

การศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร  
ที่ส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต  
วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล  
พ.ศ. 2556

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

สารนิพนธ์

เรื่อง

การศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร  
ที่ส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2556



นางสาวไพริน โอษฐ์ศิริยานนท์

ผู้วิจัย

รวิณ ระวิวงศ์

Ph.D. (Engineering Management)

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์พัลลภา ปิติสันต์

Ph.D. (International Business)

ประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์

รองศาสตราจารย์อรรณพ ต้นละมัย, Ph.D.

คณบดี

วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์พอลิตา รุ่งเรือง

Ph.D. (Human Resource Management)

กรรมการสอบสารนิพนธ์

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ เรื่อง การศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครที่ส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง สำเร็จได้ด้วยความอนุเคราะห์ของบุคคลหลายท่าน ประกอบไปด้วย ผศ.ดร.รวิน ระวิวงศ์ อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้วิจัยขอขอบพระคุณที่ท่านกรุณาให้ความรู้ คำแนะนำ และตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ที่สุด อีกทั้งขอขอบพระคุณผู้ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาในครั้งนี้ ซึ่งทุกท่านต้องสละเวลาเพื่ออธิบายและเล่าถึงประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมา ตลอดจนให้แนวทางในการศึกษาสารนิพนธ์ฉบับนี้ด้วย นอกจากนี้ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์พัลลภา ปิติสันต์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ พลิศา รุ่งเรือง ซึ่งสละเวลาเพื่อมาให้ความรู้และคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ พร้อมตรวจสอบแก้ไขสารนิพนธ์ให้สมบูรณ์ที่สุด

ทั้งนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดามารดา และครอบครัวเป็นอย่างสูงที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจตลอดมา ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้มาโดยตลอด และขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ที่ให้ความช่วยเหลือและมอบกำลังใจให้เสมอมา ท้ายที่สุดนี้ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจไม่มากนักน้อย หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้และขออภัยมา ณ ที่นี้

นางสาวไพริน โอษฐ์ศิริยานนท์

การศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครที่ส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการ  
น้ำมันเชื้อเพลิง

Urbanization in Bangkok Metropolitan effect to reduction of petroleum service station.

ไพริน โยษฐ์ศิริยานนท์ 5550015

กจ.ม.

คณะกรรมการที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : รวิน ระวิวงศ์ Ph.D. (Engineering Management), ผู้ช่วย  
ศาสตราจารย์พัลลภา ปิติสันต์ Ph.D. (International Business), ผู้ช่วยศาสตราจารย์พัลลภา รุ่งเรือง  
Ph.D. (Human Resource Management)

#### บทคัดย่อ

สารนิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของ  
กรุงเทพมหานคร ที่ส่งผลให้สถานีบริการน้ำมันลดลง และผลกระทบต่อผู้ประกอบการสถานีบริการ  
น้ำมัน เจ้าของที่ดิน และผู้บริโภค โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ ทั้งที่เป็นแนวคิดทฤษฎี  
ข้อมูลการศึกษางานวิจัยและเอกสารต่างๆ ที่ส่งผลต่อการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร สถิติต่างๆที่  
เกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน ทั้งในมุมมองของผู้  
จำหน่ายน้ำมัน, ผู้ประกอบการ, เจ้าของที่ดิน และผู้บริโภค

ผลการศึกษาในครั้งนี้พบว่า การขยายตัวของกรุงเทพมหานครส่งผลต่อการลดลงของ  
สถานีบริการน้ำมัน โดยสามารถสรุปประเด็นที่ได้จากการศึกษา ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการใช้  
ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ ที่มีผลประโยชน์สูงใจมากกว่าสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเด็น  
ต่อมา คือ ราคาที่ดินในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น ทำให้ความคุ้มทุนในด้านผู้ประกอบการสถานี  
บริการน้ำมันไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ ประเด็นสุดท้าย คือ กฎหมายและข้อบังคับที่มีการ  
เปลี่ยนแปลง ทำให้การทำธุรกิจสถานีบริการน้ำมันถูกจำกัดและไม่สามารถขยายการพัฒนา  
สถานีได้

คำสำคัญ : การขยายตัวของเมือง / สถานีบริการน้ำมัน

## สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ช
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ (ถ้ามี)	ญ
<b>บทที่ 1</b> <b>บทนำ</b>	<b>1</b>
1.1    ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2    วัตถุประสงค์	3
1.3    ขอบเขตการศึกษา	3
1.4    นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง	3
1.5    ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
<b>บทที่ 2</b> <b>แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>4</b>
2.1    แนวคิดเกี่ยวกับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร	4
2.2    ประชากรและความหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร	9
2.3    การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง	10
2.4    แนวคิดเกี่ยวกับธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน	14
2.5    ข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	16
2.6    งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
<b>บทที่ 3</b> <b>ระเบียบวิธีการวิจัย</b>	<b>20</b>
3.1    แหล่งข้อมูล	20
3.2    การวิเคราะห์ข้อมูล	20
3.3    ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล	20
3.4    วิธีวิเคราะห์ข้อมูล	21

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ 4 ผลการวิจัย</b>	<b>22</b>
4.1 ผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	22
4.2 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน	23
4.3 ผู้บริโภคที่ใช้บริการสถานีบริการน้ำมัน	23
<b>บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ</b>	<b>25</b>
5.1 สรุปผลการวิจัย	25
5.2 อภิปรายผล	26
5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อ	26
5.4 ข้อเสนอแนะในการนำผลไปใช้	27
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>28</b>
<b>ประวัติผู้วิจัย</b>	<b>31</b>

## สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
2.1	จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรของกรุงเทพมหานครระหว่าง พ.ศ.2538 – พ.ศ. 2555	11
2.2	จำนวนสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับพาหนะทางบกระหว่าง พ.ศ.2545 – พ.ศ.2554	15



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในกรุงเทพมหานครมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีการนำรถยนต์มาใช้เป็นยานพาหนะหลักแทนการใช้เรือตามแม่น้ำลำคลอง เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นพลังงานหลักที่ทำให้รถยนต์สามารถใช้งานได้ อีกทั้งกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศที่มีปริมาณการใช้รถยนต์เป็นจำนวนมาก ธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงจึงเติบโตควบคู่ไปกับการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การเติบโตของจำนวนประชากรและการพัฒนาสภาพทางเศรษฐกิจที่ทำให้กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องกลับส่งผลกระทบต่อธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงมีจำนวนลดลง

กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรทั้งที่อพยพย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่อาศัยอย่างถาวรและจากประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานทำชั่วคราว ส่งผลให้มีจำนวนประชากรรวมสูงถึง 10 ล้านคน แบ่งเป็นประชากรที่มีถิ่นอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ 5.7 ล้านคน และมีประชากรแฝงสูงถึง 4.3 ล้านคนในปัจจุบัน เมื่อกรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากรเพิ่มสูงขึ้นจึงมีอัตราส่วนความหนาแน่นของประชากรต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินมาก พื้นที่ดินได้รับการพัฒนาเพื่อให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุดในการใช้ประโยชน์ที่ดิน ราคาที่ดินโดยเฉลี่ยจึงปรับตัวสูงขึ้นในเกือบทุกพื้นที่ โดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณที่มีการพัฒนาทางด้านระบบคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆของทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะต้องแบกรับค่าเช่าที่ดินที่สูงขึ้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงต้องปรับตัวให้ตอบรับกับสภาพทางกายภาพและเศรษฐกิจในปัจจุบันเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัดได้สูงสุดไม่ว่าจะเป็นการขายที่ดินหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นคอนโดมิเนียมหรือศูนย์การค้าต่างๆที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า

นอกจากนี้ การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอเพื่อให้ตอบรับกับการเติบโตอย่างต่อเนื่องของกรุงเทพมหานคร ข้อกำหนดหรือข้อบังคับในการก่อสร้างสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงจึงมีความเข้มงวดมากขึ้น โดยกระทรวง



พลังงานได้ออกกฎกระทรวงสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงพ.ศ.2552 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับที่ตั้ง แผนผัง รูปแบบ และลักษณะต่างๆ ที่กำหนดให้พื้นที่สถานีบริการน้ำมันควรมีพื้นที่ประมาณ 400 ตารางวา หรือ 1 ไร่ และจะต้องอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 12 เมตร หรือติดถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างของถนนไม่น้อยกว่า 10 เมตร ดังนั้นการขยายตัวของสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานครจึงไม่สามารถขยายตัวได้มากนัก ซึ่งในปัจจุบันมีสถานีบริการน้ำมันประเภทที่ต้องแจ้งและจดทะเบียนกับกรมธุรกิจพลังงานประมาณ 905 สถานี ส่วนใหญ่เป็นสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก๊สยานยนต์ทางบก (สถานีบริการน้ำมันประเภท ก) และจากสถิติของกรมพลังงานพบว่าสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มลดลง จากจำนวนประมาณ 752 สถานีในปี พ.ศ.2549 ลดลงเหลือเพียง 656 สถานีในไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2556 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 12.8 เนื่องจากการประกอบธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องอาศัยปัจจัยหลักหลายอย่าง เช่น ทำเลที่ตั้ง ผู้ประกอบการ ราคาสินค้า หรือบริการอื่นๆ ที่นอกเหนือจากการขายน้ำมัน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ในการสนับสนุนให้ธุรกิจสถานีบริการน้ำมันยังคงดำเนินกิจการอยู่ต่อไปได้

