



เชียงใหม่: พัฒนาการของรูปแบบอาคาร และพื้นที่ใช้สอย ที่แปรตามธุรกิจอะไหล่รถยนต์เก่า

ณัฐรา เทียมชัยบุญทวี

นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

อาจารย์ ดร. สุวดี ทองสุกปลั่ง ธรรมชาติสุน

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

บทคัดย่อ

“เชียงใหม่” เป็นแหล่งรวมร้านค้าอะไหล่เก่าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศซึ่งเป็นที่นิยมของผู้ประกอบการ เจ้าของรถยนต์ และผู้ซ่อมรถที่ต้องการลดต้นทุนในการซ่อมบำรุง เนื่องจากราคาอะไหล่ถูกกว่าอะไหล่ใหม่จากบริษัทโดยตรง การรวมตัวของผู้ประกอบการเริ่มต้นที่เชียงใหม่ปทุมวัน แต่ด้วยข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ในเมือง เชียงใหม่จึงขยายกิจการออกจากใจกลางกรุงเทพฯ ออกสู่พื้นที่ชานเมืองตามถนนพหลโยธินซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสายสำคัญมุ่งหน้าสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่หลักสี่ เชียงใหม่รังสิต ศูนย์อะไหล่รังสิต และเชียงใหม่วังน้อย ซึ่งเป็นกรณีศึกษาของงานวิจัยนี้ การศึกษาในเบื้องต้นพบว่า เชียงใหม่แต่ละแห่งมีลักษณะการเติบโตของธุรกิจ รูปแบบโครงการและผังบริเวณโครงการที่มีลักษณะแตกต่างกันไป และมีพัฒนาการทางด้านกายภาพ เช่น รูปแบบอาคารที่เดิมเป็นเพียงตึกแถวได้ถูกพัฒนาให้เป็นตึกแถวกึ่งโกดัง ความกว้างของถนนภายในโครงการที่กว้างขึ้นเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นต้น ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการย้ายทำเลที่ตั้งและการเลือกทำเลที่ตั้งโครงการเชียงใหม่ซึ่งมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ และพฤติกรรมการใช้พื้นที่อาคาร รวมทั้งแนวความคิดของเจ้าของโครงการที่สนองตอบต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการ โดยทำการศึกษาผ่านการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารอ้างอิง และลงพื้นที่สำรวจ รวมทั้งมีการสัมภาษณ์โดยตรงจากผู้ประกอบการและเจ้าของโครงการเชียงใหม่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้นำมาประมวลและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการดำเนินธุรกิจเชียงใหม่กับลักษณะเชิงกายภาพที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงเวลาและที่ตั้งโครงการ รวมทั้งวิธีการสนองตอบของเจ้าของโครงการเชียงใหม่ เพื่อที่จะสรุปเป็นแนวความคิดเกี่ยวกับพัฒนาการของอาคาร ผังบริเวณโครงการ พื้นที่ใช้สอยของโครงการที่ตอบรับการใช้งาน และสามารถรองรับการเติบโตของธุรกิจในอนาคต ซึ่งจะ เป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ประกอบการ เจ้าของโครงการ รวมทั้งสถาปนิกที่สนใจจะศึกษาเรื่องในลักษณะเดียวกัน

