่ไม่เพียงพอดังกล่าวทำให้เมืองเติบโตตามแนวถนนสายหลักแต่ไม่กระจายไปยังพื้นที่เบื้องหลังอย่างทั่วถึงทำให้เกิดปัญหาชุมชนแออัดขึ้นในหลายบริเวณทั้งในเขตเทศบาลและสุขาภิบาลข้างเคียง

ปัญหาดังกล่าวหากมีการศึกษาถึงรายละเอียดในพื้นที่จะช่วยทำให้เกิดความเข้าใจในความเกี่ยวเนื่องระหว่างปัญหาการพัฒนาเมืองกับแนวโน้มการขยายตัวของย่านธุรกิจการค้า ซึ่งน่าจะพบช่องทางแก้ปัญหาลดและเสริมสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อฟื้นฟูกิจกรรมด้านการค้าบริการและเพื่อให้ชีวิตและความเป็นอยู่ของชาวเมืองชลบุรีโดยรวมดีขึ้นในที่สุด

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาลักษณะและประเภทของธุรกิจการค้าและพื้นที่ให้บริการในเขตพื้นที่ศึกษา

2.2 เพื่อศึกษาการขยายตัวของธุรกิจการค้าประเภทต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษาที่สัมพันธ์กับการพัฒนาเมือง

2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงด้านที่ตั้งย่านธุรกิจการค้ากับการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคม

2.4 เพื่อเสนอแนะรูปแบบของโครงข่ายและย่านการค้าและบริการให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

## 3. ขอบเขตของการศึกษา

ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของเขตเทศบาลเมืองชลบุรี สุขาภิบาลบางทราย และ สุขาภิบาลบ้านสวน ส่วนพื้นที่เกี่ยวเนื่องที่ทำการศึกษายึดพื้นที่ตามผังเมืองรวมเมืองชลบุรี เป็นหลัก ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 130 ตารางกิโลเมตร ซึ่งรวมถึงพื้นที่สุขาภิบาลอ่างศิลา และ เทศบาลตำบลแสนสุข ดังแผนที่ที่ 1.1

## 4. ขั้นตอนการศึกษา

4.1 ศึกษา ทฤษฎี และแนวความคิด ทางด้านย่านการค้า และ การบริการต่าง ๆ ในเขตเมือง รวมถึงศึกษา ทฤษฎีทางด้านโครงข่ายการคมนาคมไม่ว่าจะเป็นชนิดของโครงข่ายคมนาคมในเมือง ทฤษฎีด้านการสัญจรภายในเมืองรวมถึงทฤษฎีที่กล่าวถึง ผลกระทบของโครงข่ายการคมนาคม ต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

4.2 รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ และการสำรวจภาคสนามโดยทำการศึกษาด้านภูมิประเทศของพื้นที่ศึกษารวมถึงการศึกษปริมาณการสัญจร ลักษณะปัจจุบันของโครงข่ายในเมือง

4.3 ศึกษาวิวัฒนาการการพัฒนาย่านธุรกิจการค้า ควบคู่ไปกับวิวัฒนาการของโครงข่ายจนถึงปัจจุบัน



4.4 สรุปปัญหา และเสนอแนะแนวทางพัฒนาย่านธุรกิจการค้าควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง สำหรับเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

## 5. การเก็บและรวบรวมข้อมูล

การเก็บและรวบรวมข้อมูล ภายในเทศบาลและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ สำหรับในขั้นแรกจะเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้มีการจัดเก็บเรียบร้อยแล้วเป็นการศึกษาลักษณะทั่ว ๆ ไป แต่ในขั้นตอนต่อมาเป็นการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจ โดยวิธีการ สัมภาษณ์ ซึ่งเป็นการศึกษาจากสถานที่จริงของพื้นที่ศึกษา

แหล่งที่มา ข้อมูลทุติยภูมิ

- เทศบาลเมืองชลบุรี
- สุขาภิบาลบ้านสวน , สุขาภิบาลบางทราย
- สำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี
- กรมโยธาธิการ
- ฯลฯ

แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจภาคสนาม ทางด้านโครงข่ายการสัญจรในปัจจุบัน รวมถึงปริมาณการสัญจรในปัจจุบัน การใช้ที่ดินด้านพาณิชยกรรม ในปัจจุบันรวมถึงการบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในปัจจุบันของพื้นที่ นอกจากนี้ การสำรวจด้วยการสัมภาษณ์ จะทำให้ทราบพื้นที่บริการทางการตลาด (Market Area) ของพื้นที่เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในขั้นสรุปผลต่อไป

## 6. การจัดระเบียบข้อมูล

จากข้อมูลทั้งหมด ทั้งทางด้าน ปฐมภูมิและทุติยภูมิ สามารถนำมาจัดระเบียบ เพื่อวิเคราะห์ ดังนี้

6.1 พื้นที่การให้บริการทางการตลาด (Market Area) ของพื้นที่ศึกษา

6.2 ความสามารถในการให้บริการทางการคมนาคมและขนส่ง และวิเคราะห์ลักษณะของพื้นที่ในการพัฒนาทางด้านพาณิชยกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

## 7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 7.1 เพื่อทราบพื้นที่ที่ให้บริการทางด้านการค้าของย่านการค้าต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา
- 7.2 เพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับพัฒนาการและแนวโน้มของการให้บริการของย่านการค้าต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา
- 7.3 เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์ของโครงข่ายคมนาคมที่มีผลต่อการใช้ที่ดินด้านพาณิชยกรรม
- 7.4 เพื่อทราบแนวทางในการวางแผนพัฒนาย่านธุรกิจการค้าควบคู่กันไปกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งสำหรับเทศบาลเมืองชลบุรีและพื้นที่เกี่ยวเนื่องทั้งในระยะสั้นระยะยาวโดยวิธีทางผังเมือง