ตัวอย่างประเทศที่ประสบปัญหาการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน คือ ประเทศแคนาดา ระหว่างค.ศ.1990 จนถึงค.ศ.2005 สถานีบริการน้ำมันลดลงร้อยละ 33 โดยเฉพาะสถานีบริการน้ำมันแบรนด์ย่อย เนื่องจากปัจจัยระดับการแข่งขันของตลาดมีความเข้มข้นสูง มูลค่าการตลาด และอัตราการจ้างงานลดลง ทำให้ไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ ในขณะที่สถานีบริการน้ำมันของแบรนด์ใหญ่ที่ยังคงอยู่ได้เพราะมีการปรับตัว และมีความน่าเชื่อถือในเรื่องของคุณภาพน้ำมัน และการจัดพื้นที่ในสถานีบริการให้มีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ดีกว่าสถานีบริการน้ำมันของแบรนด์ย่อย

อย่างไรก็ตาม จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครกลับมีอัตราเพิ่มมากขึ้นสวนทางกลับสถานีบริการน้ำมันที่ลดลงอาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกสบายในการดำรงชีวิตของคนกรุงเทพฯ โดยจากสถิติกรมการขนส่ง พบว่าจำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5 หรือประมาณ 240,000 คันต่อปี และมีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2555 ทั้งสิ้นสูงถึง 7,251,999 คัน สาเหตุมาจากการประกาศมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจนโยบายรถยนต์คันแรกในที่สุดส่งผลให้มีจำนวนรถยนต์สะสมในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นมากกว่าปีก่อนๆ

## 1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ที่ส่งผลให้สถานีบริการน้ำมันลดลง

1.2.2 เพื่อหาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมันในเมือง

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ผลกระทบที่เกิดจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน

1.3.2 การลดลงของสถานีบริการน้ำมันมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน, เจ้าของที่ดิน และผู้บริโภค

## 1.4 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

1.4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน หมายถึง การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อประกอบกิจกรรมใดๆ ไม่ว่าจะกิจกรรมนั้นจะกระทำบนพื้นดิน เหนือพื้นดิน หรือใต้พื้นที่ดินและไม่ว่าจะอยู่ในอาคารหรือนอกอาคาร (กฎกระทรวงให้บังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครพ.ศ.2556”, สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร)

1.4.2 การขยายตัวของเมือง หมายถึง การกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประชากร และความหนาแน่นของพื้นที่นั้นๆ

1.4.3 สถานีบริการน้ำมัน หมายถึง สถานที่สำหรับจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ประชาชนโดยวิธีเติมหรือใส่ลงในที่บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงของยานพาหนะ (ไม่รวมสถานีบริการก๊าซ)

1.4.4 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน หมายถึงผู้กระทำการค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ไม่รวมสถานีบริการก๊าซ)

## 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะผลกระทบที่ทำให้สถานีบริการน้ำมันลดลง

1.5.2 ทราบปัญหาจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน

## บทที่ 2

### แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลเบื้องต้น เอกสารอ้างอิง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร
- 2.2 ประชากรและความหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร
- 2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน
- 2.5 ข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองเอกนคร คือเป็นเมืองใหญ่ที่สุดของประเทศมีจำนวนหรือขนาดของประชากรมากกว่าเมืองอื่นๆ หรือกล่าวได้ว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองโตเดี่ยว เนื่องจากมีการดึงดูดทรัพยากรต่างๆ ที่สำคัญ เช่น การลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ ทำให้กรุงเทพมหานครพัฒนาและเติบโตกว่าเมืองอื่นๆ นอกจากนี้การเป็นเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพมหานครยังขยายออกไปสู่จังหวัดใกล้เคียง ทำให้การพัฒนาของจังหวัดปริมณฑล มีแนวโน้มขยายตัวออกไปอย่างไม่สิ้นสุด (การัญญา ตั้งชลทิพย์, สถาบันวิจัยประชากรและสังคม, มหาวิทยาลัยมหิดล, 2553)

##### 2.1.1 ประเภทของชุมชน

จากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร นั้นส่งผลต่อการอยู่อาศัยของปัจจุบัน ปัญหาหนึ่งของการขยายตัวของเมือง คือ การตั้งถิ่นฐานอย่างไร้ทิศทาง เกิดชุมชนแออัด เมืองขาดความเป็นระเบียบ และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กระจุกกระจาย ทั้งนี้ในเขตกรุงเทพมหานครสามารถจำแนกประเภทของชุมชนออกเป็นชุมชนเมือง, ชุมชนชานเมือง, ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร, และชุมชนแออัด ตามรายละเอียดได้ดังนี้ (“แนวโน้มการเติบโตของชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. 2554”, สำนักผังเมืองกทม., 2554)

(1) ชุมชนแออัด หมายถึง ชุมชนส่วนใหญ่ที่มีอาคารหนาแน่นไว้ระเบียบและชำรุดทรุดโทรมประชาชนอยู่อย่างแออัด มีสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย และความปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย

(2) ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร หมายถึง ชุมชนที่มีบ้านจัดสรรที่เป็นบ้านที่อยู่อาศัยและดำเนินการในภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีลักษณะบ้านเป็นบ้านเดี่ยวที่มีบริเวณ ทาวน์เฮ้าส์ ตึกแถวหรือบ้านแฝด

(3) ชุมชนชานเมือง หมายถึง ชุมชนที่ดำเนินการด้านเกษตรกรรมรอบนอก บ้านเรือนไม่แออัด แต่ขาดระบบสาธารณูปโภคอยู่บ้าง เช่น ทางระบายน้ำ ทางเดินเท้า เป็นต้น

(4) ชุมชนเมือง หมายถึง ชุมชนที่มีความหนาแน่นของบ้านเรือนน้อยกว่าชุมชนแออัด แต่หนาแน่นมากกว่าชุมชนชานเมือง

### 2.1.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการขยายของเมือง

การขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) เป็นลักษณะของการเปลี่ยนแปลง ที่เกิดขึ้นมาจากการขยายตัวของเมือง ทำให้เกิดเป็นชุมชนบริเวณพื้นที่ชานเมือง (Suburban) ที่มีประชาชนเคลื่อนย้ายเข้าไปตั้งถิ่นฐาน เพิ่มมากขึ้น มีความเจริญทั้งทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งเหล่านี้เป็นตัวโน้มนำเข้าสู่กระบวนการกลายเป็นเมือง และทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง

พื้นที่ชานเมือง เป็นพื้นที่รอบๆ เมืองที่แต่เดิมมีประชากรอาศัยอยู่ร่วมกันหนาแน่นน้อยกว่าในเมือง แต่มากกว่าชนบท ประชากรในเมืองสามารถมาทำงาน ในเมืองแบบไปกลับได้ถึงแม้ว่าเขตชานเมืองจะแยกการปกครองจากเขตเมือง แต่ก็ยังมีการพึ่งพาอาศัยระบบเศรษฐกิจจากเมืองอยู่ ก่อนที่ชานเมืองจะกลายมาเป็นเมือง (Urbanization) พื้นที่ของชานเมืองมีลักษณะเป็นพื้นที่โล่งว่าง บางแห่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรม หรือพื้นที่สีเขียวของเมือง การที่พื้นที่บริเวณชานเมืองเป็นบริเวณที่สามารถรองรับการกระจายตัวของเมืองได้อย่างดีนั้นมีปัจจัยสนับสนุน ดังนี้

(1) ปัจจัยทางด้านการคมนาคม ที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับตัวเมือง ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ทำให้ดึงดูดผู้คนที่มีรายได้ไปอาศัยอยู่มากขึ้น

(2) ปัจจัยด้านที่อยู่อาศัย การออกไปอยู่อาศัยบริเวณชานเมืองทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการได้พื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น และราคาพอสสมควรที่จะทำให้ผู้มีรายได้ปานกลาง สามารถจัดหาที่พักอาศัยได้

(3) ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสร้างสถานที่ราชการ ศูนย์ราชการ มีส่วนช่วยให้เกิดแรงเหวี่ยงนำในการเกิดชุมชนได้รวดเร็ว เนื่องจากมีระบบโครงสร้างพื้นฐาน และบริการสาธารณะ

รองรับ ประกอบกับนโยบายสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จากรัฐบาล ที่สนับสนุนให้มีการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม บริเวณพื้นที่ชานเมืองเกิดเป็นย่านอุตสาหกรรม เกิดการจ้างงาน และเกิดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณเขตอุตสาหกรรมตามมา

(4) ปัจจัยด้านการลงทุนด้านที่อยู่อาศัย เมื่อบริเวณพื้นที่ชานเมืองมีระบบการคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่เมือง ทำให้เกิดการลงทุนด้านการจัดสร้างที่อยู่อาศัย การจัดสรรที่ดิน รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อเป็นแรงจูงใจต่อความต้องการที่อยู่อาศัยของประชาชน

(5) ปัจจัยด้านการเดินทางไปกลับ การเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงาน (Commuter) โดยอาศัยผลจากความสะดวกรวดเร็ว ของการคมนาคมเข้ามาทำงานและอาศัยบริการต่างๆ ภายในเมือง และเดินทางกลับออกไปในตอนเย็น ทำให้เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐานของประชาชน ไปอยู่ในเขตชานเมืองมากขึ้น

ผลกระทบที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง ต่อพื้นที่ชานเมืองทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลง การขาดแคลนพื้นที่สีเขียวของเมืองใหญ่ เมื่อพื้นที่สีเขียวในเมืองลดลง ประชากรในเมืองจำเป็นต้องเดินทางไกลมากขึ้น และเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นในการเดินทางเข้าหาธรรมชาติ นอกจากนี้ยังส่งผลต่อการเสียสมดุล ของระบบนิเวศวิทยา โดยการขาดสัดส่วนที่เหมาะสมกัน ระหว่างสภาพแวดล้อมที่เป็นธรรมชาติ และสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้นโดยมนุษย์ นอกจากนี้ยังส่งผลต่อปัญหาสังคมอันเนื่องมาจาก การเปลี่ยนแปลงรูปแบบวิถีชีวิต การประกอบอาชีพของประชากรจากเกษตรกรรม มาสู่รูปแบบใหม่ การไร้ที่ดินทำกิน เป็นต้น