คำสำคัญ : เชียงใหม่ / ธุรกิจอะไหล่เก่า / ตึกแถว / ที่ตั้งอุตสาหกรรม



1. ความเป็นมาของการศึกษา

“เซียงกง” คือ แหล่งรวมร้านค้าอะไหล่เก่าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ เช่น ประเทศทางยุโรป เกาหลีใต้ มาเลเซีย สิงคโปร์ ญี่ปุ่น เป็นต้น เนื่องจากราคาอะไหล่ถูกกว่าอะไหล่ใหม่จากบริษัทโดยตรง เซียงกงจึงเป็นที่นิยมของผู้ประกอบการ เจ้าของรถยนต์ และผู้ซ่อมรถ ที่ต้องการลดต้นทุนในการซ่อมบำรุง และจากการศึกษาข้อมูล พบว่าแหล่งขายอะไหล่แห่งแรก เริ่มที่ปลายถนนทรงวาด แต่เมื่อเซียงกงแห่งแรกได้เลิกไป ทำให้เกิดเซียงกงปทุมวันบริเวณถนนบรรทัดทอง ลักษณะเป็นตึกแถวที่อยู่ติดๆ กัน มีการขายสินค้าประเภทเดียวกัน ทำให้เกิดลักษณะความเป็นย่านการค้าที่ได้รับความนิยม แต่ด้วยความแออัดของพื้นที่ ผู้ประกอบการธุรกิจจำนวนหนึ่งจึงขยายกิจการไปยังบริเวณเขตชานเมือง

การขยายตัวของธุรกิจอะไหล่รถยนต์เก่า และโครงการเซียงกงนั้นมีความน่าสนใจอย่างยิ่ง โดยเฉพาะเรื่องทำเลที่ตั้ง และรูปแบบอาคารที่เปลี่ยนแปลงไป จากการสำรวจเบื้องต้นของผู้วิจัย โครงการเซียงกงได้ขยายตัวออกสู่พื้นที่ชานเมือง เนื่องจากข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ในเมือง ซึ่งตรงข้ามกับความต้องการการใช้พื้นที่ในการประกอบธุรกิจเซียงกงซึ่งต้องการพื้นที่ในการเก็บสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมากจำนวนมาก จากลักษณะความต้องการใช้งานพื้นที่ดังกล่าวนี้ได้ส่งผลให้เกิดการขยายขยายกิจการ และเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้ง โดยตั้งข้อสังเกตได้ว่าขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้ง ลักษณะเชิงกายภาพของโครงการเซียงกงก็เปลี่ยนไปด้วยเช่นกัน เช่น การจัดวางผังโครงการที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะการใช้งานมากยิ่งขึ้น ลักษณะรูปแบบอาคาร จากเดิมที่รูปแบบอาคารจะเป็นเพียงตึกแถวที่อยู่กันเป็นกลุ่ม ก็เริ่มมีความหลากหลายของรูปแบบอาคารมากยิ่งขึ้น มีการสร้างอาคารที่มีขนาดใหญ่เพื่อรองรับผู้ประกอบการรายใหญ่ มีการจัดสรรที่ดินเปล่าสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการสร้างโกดังเก็บสินค้าเอง เป็นต้น



รูปที่ 1: พัฒนาการด้านทำเลที่ตั้งและรูปแบบอาคารที่เปลี่ยนแปลงไป



การเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพ ดังที่ได้กล่าวมา ทั้งในแง่ของทำเลที่ตั้ง รูปแบบอาคาร และพื้นที่ใช้สอยโครงการ เชียงกง ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจย้ายทำเลที่ตั้ง และการเลือกทำเลที่ตั้งโครงการเชียงกง รูปแบบการดำเนินธุรกิจ และพฤติกรรมการใช้พื้นที่อาคารที่ต่างกันไปตามทำเลที่ตั้ง แนวความคิดของเจ้าของโครงการที่สนองตอบต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดลักษณะเชิงกายภาพของโครงการ โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาผ่านการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นข้อมูลประเภทรูปแบบทางกายภาพพื้นฐานของการวางผังอาคาร ความสำคัญของตลาดอะไหล่รถยนต์ต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศ และทฤษฎีเกี่ยวกับปัจจัยทางด้านที่ตั้งอุตสาหกรรม กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบโครงการเชียงกง เป็นต้น นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ดำเนินการสัมภาษณ์โดยตรงจากผู้ประกอบการและเจ้าของโครงการเชียงกงโดยตรง โดยยึดแนวทางทฤษฎีที่เกี่ยวกับปัจจัยที่ตั้งอุตสาหกรรมเป็นกรอบในการสัมภาษณ์ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประมวลและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการดำเนินธุรกิจเชียงกงกับลักษณะเชิงกายภาพที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละช่วงเวลาและที่ตั้งโครงการ รวมทั้งวิธีการสนองตอบของเจ้าของโครงการเชียงกง เพื่อที่จะสรุปเป็นแนวความคิดเกี่ยวกับพัฒนาการของอาคาร ผังบริเวณโครงการ และพื้นที่ใช้สอยของโครงการซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ประกอบการ เจ้าของโครงการ รวมทั้งสถาบันที่สนใจในลักษณะเดียวกัน