### 2.1.3 ทฤษฎีความเป็นเมือง

เจ. จอห์น พาเลน (Palen 1987 : 9) อธิบายว่า ความเป็นเมือง เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนประชากรของประเทศที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง อันเป็นผลมาจากการที่ประชาชนเคลื่อนย้ายถิ่นฐานเข้าสู่เมืองหรือไปตั้งถิ่นฐานอยู่กันหนาแน่นบริเวณใดบริเวณหนึ่งหรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าเป็นขบวนการซึ่งชนบทเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นเมืองนั่นเอง

ความเป็นเมือง เป็นกระบวนการทางนิเวศวิทยาอย่างหนึ่งที่มีรูปแบบการใช้ที่ดินที่และการขยายตัวของเมืองแตกต่างกันออกไป รูปแบบของกระบวนการทางนิเวศวิทยาที่นิยมนำมาใช้ อธิบายการขยายตัวของความเป็นเมืองมี 4 ทฤษฎีหลักดังนี้ (Wilson and Schulz, 1978 : 42-47)

(1) **ทฤษฎีรูปดาว (Star theory)** ริชาร์ด เอ็ม ฮูร์ด (Richard M. Hurd) อธิบายว่า การขยายตัวของเมืองนั้นเกิดมาจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองที่เป็นที่รวมของเส้นทางคมนาคมสายหลักของเมือง อิทธิพลของเส้นทางคมนาคมจะมีผลทำให้เมืองขยายตัวออกไปตามเส้นทางรถยนต์ รถใต้

ดิน และรถไฟ ประชาชนส่วนใหญ่จะนิยมอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นบริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางคมนาคมดังกล่าวในระยะที่สามารถเดินไปถึงได้สะดวก ต่อมาภายในเมืองได้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมดีขึ้น ประชาชนภายในเมืองนิยมใช้รถยนต์กันมากขึ้น พื้นที่ว่างที่อยู่ระหว่างเส้นทางคมนาคมก็จะมีประชาชนเข้าไปอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นมากขึ้น พื้นที่ว่างดังกล่าวก็เชื่อมต่อกันเป็นพื้นที่เดียวกัน

(2) **ทฤษฎีวงแหวน (Concentric Zone Theory)** เออร์เนสต์ ดับบิว. บวร์เกสส์ (Ernest W. Burgess) อธิบายว่า การขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะเป็นรูปแบบวงแหวน เป็นรัศมีวงกลมต่อเนื่องจากเขตศูนย์กลาง และแบ่งพื้นที่ของเมืองออกเป็น 5 เขต ดังนี้

เขตที่ 1 เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ (The Central Business District : C.B.D.) ประกอบด้วยร้านค้า ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ โรงแรม ธนาคาร และสำนักงานทางเศรษฐกิจ การปกครอง กฎหมาย เป็นต้น เป็นเขตที่มีคนหนาแน่นเวลากลางวันเพื่อทำธุรกิจและงานตามหน่วยงานต่าง ๆ มีคนจำนวนน้อยที่ดื่งบ้านเรือนอยู่อย่างถาวร เพราะส่วนใหญ่จะเดินทางไปพักอาศัยอยู่ที่เขตรอบนอก

เขตที่ 2 เป็นเขตศูนย์กลางการขนส่ง (The zone in transition) หรือบางครั้งอาจเรียกว่าเป็นเขตขายส่งและอุตสาหกรรมเบา (Wholesale and light manufacturing zone) รวมทั้งเป็นย่านโรงงานอุตสาหกรรมเก่า ๆ เป็นเขตที่มีปัญหาสังคมจำนวนมาก เช่น มีอัตราของการก่ออาชญากรรมสูง เป็นบริเวณของกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำที่อพยพมาจากชนบท พักอาศัยอยู่ในบ้านราคาถูกและทรุดโทรมใกล้ ๆ โรงงานอุตสาหกรรม เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน แต่เมื่อคนกลุ่มนี้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีขึ้น ก็จะย้ายออกไปอยู่ในที่แห่งใหม่ กรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่ดินในเขตนี้จะเป็นของชนชั้นสูงที่ดำเนินกิจการในลักษณะของการให้ผู้อื่นเช่า ผู้พักอาศัยในเขตนี้มีจำนวนน้อยที่มีที่ดินเป็นของตนเอง

เขตที่ 3 เป็นเขตที่อยู่อาศัยของกรรมกรและผู้ใช้แรงงาน (The zone of workingmens' homes) ที่ย้ายออกมาจากเขตศูนย์กลางการขนส่ง สภาพที่อยู่อาศัยของคนในเขตนี้จะมีสภาพดีกว่าคนที่อาศัยอยู่ในเขตศูนย์กลางการขนส่ง บ้านเรือนจะปลูกอยู่ในระยะห่างกันไม่ชิดติดกันเหมือนกับสลัม และเมื่อครอบครัวใดมีฐานะดีขึ้นก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชนชั้นกลางต่อไป

เขตที่ 4 เป็นเขตชนชั้นกลาง (The middle class zone) มีที่พักอาศัยประเภทห้องชุด โรงแรม บ้านเดี่ยวสำหรับครอบครัวเดี่ยว ผู้อาศัยอยู่ในเขตนี้ส่วนใหญ่เป็นชนชั้นกลาง เจ้าของธุรกิจขนาดเล็ก ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระ พ่อค้า และรวมถึงชนชั้นผู้บริหารระดับกลาง

เขตที่ 5 เป็นเขตที่พักอาศัยชานเมือง (The commuters' zone) มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าไปทำงานหรือประกอบธุรกิจในเมือง เขตนี้จะมีทั้งชนชั้นกลางค่อนข้างสูง

และชนชั้นสูง ที่เดินทางด้วยรถประจำทางและรถส่วนตัวเข้าไปทำงานเมืองและกลับออกมาพักอาศัยในเขตนี้

(3) **ทฤษฎีเสี้ยววงกลม (Sector theory)** โฮเมอร์ ฮอยต์ (Homer Hoyt) อธิบายว่ารูปแบบของการขยายตัวของเมืองจะเหมือนกับเสี้ยววงกลมหรือรูปขนมพาย (Pie-shaped) และในแต่ละเมืองจะพบว่า การขยายตัวของเมืองออกไปยังพื้นที่ด้านนอกจะเป็นรูปเสี้ยววงกลมหนึ่งเสี้ยววงกลมหรือมากกว่าหนึ่งเสี้ยววงกลม และการขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะดังนี้

- การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามเส้นทางการคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมโยงไปยังศูนย์กลางทางการค้าและที่อยู่อาศัยบริเวณอื่น ๆ
- การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามพื้นที่สูงและแม่น้ำ ลำคลองในเขตพัฒนาอุตสาหกรรม
- การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามที่อยู่อาศัยของชุมชนชั้นสูงของสังคมห้องพักอาศัยราคาสูงมักจะเกิดขึ้นบริเวณย่านธุรกิจใกล้ ๆ กับเขตที่อยู่อาศัยเก่า
- เขตที่อยู่อาศัยค่าเช่าราคาสูง จะตั้งอยู่ติดกับเขตที่อยู่อาศัยค่าเช่าราคาปานกลาง

(4) **ทฤษฎีหลายจุดศูนย์กลาง (Multiple-nuclei theory)** ชวนซี ดี. แฮร์ริส และเอ็ดเวิร์ด แอล. อัลล์แมน (Chauncy D. Harris and Edward L. Ullman) อธิบายว่า การขยายตัวของเมืองเกิดมาจากหลายจุดศูนย์กลาง ไม่ได้เกิดมาจากศูนย์กลางที่ใดที่หนึ่งเพียงแห่งเดียว เพราะในยุคปัจจุบันเมืองอุตสาหกรรม มีการพัฒนาศูนย์กลางด้านธุรกิจ ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม และศูนย์กลางด้านที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นจากหลายแห่ง แฮร์ริสและอัลล์แมน ได้เสนอแนวความคิดการขยายตัวของเมืองว่าเกิดจากหลายจุดศูนย์กลางมี 4 ประการดังนี้

- ธุรกิจแต่ละประเภท มีความต้องการใช้ทรัพยากรและสิ่งอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกัน ธุรกิจที่ต้องการใช้ทรัพยากรและสิ่งอำนวยความสะดวกเหมือนกัน จะมารวมตัวอยู่บริเวณที่มีทรัพยากรและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ใช้เหมือนกัน เช่น เขตค้าปลีกจะตั้งอยู่ในทำเลที่ลูกค้าสามารถเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าได้ง่ายและสะดวกจากทุกทิศทางของเมือง เขตเมืองท่าจะตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำหรือทะเล เขตอุตสาหกรรมหนักเป็นเขตที่ต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ติดกับเส้นทางคมนาคมขนส่ง เช่น แม่น้ำ ทะเล ถนน หรือใกล้กับเส้นทางรถไฟเพื่อสะดวกในการขนส่ง เป็นต้น

- ธุรกิจที่เหมือนกันมักจะมีการรวมตัวอยู่บริเวณเดียวกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงการค้าจากการเปรียบเทียบและเลือกซื้อสินค้าของลูกค้า เช่น ตัวแทนจำหน่ายรถยนต์จะไปรวมกลุ่มเป็นย่านขายรถยนต์ ทำให้ผู้ซื้อสามารถเปรียบเทียบคุณสมบัติและราคากับผู้ค้ารายอื่น ๆ ได้ง่าย

- การใช้ที่ดินของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้เกิดความขัดแย้งต่อกันและไม่สามารถอยู่ร่วมกันได้ เช่น พื้นที่สำหรับอยู่อาศัยไม่สามารถอยู่ในบริเวณเดียวกับเขตอุตสาหกรรม เพราะพื้นที่สำหรับอยู่อาศัยต้องการความสงบ มีการขนส่งที่ดี และไม่มีปัญหามลภาวะ แต่เขตอุตสาหกรรมเป็นเขตที่มีเสียงดัง มีการขนส่งและใช้ยานพาหนะทั้งวัน และมีปัญหามลภาวะ

- บริเวณที่มีราคาที่ดินสูงมากเป็นอุปสรรคทำให้ธุรกิจบางประเภทไม่สามารถเข้าไปทำธุรกิจได้ เพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นค่าที่ดินในราคาแพงทำให้ไม่คุ้มกับการลงทุนและผลกำไรที่ได้รับ นักลงทุนจึงต้องหาทำเลที่ตั้งแหล่งใหม่ที่เหมาะสมกับธุรกิจของที่จะดำเนินการ

สรุปได้ว่า ความเป็นเมือง เป็นกระบวนการที่ประชากรมาอยู่รวมกันมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนประชากร และความหนาแน่นของประชากร ณ บริเวณใดบริเวณหนึ่ง มีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้น ทำให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรเหล่านั้นเปลี่ยนไปสู่วิถีชีวิตแบบเมือง

## 2.2 ประชากรและความหนาแน่นของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร มีประชากรมากที่สุดในประเทศในพ.ศ.2555 มีจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรกว่า 5.67 ล้านคน กรุงเทพมหานครมีขนาดพื้นที่กว่า 1.57 ล้านตารางกิโลเมตร และมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่กว่า 3,626.64 คนต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งถือว่าเป็นจังหวัดที่มีความหนาแน่นมากที่สุด โดยการปกครองพื้นที่กรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการเลือกตั้งผู้บริหารได้โดยตรง ซึ่งประเทศไทยมีสถานะเป็นรัฐรวมศูนย์ ทำให้กรุงเทพในฐานะเมืองหลวงเป็นศูนย์กลางของทุกอย่างในประเทศไทย อาทิเช่น ศูนย์กลางในการปกครอง ด้านการศึกษา ด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร การเงิน การธนาคาร การพาณิชย์ และความเจริญของประเทศในด้านต่างๆ เป็นต้น



ตาราง 1 จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรของกรุงเทพมหานครระหว่าง พ.ศ.2538 – พ.ศ.2555

พ.ศ.	จำนวน (คน)
2538	5,396,393
2539	5,581,963
2540	5,604,772
2541	5,647,819
2542	5,662,197
2543	5,537,479
2544	2,936,306
2545	5,705,099
2546	5,753,607
2547	5,633,132
2548	5,658,953
2549	5,695,956
2550	5,716,248
2551	5,565,358
2552	5,702,604
2553	5,701,394
2554	5,678,862
2555	5,673,560

### 2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง

ตามหลักสากลลักษณะการใช้ที่ดินทางผังเมืองมีการแบ่งออกเป็นหมวดต่างๆ ที่สำคัญ 4 หมวด ได้แก่ 1) หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อการอยู่อาศัย 2) หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อการทำงานและการประกอบอาชีพ 3) หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ และ 4) หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อบริการสาธารณะ โดยในแต่ละหมวดการใช้ที่ดินจะมีรายละเอียดปลีกย่อยที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละเมือง เนื่องมาจากลักษณะของชุมชนเมืองโดยทั่วไปไม่ได้มีหน้าที่โดยทั่วไปในด้านการเป็นศูนย์กลางทางด้านการให้บริการสินค้า บริการและกิจกรรมต่างๆ เท่านั้น หากแต่บางเมืองยังมีหน้าที่และบทบาทเฉพาะทำให้แตกต่างกันออกไปอีก เช่น เมืองท่องเที่ยว เมืองอุตสาหกรรม หรือเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

#### 2.3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย

(1) **ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก** หรือพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มักอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง (City Core) ที่ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงาน ร้านค้าและพักอาศัย อาคารสูงเพื่อการพักอาศัย เช่น อาคารชุดพักอาศัย อพาร์ทเมนต์ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นสูงย่านใจกลางเมือง พื้นที่เว้นว่างหรือพื้นที่สีเขียวมีน้อยมาก ราคาที่ดินมีราคาแพง โดยมากพื้นที่ว่างมักเป็นบริเวณพื้นที่ทางเท้า บริเวณหัวมุม จุดตัดถนน พื้นที่เว้นว่างด้านหน้าอาคาร ระยะถอยร่นจากแนวสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และพื้นที่สาธารณะประโยชน์ต่างๆ

(2) **ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง** การใช้ที่ดินมักเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเรือน ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว หอพัก อาคารชุด ความสูงไม่ควรเกิน 5 ชั้น อยู่ในบริเวณที่สภาพแวดล้อมและทิศทางลมที่ดี

(3) **ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย** มีการใช้ที่ดินเป็นอยู่อาศัยเบาบาง มักเป็นบ้านเดี่ยว บ้านแฝด เป็นส่วนใหญ่ ความสูงประมาณ 1-2 ชั้น ควรตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภทและควรอยู่ห่างจากโรงงานอุตสาหกรรมอย่างน้อย 1.5 - 3.0 กิโลเมตร การใช้ที่ดินประเภทนี้ทำให้เกิดพื้นที่เว้นว่างอยู่แล้วในบริเวณบ้านพักอาศัย

(4) **ที่ดินอนุรักษ์เพื่อการอยู่อาศัย** การใช้ที่ดินประเภทนี้มัก มีวัตถุประสงค์เพื่อมิให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไปเป็นอย่างอื่น หรือเป็นการเคารพต่อสถานที่สำคัญ เช่น ศาสนสถาน อันศักดิ์สิทธิ์ มักถูกกำหนดให้มีการใช้ที่ดินเพื่อสร้างบ้านพักอาศัยเท่านั้น โดยมากกำหนดความสูงของอาคารประมาณ 1-2 ชั้น มักเป็นพื้นที่บริเวณเมืองเก่า หรือโดยรอบด้านใดด้านหนึ่งของสถานที่สำคัญ

### 2.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการทำงานและประกอบอาชีพ

การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม เป็นการใช้ที่ดินประเภทนี้ได้แก่ร้านค้าต่างๆ รวมถึงการบริการต่างๆ ด้วย การใช้ที่ดินประเภทนี้มักตั้งอยู่ย่านใจกลางเมือง มีการเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้า เนื่องจากมีการได้ประโยชน์ร่วมกันของกิจกรรมจากการรวมกลุ่มกัน และมักมีที่ตั้งกระจายตัวไปตามแนวถนนสายสำคัญ หรือเป็นกลุ่มร้านค้าเล็กๆ ที่ปะปนอยู่กับย่านที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินประเภทนี้จัดเป็นลักษณะเด่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง เป็นบริเวณที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้น โดยเฉลี่ยแล้วประมาณร้อยละ 2 – 5 ของพื้นที่ชุมชนเมืองเป็นการใช้ที่ดินประเภทนี้ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมี 2 ประเภทหลัก ได้แก่ ย่านพาณิชยกรรมขนาดเล็ก กระจายตัวอยู่ทั่วไป ได้แก่ ร้านค้าเบ็ดเตล็ด ตลาดสด เป็นศูนย์กลางระดับชุมชน และย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง (Central Business District) มักมีบริเวณกว้างขวางและมีความหนาแน่นมาก เป็นศูนย์กลางของการค้าปลีก อาคารสำนักงาน ซึ่งอาจเป็นย่านพาณิชยกรรมที่อยู่ศูนย์กลางเมือง หรือบริเวณพื้นที่ชานเมืองก็ได้ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้อยู่บนหลักการที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงสุด มี

ระบบโครงข่ายถนน และบริการพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน สามารถเชื่อมโยงคิดต่อกับบริเวณอื่นๆ ได้ดี มีความสะดวกในการใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรม หรือเขตแรงงานต่าง ๆ

**2.3.3 การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม** มีการจำแนกการใช้ที่ดินออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

**อุตสาหกรรมและคลังสินค้า** โดยหลักการของความปลอดภัย ไม่ควรมีโรงงาน อุตสาหกรรมทุกประเภทอยู่ในเขตผังเมืองรวม เว้นแต่เมืองที่มีบทบาทพิเศษ เช่น เมืองท่า เมือง อุตสาหกรรม แต่จะต้องปราศจากมลพิษ และจัดเป็นส่วนบริเวณ โรงงานกับบริเวณที่พักอาศัยให้ เหมาะสม ถูกต้องกับหลักทิศทางลม และมีพื้นที่สีเขียวแนวกันชน (Green Buffer) เป็นแนวป้องกัน และแบ่งแยกการใช้พื้นที่กับการใช้ที่ดินประเภทอื่น

**อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ** เป็นอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจกรรมเฉพาะอย่างของชุมชน อันเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่นั้น หรืออุตสาหกรรมที่จำเป็นของชุมชนเมือง และอุตสาหกรรมใน ครัวเรือน โดยควรมีการรวมกิจกรรมเหล่านี้ไว้เป็นกลุ่มเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย กำเนียงถึง ระยะทางในการเข้ามาใช้บริการของคนในชุมชน ตลอดจนเรื่องของมลภาวะต่างๆ ในการวางผัง เมืองการใช้ที่ดินประเภทนี้ ควรตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่แนวกันชน (Buffer) หรือพื้นที่ชนบทและ เกษตรกรรม หรืออยู่ชิดพื้นที่รองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต แต่ไม่ควรอยู่ในบริเวณที่พัก อาศัย