2. วัตถุประสงค์

1. ศึกษารูปแบบการประกอบธุรกิจอะไหล่รถยนต์เก่าในโครงการเชียงกง แนวความคิด และพฤติกรรมการลงทุนของเจ้าของโครงการ
2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อทำเลที่ตั้ง พัฒนาการรูปแบบอาคาร ผังบริเวณโครงการ และพื้นที่ใช้สอยของโครงการเชียงกง
3. เสนอแนะแนวทางการออกแบบโครงการเชียงกงในอนาคตที่มีความสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจอะไหล่รถยนต์เก่า

3. กรอบแนวคิดในการวิจัย

งานวิจัยนี้เน้นการศึกษาถึงรูปแบบการดำเนินธุรกิจเชียงกง แนวความคิด และพฤติกรรมการลงทุนของเจ้าของโครงการ รวมทั้งปัจจัยที่ส่งผลต่อการย้ายทำเลที่ตั้ง และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการในแต่ละช่วงเวลา โดยศึกษาผ่าน 5 กรณีศึกษา ได้แก่ เชียงกงปทุมวัน เชียงกงหลักสี่ เชียงกงรังสิต ศูนย์อะไหล่รังสิต และเชียงกงวังน้อย เนื่องจากทั้ง 5 กรณีศึกษามีทำเลที่ตั้งที่แตกต่างกัน ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินซึ่งเป็นถนนสายหลักมีทิศทางการขยายตัวออกจากใจกลางกรุงเทพฯ ฯ ออกสู่พื้นที่ชานเมือง ปริมณฑล และจังหวัดสำคัญทางเศรษฐกิจในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ ซึ่งเน้นการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์

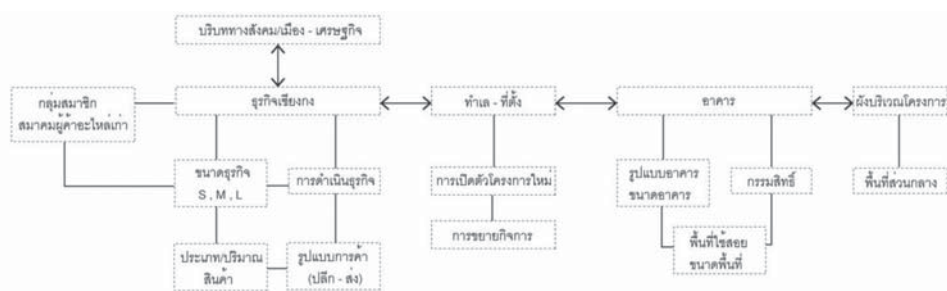


4. ระเบียบวิธีวิจัย

1. ทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ปัจจัยทางด้านการเลือกทำเล ปัจจัยอื่น ๆ โดยเฉพาะรูปแบบอาคาร รูปแบบการวางผังอาคารตึกแถวกับการประกอบธุรกิจ เป็นต้น อีกทั้งข้อมูลในเชิงวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการลงทุนในตลาดอะไหล่รถยนต์เก่า ได้แก่ รูปแบบการประกอบธุรกิจของแต่ละขนาดของธุรกิจค้าอะไหล่รถยนต์เก่า ตลอดจนกระบวนการการดำเนินธุรกิจค้าอะไหล่รถยนต์เก่า เป็นต้น