**คลังสินค้า** เป็นบริเวณคลังเก็บสินค้า หรือโกดัง มักเป็นการใช้ที่ดินก่อสร้างอาคาร ขนาดใหญ่ เพื่อจัดเก็บสินค้าเป็นจำนวนมาก รวมถึงการใช้พื้นที่เป็นลานโล่ง เพื่อจัดวางตู้เก็บ สินค้า (Container) แต่ไม่รวมถึงคลังน้ำมัน การใช้ที่ดินประเภทนี้มีเฉพาะเมืองที่มีบทบาทพิเศษ เช่น เมืองท่าเรือ เมืองศูนย์กลางการขนส่ง เป็นต้น

การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม หรือเขตแรงงานต่างๆ เหล่านี้มักให้ความสำคัญในเรื่องที่ตั้งที่ควรอยู่ห่างจากชุมชนพักอาศัยเป็นสำคัญ และการใช้พื้นที่ล้อมรอบกิจกรรมเป็นพื้นที่ สีเขียวแนวกันชน (Green Buffer) เพื่อป้องกันผลกระทบต่อชุมชน และไม่ส่งผลกระทบต่อจุดเด่น หรือเอกลักษณ์ของชุมชนเมือง

**2.3.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ** การใช้ที่ดิน ประเภทนี้ตามการวางและจัดทำผังเมืองรวม มีการจำแนกการใช้ที่ดินออกเป็นประเภทต่างๆ ได้แก่

**ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม** การใช้ที่ดินประเภทนี้ มีแนวคิดในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวของชุมชนเมืองโดยตรง เพื่อให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดี มีอากาศ บริสุทธิ์ มีที่พักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย และคุณภาพชีวิตที่ดี ที่ดินประเภทนี้ประกอบไปด้วย ที่ โล่งสีเขียว สนามหญ้า สวนสาธารณะ สนามกีฬา สวนป่า แนวที่โล่งสีเขียวริมน้ำ ลำคลอง

**ประเภทชนบทและเกษตรกรรม** การใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมตามผังเมืองรวม มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่สีเขียว (Buffer Zone) ของชุมชนเมืองตามแนวความคิดป่าล้อมเมือง หรือเมืองในชนบท เพื่อป้องกันการขยายตัวของเมือง

**ประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม** เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม การสงวนอาชีพความเป็นอยู่ วิถีชีวิต ในบริเวณพื้นที่นั้น เพื่อให้มีสภาพที่มั่นคงต่อไป โดยมากมักเป็นพื้นที่บริเวณที่มีสมรรถนะดินดีเหมาะแก่การเกษตรกรรม พื้นที่ในโครงการตามแนวพระราชดำริ พื้นที่ที่ถูกกำหนดขึ้นตามนโยบายของรัฐบางและหน่วยงาน

**ประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย** การใช้ที่ดินประเภทนี้ถือเป็นหลักสากลในการที่จะต้องอนุรักษ์แหล่งกำเนิดทางโบราณคดี ศิลปะ และวัฒนธรรม เพื่อประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้า และพัฒนาในเชิงอนุรักษ์ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยมากมักเป็นพื้นที่ที่กรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนไว้ ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ.2504

**ที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการประมง** การใช้ที่ดินประเภทนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่เป็นแหล่งกักเก็บน้ำเพื่อการเกษตรและการประมง ตลอดจนเป็นพื้นที่พักผ่อนของชุมชนเมือง การป้องกันการบุกรุกพื้นที่โดยรอบแหล่งน้ำ รวมทั้งพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล และส่งเสริมให้มีการใช้เป็นที่นันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของชุมชนเมือง และสามารถใช้ในการประมงได้ด้วย

**2.3.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการบริการสาธารณะ** การใช้ที่ดินประเภทนี้ตามการวางและจัดทำผังเมืองรวม แบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ได้แก่

**สถาบันราชการ** การใช้ที่ดินประเภทนี้เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วยศูนย์บริการและที่ทำการของรัฐบาลต่างๆ เช่น การประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ โรงพยาบาล สถานีอนามัย และที่สาธารณะประโยชน์ เป็นต้น โดยส่วนใหญ่สถานที่เหล่านี้มักเป็นที่ตั้งของอาคารที่ทำการ การจะขยายกิจการใดของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจมักจะใช้ที่ดินของรัฐหรือที่ดินสาธารณะประโยชน์เท่านั้น

**สถาบันศาสนา** ได้แก่ พื้นที่วัด มัสยิด โบสถ์คริสต์ โบสถ์พราหมณ์ สุสาน ฌาปนสถาน ป่าช้า เป็นต้น ทั้งนี้ไม่รวมที่ธรณีสงฆ์นอกเขตวัด เป็นพื้นที่สำหรับเป็นที่พบปะของประชาชนในศาสนานั้นๆ เพื่อเข้ามาประกอบพิธีกรรมทางศาสนา การประกอบกิจกรรมประเพณีทางศาสนาร่วมกันของประชาชน การใช้ที่ดินประเภทนี้มักมีมาแต่เดิม และมีที่ตั้งอยู่ร่วมกับชุมชนต่างๆ ในเมือง เป็นศูนย์กลางในการพบปะของคนในชุมชน

**สถาบันการศึกษา** เป็นการใช้ที่ดินที่เกี่ยวกับการศึกษา ประกอบด้วย หอสมุด มหาวิทยาลัย สถาบันการศึกษา วิทยาลัย โรงเรียนมัธยม โรงเรียนประถม โรงเรียนอนุบาล สถานรับเลี้ยงเด็ก เป็นต้น

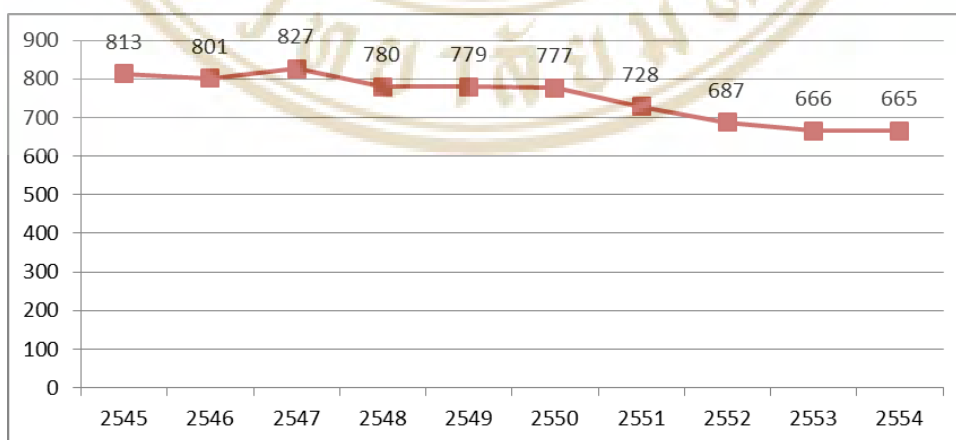
**การสาธารณสุข** การใช้ที่ดินประเภทการสาธารณสุข หมายถึง พื้นที่เส้นท่ออาคาร หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่เป็นสิ่งจำเป็นต่อชุมชน เช่น ระบบการคมนาคมขนส่ง การพลังงาน ระบบการประปา ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นๆ บริเวณควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำของเมือง เป็นต้น โดยระบบเหล่านี้มักจะถูกวางให้สอดคล้องกับระบบการใช้ที่ดินของชุมชนเมือง และการเชื่อมโยงถึงกันเป็นโครงข่ายต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นระบบและครบวงจร

## 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน

สถานีบริการน้ำมัน หมายถึง สถานีสำหรับการหาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ประเภทต่างๆ ได้ โดยสถานีบริการน้ำมันอาจให้บริการอื่นเพิ่มเติม เช่น บริการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง อะไหล่รถยนต์ การดูแลรักษารถยนต์ หรือจำหน่ายสินค้าและบริการประเภทอื่นๆ ด้วย (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2554, web)

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงในกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่พ.ศ.2545 มีสถานีบริการน้ำมันที่ให้บริการพาหนะทางบกจำนวน 813 สถานี แต่ในปีพ.ศ.2554 พบว่ามีสถานีบริการน้ำมันประเภทเดียวกันจำนวน 665 สถานี ลดลงร้อยละ 18 และพบว่าช่วงที่ผ่านมามีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี

ตาราง 2 แสดงจำนวนสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับพาหนะทางบกพ.ศ.2545 – พ.ศ.2554



### 2.4.1 ประเภทของสถานีบริการน้ำมันในภาคเอกชน (จุฑาทิพย์ บรรจงชีพ, 2554)

**ประเภท Company Own Company Operate (COCO)** คือ สถานีบริการที่ผู้จำหน่ายน้ำมันเป็นผู้ลงทุนสร้างสถานีบริการน้ำมัน และบริหารงานในสถานีบริการน้ำมันเองทั้งหมด

**ประเภท Company Own Dealer Operate (CODO)** คือ สถานีบริการที่ผู้จำหน่ายน้ำมันเป็นผู้ลงทุนสร้างสถานีบริการน้ำมัน แต่มีการเปิดให้ผู้ประกอบการ นักลงทุน นักธุรกิจที่เรียกว่า “Dealer” เข้ามาบริหารงานในสถานีบริการน้ำมัน โดยต้องใช้ตราสินค้าของผู้จำหน่ายน้ำมัน โดยจะมีการกำหนดรายได้ให้กับผู้ประกอบการเพื่อเป็นขั้นต่ำในการแบ่งสัดส่วนรายได้ระหว่างผู้จำหน่ายน้ำมันและผู้ประกอบการ (Dealer)

**ประเภท Joint Venture (JV)** คือ สถานีบริการที่ร่วมทุนระหว่างผู้จำหน่ายน้ำมันและผู้ประกอบการ โดยมีการแบ่งส่วนการลงทุนจะเป็นไปตามที่ตกลงกันเอาไว้ และจะมีผลต่อการแบ่งสัดส่วนรายได้ด้วย

**ประเภท Dealer Own Dealer Operate (DODO)** คือ สถานีบริการที่ผู้ประกอบการ (Dealer) เป็นผู้ลงทุนสร้างสถานีบริการน้ำมัน และบริหารงานในสถานีบริการน้ำมันเองทั้งหมด โดยดำเนินธุรกิจภายใต้ตราสินค้าของผู้จำหน่ายน้ำมัน และมีการทำสัญญาเรื่องของการซื้อน้ำมันขั้นต่ำจากตราสินค้านั้น และหน้าตาสถานีบริการประเภทนี้จะถูกควบคุมเรื่ององค์ประกอบภายในสถานีจากเจ้าของตราสินค้า

#### 2.4.2 การเลือกที่ตั้งของสถานีบริการน้ำมัน

ทำเลที่ตั้ง เป็นสิ่งสำคัญที่เจ้าของการประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะการเลือกที่ตั้งสำหรับสถานีบริการน้ำมันจะต้องคำนึงอย่างมาก เพื่อลดต้นทุนการผลิต การขนส่ง การดำเนินธุรกิจ การส่งมอบสินค้า การใช้ทรัพยากรที่อยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เป็นต้น ทำเลที่ตั้งเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจรองจากเงินทุน โดยเฉพาะธุรกิจที่เน้นการบริการ การเลือกทำเลที่ตั้งไม่เหมาะสมจะทำให้มีจำนวนลูกค้าน้อยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่าง ๆ สูง ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นธุรกิจที่เน้นการบริการ การเลือกทำเลที่ตั้ง ย่อมส่งผลทำให้เกิดการเสียเปรียบหรือได้เปรียบองค์กรที่เป็นคู่แข่งกันได้ โดยทั่วไปแล้วธุรกิจมีความจำเป็นต้องพิจารณาเลือกแหล่งที่ตั้งในกรณีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเริ่มก่อตั้งกิจการใหม่ซึ่งแน่นอนว่าย่อมต้องมีความจำเป็นในการเตรียมสถานที่เพื่อการจัดจำหน่าย ดังนั้นผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันควรเลือกทำเลที่ตั้ง ดังต่อไปนี้ (ระพีพัฒน์ ภาสบุตร, 2547: 73-74 ; พจมาน เตียววัฒนรัฐติกาล, 2550 :74-75)

- (1) อยู่ในถนนสายหลักหรือถนนหลวงที่มีการจราจรเป็นจำนวนมาก
- (2) อยู่ใกล้แหล่งชุมชน
- (3) ทางเข้าออกสะดวกง่ายคล่องตัว
- (4) มองเห็นได้ในระยะไกลและเป็นจุดที่สามารถจดจำได้ง่าย

- (5) ไม่ใกล้โรงเรียน โรงพยาบาล หรือสถานประกอบการ
- (6) ไม่อยู่ในพื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่การเกษตร
- (7) ไม่ห่างไกลจากชุมชนมากเกินไป และสามารถมองหาอัตราการขายตัวชุมชนในอนาคตได้

## 2.5 ข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### 2.5.1 กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

การวางผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครเริ่มขึ้นเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2503 ออกแบบโดยบริษัท Litchfield Whiting Bowne & Associates จากสหรัฐอเมริกา เป็นการวางผังนครหลวง 2533 (Greater Bangkok Plan 2533) หรือเรียกว่า “ผังลิทซ์ฟิลด์” (Litchfield) โดยแผนมีระยะเวลา 30 ปี ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดพระนครธนบุรี, นนทบุรี และสมุทรปราการ ในรายละเอียดของผังประกอบด้วย ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน, แผนผังโครงการคมนาคมและขนส่ง และแผนผังโครงการสาธารณูปโภค

ในปีพ.ศ.2518 มีการออกพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งให้อำนาจต่อการใช้บังคับผังเมืองรวม ต่อจึงได้วางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งใช้บังคับโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 116 พ.ศ. 2535 ผังเมืองรวมฉบับแรกของกรุงเทพมหานคร และผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครก็มีการปรับปรุงเรื่อยมาตั้งแต่พ.ศ.2542จนกระทั่งผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปัจจุบันประกาศใช้เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2556

### 2.5.2 พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542

ประกาศใช้เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2542 กฎหมายที่กำหนดเขตสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนสิ่งก่อสร้าง ถัง ท่อ และอุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆ ในบริเวณนั้น ทั้งนี้ได้แบ่งกิจการควบคุมของการมีน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในกรอบออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

**ประเภทที่ 1** กิจการควบคุมของการมีน้ำมันเชื้อเพลิง คือ ร้านจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายย่อย

- (1) เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟมาก ไม่เกิน 40 ลิตร
- (2) เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟปานกลาง ไม่เกิน 227 ลิตร
- (3) เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟน้อย ไม่เกิน 454 ลิตร

**ประเภทที่ 2** กิจการที่เมื่อจะประกอบการต้องแจ้งให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

(1) สถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงลักษณะที่ 2 หมายถึง โรงงานขนาดเล็ก หรือเพื่อการเกษตร

- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟมาก ปริมาณเกิน 40 ลิตร แต่ไม่เกิน 454 ลิตร
- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟปานกลาง ปริมาณเกิน 227 ลิตร แต่ไม่เกิน 1,000

ลิตร

- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟน้อย ปริมาณเกิน 454 ลิตร แต่ไม่เกิน 15,000 ลิตร

(2) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ค ลักษณะที่ 1 หมายถึง ป้อมดังลดยริมถนน ขนาดเล็กเก็บน้ำมันไวไฟน้อยไม่เกิน 10,000 ลิตร

- บริการให้แก่เรือ โดยถังก้ำมันเชื้อเพลิงตั้งบนดิน
- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟปานกลาง หรือ ไวไฟน้อยไม่เกิน 10,000 ลิตร
- ห้ามเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟมาก

(3) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท ง หมายถึง ป้อมหลอดแก้วมือหมุน เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟในถังก้ำมันเชื้อเพลิง ถังมีปริมาตรความจุไม่เกิน 227 ลิตร

(4) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท จ ลักษณะที่ 1 หมายถึง สถานีบริการทางน้ำขนาด

- บริการให้แก่เรือ โดยถังก้ำมันเชื้อเพลิงตั้งบนดิน หรือภายในโป๊ะเหล็ก
- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟปานกลาง หรือ ไวไฟน้อยไม่เกิน 10,000 ลิตร
- ห้ามเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟมาก

**ประเภทที่ 3** กิจการที่ต้องรับใบอนุญาตจากผู้อนุญาตก่อนจึงจะประกอบกิจการได้ แบ่งออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

(1) สถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ 3 หมายถึง โรงงานขนาดใหญ่

- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ชนิดไวไฟมาก ปริมาณเกิน 454 ลิตร
- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ชนิดไวไฟปานกลาง ปริมาณเกิน 1,000 ลิตร
- เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ชนิดไวไฟน้อย ปริมาณเกิน 15,000 ลิตร

(2) คลังน้ำมันเชื้อเพลิง เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ทุกชนิด ตั้งแต่ 50,000 ลิตรขึ้นไป

(3) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท ก หมายถึง สถานีบริการติดถนนใหญ่

- บริการให้แก่พาหนะทางบก
- ถังเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน



- สถานที่ตั้งต้องติดเขตถนนทางหลวง หรือถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร หรือถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร

(4) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท ข หมายถึง สถานีบริการติดถนนซอย

- บริการให้แก่พาหนะทางบก
- ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงต้องฝังใต้พื้นดิน
- สถานที่ตั้งต้องติดเขตถนนทางหลวง หรือถนนสาธารณะที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 12 เมตร หรือถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างไม่น้อยกว่า 10 เมตร

(5) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท ค ลักษณะที่ 2 หมายถึง ป้อมถังลอยริมถนนขนาดใหญ่

- บริการให้แก่พาหนะทางบก
- เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟปานกลาง หรือไวไฟน้อย ตั้งแต่ 10,000 ลิตรขึ้นไป

- ห้ามเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟมาก

- ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งบนดิน

(6) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท จ ลักษณะที่ 2 หมายถึง สถานีบริการทางน้ำขนาดใหญ่

- บริการให้แก่เรือ

- เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไวไฟปานกลาง หรือ ไวไฟน้อยไม่เกิน 10,000 ลิตรขึ้นไป ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งบนดิน หรือ ฝังใต้พื้นดิน หรือภายนอกโปิะเหล็ก

- กรณีมีการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟมาก ให้ฝังถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ใต้พื้นดิน

(7) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ประเภท ฉ หมายถึง สถานีบริการให้แก่อากาศยาน บริการให้แก่เครื่องบิน

โดยส่วนใหญ่แล้วสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานครเป็นกิจการประเภท 3 ที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาตก่อนจึงจะประกอบกิจการได้

## 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

(พัศตราภรณ์ ทิพย์โสธร, 2551) การศึกษาลักษณะสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย อันเป็นผลที่เกิดจากการขยายตัวของเมือง ความขัดแย้งของการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยใช้กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย 390 คน เพื่อสำรวจการขยายตัวของเมืองและสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยในเขตลาดกระบัง ซึ่งเป็นเขตเมืองหลวงชั้นนอก โดยผลการศึกษาพบว่าเขตพื้นที่ศึกษามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์จากเดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เปลี่ยนมาเป็นกิจกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และอื่นๆ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่รองรับกับจำนวนประชากรที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่มากขึ้น

(การศึกษาศาสนาบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานครพ.ศ.2554, สำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร) เป็นการศึกษาจำนวนของสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานคร โดยผลการศึกษาพบว่าแนวโน้มของสถานีบริการน้ำมันมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะในพื้นที่ชั้นใน, ชั้นกลาง และชั้นนอก มีสถานีบริการลดลง แต่ทั้งนี้แนวโน้มของสถานีบริการเชื้อเพลิงทางเล็อกกลับมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

(Cristian Ioan Ioj และ Constantina Alina Tudor, 2012) เป็นการศึกษาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขัดแย้งกัน โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ประเภทที่อยู่อาศัย และสถานีบริการน้ำมันบริเวณชานเมืองของ Bucharest ประเทศโรมาเนีย ในการศึกษาครั้งนี้รวบรวมผลการศึกษาจากสถานีบริการน้ำมันจำนวน 60 สถานี พบว่า 21 สถานีที่อยู่ในเขตที่อยู่อาศัย และอีก 39 สถานีอยู่นอกเขตที่อยู่อาศัย เนื่องมาจากการขยายตัวของเมืองเข้ามารุกล้ำเขตที่อยู่อาศัย เป็นการเติบโตของเมืองที่ขาดการควบคุมและวางแผนการใช้ประโยชน์ของภาครัฐ ส่งผลให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ขัดแย้งกัน

### บทที่ 3

#### ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ การเก็บข้อมูลแบบปฐมภูมิ โดยการสัมภาษณ์ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน ทั้งในมุมมองของผู้ประกอบการ, เจ้าของที่ดิน และผู้บริโภค และเก็บข้อมูลแบบทุติภูมิจากบทความ เอกสาร กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้

#### 3.1 แหล่งข้อมูล

3.1.1 รวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ ทั้งที่เป็นแนวคิดทฤษฎี ข้อมูลการศึกษา งานวิจัยและเอกสารต่างๆ ที่ส่งผลต่อการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร สถิติต่างๆที่เกี่ยวข้อง

3.1.2 สัมภาษณ์ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน ทั้งในมุมมองของผู้จำหน่ายน้ำมัน, ผู้ประกอบการ, เจ้าของที่ดิน และผู้บริโภค

#### 3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.2.1 นำข้อมูลทุติภูมิมาสรุปหาปัจจัยการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและส่งผลต่อการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน และใช้เป็นแนวทางในการทำแบบสอบถาม พร้อมทั้งตรวจสอบรายละเอียดที่เกี่ยวข้องและความถูกต้องของแบบสอบถาม

3.2.2 นำแบบสอบถามไปสัมภาษณ์กับผู้ที่เกี่ยวข้องและสรุปผลการสัมภาษณ์

#### 3.3 ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้เวลาในการเก็บข้อมูลตั้งแต่ พฤศจิกายน จนถึง ธันวาคม พ.ศ. 2556 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 7 สัปดาห์

### 3.4 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา โดยใช้การประมวลผลคำตอบที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากนั้นผู้ศึกษาจะใช้การนำเสนอข้อมูลแบบพรรณนาแจกแจงตามวัตถุประสงค์ทางการวิจัยและสรุปประเด็นทั้งหมด



## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ผลกระทบสถานีบริการน้ำมันลดลงจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร สามารถสรุปดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้การประกอบธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ได้รับผลกระทบที่ไม่จูงใจในการลงทุนอีกต่อไป เพราะการใช้ประโยชน์อื่นจูงใจมากกว่าการทำสถานีบริการน้ำมัน

- ราคาที่ดินในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น ทำให้ความคุ้มทุนในด้านผู้ประกอบการไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้

- กฎหมายและข้อบังคับที่มีการเปลี่ยนแปลง ทำให้การทำธุรกิจสถานีบริการน้ำมันถูกจำกัดและไม่สามารถขยายการพัฒนาสถานีได้ อีกทั้งการพัฒนาสถานีใหม่ในกรุงเทพมหานครมีความยุ่งยาก ซับซ้อน มากกว่าการเปิดสถานีบริการน้ำมันบริเวณชานเมือง

5.1.2 ผู้บริโภค ได้รับผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมัน สรุปได้ดังนี้

- ระยะทางการเดินทางที่ไกลขึ้น
- ต้องผ่านพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรมาก เพื่อ ไปเติมน้ำมัน
- ในกรณีลูกค้ากลุ่มธุรกิจ จะต้องสร้างสัมพันธ์ในเชิงธุรกิจใหม่

5.1.3 ประเด็นที่น่าสนใจ

- แนวโน้มการเพิ่มขึ้นสถานีบริการแก๊สเชื้อเพลิง เนื่องจากปัจจุบันมีจำนวนรถยนต์ที่ติดแก๊สเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการสถานีบริการแก๊สเพิ่มตามไปด้วย

- การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรถไฟฟ้า และรถไฟใต้ดิน เป็นต้น ทำให้ผู้บริโภคที่เคยใช้รถยนต์เปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทน

## 5.2 อภิปรายผล

การศึกษาผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ที่ส่งผลให้สถานีบริการน้ำมันลดลง

- การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ราคาที่ดินในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น
- กฎหมายและข้อบังคับที่มีการเปลี่ยนแปลง

ในมุมมองของผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมของเมืองอย่างมาก อีกทั้งในพื้นที่กรุงเทพฯชั้นในบริเวณใจกลางเมืองมีการขยายเขตธุรกิจทำให้ราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้นกว่าพื้นที่อื่น ด้วยความเจริญของกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะเป็นเมืองโตเดียนั้นทำให้การควบคุมออกมาในรูปแบบข้อกำหนดและกฎหมาย ในทุกครั้งที่มีการปรับปรุงกฎหมายจะพบว่ามีความเข้มงวดมากขึ้น ในแง่ของผู้บริโภคได้รับผลกระทบ จากการเดินทางไกลขึ้น และต้องผ่านจุดที่รถติดมาก ส่งผลให้ผู้บริโภคมีการปรับแผนการเดินทาง และพฤติกรรมการวางแผนการเดินทาง

ทั้งนี้การแก้ปัญหาในระยะยาวสำหรับการคมนาคมภายในกรุงเทพมหานครอาจจะต้องหันมาสนับสนุนการคมนาคมทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ เช่น การขยายทางจักรยาน การขยายทางเท้าให้ได้มาตรฐาน และสร้างบรรยากาศและทัศนียภาพโดยรอบให้ร่มรื่น เหมาะแก่การเดินทาง เป็นต้น ซึ่งถือเป็นการสร้างทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว การปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ รถประจำทางสาธารณะ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน ให้มีบริการในระดับที่มาตรฐานสามารถตอบสนองความต้องการประชาชนทั้งในเวลาเร่งด่วนและในเวลาปกติ ก็จะสามารถลดการใช้รถยนต์ได้อีกทางหนึ่ง

สรุปการอภิปรายผลคือ การลดลงของสถานีบริการน้ำมันที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของเมืองส่งผลให้ผู้บริโภคต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถยนต์ โดยหันมาศึกษาเส้นทาง การเดินทางมากขึ้น และอีกในกลุ่มหนึ่งก็หันมาใช้การเดินทางอื่นๆ แทนการใช้รถยนต์ เช่น การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ หรือ การลดพลังงานด้วยการเดินทางโดยจักรยาน หรือ การเดินเท้าแทน

## 5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อ

5.3.1 ผลกระทบที่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของพลังงานทดแทนควรศึกษาว่า มีผลอย่างไรกับจำนวนสถานีบริการน้ำมัน

- 5.3.2 พฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนในปัจจุบัน มีผลอย่างไรกับจำนวนสถานีบริการน้ำมัน
- 5.3.3 การพัฒนาระบบคมนาคมสาธารณะ ส่งผลอย่างไรต่อพฤติกรรมการใช้รถยนต์
- 5.3.4 การศึกษาแนวโน้มการเติบโตของสถานีบริการน้ำมันในพื้นที่ชานเมืองและพื้นที่ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองได้รับผลกระทบ และประโยชน์อย่างไร

#### 5.4 ข้อเสนอแนะในการนำผลไปใช้

- 5.4.1 ภาคเอกชน สามารถใช้การศึกษานี้ประกอบการตัดสินใจลงทุนสถานีบริการน้ำมัน
- 5.4.2 ภาครัฐ สามารถใช้ประกอบการวางแผนสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพราะสถานีบริการน้ำมันเป็นความต้องการพื้นฐานของการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นควรมีการศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์ที่ทำให้มีสถานีบริการน้ำมันให้เพียงพอต่อความต้องการ



## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นผู้ที่เคยอยู่ในสายธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และเข้าใจในมุมมองของผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง, ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน และผู้บริโภคที่ใช้บริการสถานีบริการน้ำมัน จากการสัมภาษณ์พบว่า การขยายตัวของกรุงเทพมหานครมีผลกระทบในหลายๆ ด้าน ทั้ง เรื่องของความหนาแน่นของประชากร, ปัญหาประชากรแฝง, ความแออัดของชุมชน เป็นต้น ซึ่งผลการศึกษาสามารถสรุปรายละเอียดมุมมองได้ ดังนี้

#### 4.1 ผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครส่งผลกระทบต่อตลาดสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง มีผลมาจากปัจจัยดังนี้

- การเปลี่ยนสถานีบริการน้ำมันไปประกอบกิจการอื่นๆ เนื่องจากผู้พัฒนาที่ดินมองเห็นโอกาสในการสร้างรายได้จากพื้นที่นั้นๆ เพราะการทำสถานีบริการน้ำมันมีรายได้น้อยลง และเงื่อนไขในการประกอบกิจการสถานีบริการของแต่ละตราสินค้ามีแนวโน้มที่จะเข้มงวดขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์และสร้างความจดจำให้กับผู้บริโภค
- การเวนคืนที่ดินสถานีบริการน้ำมัน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หรือการถูกนักพัฒนาที่ดินซื้อที่ดินไปพัฒนาเป็นที่พักอาศัย หรือห้างสรรพสินค้า
- ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ใจกลางเมือง การดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมันไม่สามารถคุ้มทุนได้ด้วยต้นทุนที่สูงมากเกินไป และการบริหารสถานีน้ำมันค่าเช่าที่ดินถือเป็นปัจจัยสำคัญเพราะต้องจ่ายเงินลงทุนสูง
- กฎหมายและข้อบังคับที่เข้มงวดในกรุงเทพมหานครที่มีความเคร่งครัดมากขึ้น ถือเป็นอุปสรรคอย่างมาก ซึ่งต่างกับนอกเมืองที่ยังไม่มีความเข้มงวดมากนัก
- ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมันที่ผู้บริโภคได้รับ รายละเอียดดังนี้



- ลูกค้ายกลุ่มธุรกิจ เป็นกลุ่มที่สถานีบริการน้ำมันได้ทำโปรโมชั่นบางอย่างกับลูกค้าเพื่อให้ลูกค้าได้ประโยชน์ทางธุรกิจ ลูกค้ากลุ่มนี้จะต้องหาสถานีบริการใหม่ สร้างสัมพันธ์ในเชิงธุรกิจ และต้องสร้างความไว้วางใจใหม่
- ลูกค้าประเภทบุคคลที่ใช้บริการประจำ เป็นกลุ่มที่ไม่มีการผูกพันกับสถานีบริการอย่างชัดเจน โดยกลุ่มนี้จะได้รับผลกระทบเพียงไม่มากแต่อาจจะต้องหาที่เติมน้ำมันใหม่

#### 4.2 ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน

ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครส่งผลต่อการลดลงสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง มีผลมาจากปัจจัยดังนี้

- การพัฒนาที่ดินเป็นอย่างไร เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับที่ดิน และการพัฒนาที่สามารถสร้างผลตอบแทนได้ดีกว่าการทำธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน
- มีคู่แข่งสถานีบริการแก๊สเชื้อเพลิง เพราะมีจำนวนรถยนต์จำนวนมากที่หันไปคิดแก๊ส เนื่องจากราคาที่ถูกลงกว่า อีกทั้งปัจจุบันสถานีบริการแก๊สเพิ่มขึ้นจำนวนมาก
- ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมันที่ผู้บริโภคได้รับ รายละเอียดดังนี้
- ต้องย้ายไปใช้บริการสถานีบริการน้ำมันที่อื่น แต่ทั้งนี้ผู้ประกอบการจะแนะนำไปสถานีบริการที่ผู้ประกอบการรู้จัก

#### 4.3 ผู้บริโภคที่ใช้บริการสถานีบริการน้ำมัน

ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครส่งผลต่อการลดลงสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง มีผลมาจากปัจจัยดังนี้

- มีการขยายสายรถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าใต้ดินจนครอบคลุมพื้นที่ในเมือง ทำให้คนหันมาใช้รถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าใต้ดินมากขึ้น
- ความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการลดลงของสถานีบริการน้ำมันที่ผู้บริโภคได้รับ รายละเอียดดังนี้

- ระยะเวลาเดินทางที่ไกลขึ้นและลูกค้าต้องเจอปัญหาการติด เพราะการเดินทางในกรุงเทพมหานครคงหนีไม่พ้นปัญหาการติดแน่นอน
- ต้องมีการวางแผนการเดินทางเพิ่มขึ้น และต้องเผื่อระยะเวลามากขึ้น



## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล	นางสาวไพริน โอบฐ์ศิริยานนท์
วัน เดือน ปีเกิด	10 มกราคม พ.ศ.2528
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
วุฒิการศึกษา	การผังเมืองบัณฑิต (ผ.บ.) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2551 การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ. 2556
ที่อยู่ปัจจุบัน	88/8-9 ถนนราชปรารภ แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 ประเทศไทย E-mail : pairin_taw@hotmail.com

## บรรณานุกรม

- กาญจนา ตั้งชลทิพย์. (2553). กรุงเทพมหานคร: เมืองโตเดี่ยวตลอดกาลของประเทศไทย. มหาวิทยาลัยมหิดล. สถาบันวิจัยประชากรและสังคม.
- กิตติศักดิ์ เรืองทวีสิน. (2550). เจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมาณผลที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. คณะวิทยาศาสตร์. สาขาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม
- กรมธุรกิจพลังงาน. (2556). ข้อมูลสถานีบริการน้ำมันที่ขึ้นทะเบียน. สืบค้นวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 จาก <http://www.doeb.go.th>
- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. (2554). ประวัติศาสตร์และทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงของประชากร และการขยายตัวของเมือง. สืบค้นวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2556 จาก <http://www.dpt.go.th>
- กองนโยบายและแผนงาน. สถานีบริการน้ำมันกรุงเทพมหานคร ปี 2551. กรุงเทพมหานคร. สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.
- คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม. (2554). ทฤษฎีการวางผังเมืองและผังภาพ: การขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง. มหาวิทยาลัยแม่โจ้
- จุฑาทิพย์ บรรจงชีพ. (2554). การริเริ่มด้วยตนเอง กลยุทธ์ในการดำเนินงาน ภูมิความรู้ความชำนาญ และความสำเร็จของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันประเภท Joint venture และ Dealer own dealer operate ภายใต้เครื่องหมายการค้าของบริษัทน้ำมันแห่งหนึ่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. คณะศิลปศาสตร์. สาขาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ.
- ชูวิทย์ สุจฉายา. (2542). สังคมและเศรษฐศาสตร์ในงานสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง. กรุงเทพมหานคร. มหาวิทยาลัยศิลปากร
- บริษัท พลัสพรีอเพเตอร์ดี จำกัด. (2556). ราคาที่ดินเคบีโต ระบบบ โลจิสติกส์ ประจำวันที่ 10 พฤศจิกายน 2556. ฝ่ายวิจัยและพัฒนา
- ประไพธ์ อุปถัมภ์ (2556). รูปแบบของสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ฝ่ายความมั่นคง ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน).

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- เปี่ยมสุข สนิท. (2550). ความเชื่อมโยงระหว่างชนบทและเมืองด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่ขยายตัวของมหานครกรุงเทพ: กรณีศึกษาจังหวัดปทุมธานี. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์.
- พัสดราภรณ์ ทิพย์โสธร. (2551). การขยายตัวของเมืองและสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยในเขตเมืองหลวงชั้นนอกกรณีศึกษา เขตลาดกระบัง. วารสารครุศาสตร์อุตสาหกรรม ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 ตุลาคม 2550 - มีนาคม 2551.
- พัสดราภรณ์ ทิพย์โสธร. (2551). การประเมินสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยจากการได้รับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร กลุ่มศรีนครินทร์. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- มติชนสุดสัปดาห์. (2555). โลกและวิกฤตการณ์น้ำมันในอดีต. สืบค้นวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ.2556 จาก [info.matichon.co.th/weekly](http://info.matichon.co.th/weekly)
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2535 - 2554). รายชื่อเขตการปกครองในกรุงเทพมหานครเรียงตามความหนาแน่นของประชากร สืบค้นวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ.2556 จาก [th.wikipedia.org](http://th.wikipedia.org)
- วิโรจน์ อยู่นิชชานนท์. (2531). การวิเคราะห์รูปแบบการขยายตัวของเมือง : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองนครราชสีมา. การค้นคว้าแบบอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. คณะวิทยาศาสตร์. สาขาภูมิศาสตร์.
- วารสารนโยบายพลังงาน ฉบับที่ 39. (2541). การแข่งขันของธุรกิจปิโตรเลียมหลังยุคราคาน้ำมันลอยตัว. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ.
- ศรีกัญญา ชาญประเทศ. (2542). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อราคาที่ดินเขตอุตสาหกรรม อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน. การค้นคว้าแบบอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. คณะเศรษฐศาสตร์.
- สยามธุรกิจ (2555). อวสานปั๊มไร้โรงกลั่นรูดม่าน! คิวเอท, บีพี, เจ็ท, บีโทรนาส. สืบค้นวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ.2556 จาก <http://www.siamturakij.com>
- สิญชัย สุขเจริญไกรศรี. (2554). ผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันต่อผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. คณะเศรษฐศาสตร์การเมือง.

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุรัชณี ชูสง่า. (2548). *ความรู้และเจตคติของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อน้ำมันแก๊สโซฮอล์*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. คณะวิทยาศาสตร์. สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม.
- สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก. (2532 – 2546). *จำนวนรถแยกตามประเภทที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2532 – 2546*. ฝ่ายสถิติ. กลุ่มวิชาการและวางแผน
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2556). *คู่มือแนวทางปฏิบัติตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครสำหรับประชาชน*.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2554). *การศึกษาศาสนาบริการน้ำมันในกรุงเทพมหานคร*.
- อลิสรา ศิรินาฏเจริญ, ดร.ไกรจิต สุตะเมือง. (2554). *บทบาทธุรกิจค้าปลีกในสถานีต่อการตัดสินใจเลือกใช้สถานีบริการน้ำมัน ปตท. ในเขตกรุงเทพมหานคร*.วารสาร การเงิน การลงทุน การตลาด และการบริหารธุรกิจ ปีที่ 1 เล่มที่ 4. 18 – 36.
- เอกรัฐ วรรณศิริกุล. (2556). *แนวทางการพัฒนาคุณภาพและสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง. คณะบริหารธุรกิจ.
- Cristian Ioan Ioja, Constantina Alina Tudor. *Temporal Analysis of Incompatible Land-Use and Land-Cover: The Proximity between Residential Areas and Gas Stations in Bucharest Suburban Area*. University of Bucharest. Faculty of Geography. 49–58.
- Lynch, K. (2005). *Rural-urban interaction in the developing world (Rutledge perspectives on development)*. University of Sussex.
- Yuji Hara, Danai Thaitakoo, Kazuhiko Takeuchi.(2006). *Landform transformation on the urban fringe of Bangkok: The need to review land-use planning processes with consideration of the flow of fill materials to developing areas*. 75 – 89.