2. ศึกษาจากภาคสนาม (field survey) โดยเก็บข้อมูลเชิงกายภาพของโครงการเชิงกง เช่น ผังโครงการ รูปแบบอาคาร เป็นต้น และการเก็บข้อมูลเชิงลึกโดยการสัมภาษณ์ 5 กรณีศึกษา ได้แก่ เชียงกงปทุมวัน เชียงกงหลักสี่ เชียงกงรังสิต ศูนย์อะไหล่รังสิต และเชียงกงวังน้อย โดยเก็บข้อมูลผ่านผู้ให้สัมภาษณ์สำคัญ 2 ส่วน คือ

- สถาปนิกผู้ออกแบบโครงการ
- เจ้าของกิจการผู้ประกอบการอยู่ภายในโครงการเชิงกง



รูปที่ 2: กลุ่มข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์

5. แนะนำกรณีศึกษา

เพื่อศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพและเปรียบเทียบความแตกต่างในแต่ละทำเลที่ตั้ง ผู้วิจัยจึงเลือกกรณีศึกษาโครงการบนทำเลถนนพหลโยธิน ดังนี้

5.1.1 เชียงกงปทุมวัน

เชียงกงปทุมวัน เป็นแหล่งขายอะไหล่รถยนต์เก่าตั้งแต่ดั้งเดิม เกิดขึ้นมาเนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ตลาดน้อยและพื้นที่ในเขตสัมพันธวงศ์ไม่เพียงพอต่อการเจริญเติบโตของธุรกิจประเภทนี้

ในปี พ.ศ. 2513 เชียงกงปทุมวันถูกพัฒนาขึ้นในบริเวณเนื้อที่ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การเข้าพื้นที่นี้เกิดขึ้นพร้อมกับสิ่งปลูกสร้างตึกแถวสูง 3-4 ชั้น มีผู้ค้าทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ที่ต่างเข้ามาเปิดร้านจำหน่ายอะไหล่รถยนต์มือสอง ปัจจุบันมีผู้ค้าอะไหล่รถยนต์เก่ากระจุกกระจายเต็ม



พื้นที่บริเวณถนนบรรทัดทอง ตั้งแต่จุฬาซอย 23-34 โดยมีถนนจุฬาซอย 5 เป็นถนนหลัก อะไหล่ต่าง ๆ ถูกแบ่งเป็นสัดส่วน เช่น อะไหล่รถกระบะ อะไหล่ชุดแต่ง เป็นต้น ส่วนร้านค้าขนาดใหญ่ก็มีอะไหล่ให้เลือกแบบครบวงจร มีทั้งอะไหล่ยุโรปและญี่ปุ่น (เว็บไซต์, 28 ธันวาคม 2552)

5.1.2 เชียงกงหลักสี่

เชียงกงหลักสี่ ตั้งอยู่ริมถนนวิภาวดีรังสิต ช่วงตัดถนนแจ้งวัฒนะที่เรียกว่า “แยกหลักสี่” ทั้งโครงการมีอยู่ทั้งหมด 4 ซอย แยกเป็นศูนย์เก่าและศูนย์อะไหล่ใหม่ โดยศูนย์เก่าตั้งอยู่บริเวณซอย 1 และ 2 ส่วนศูนย์ใหม่นั้นตั้งอยู่บริเวณซอย 3 และ 4 มีร้านค้าตั้งอยู่รวมกันกว่า 160 ร้าน

ผู้ค้าส่วนใหญ่ในศูนย์อะไหล่หลักสี่เป็นกลุ่มที่ขยายตัวออกมาจากเชียงกงจุฬา สภาพร้านค้าเป็นตึกแถวสูง 4 ชั้น ตั้งติดกันมีซอยขนาดเล็กตัดผ่าน สภาพพื้นที่ค่อนข้างแออัด จอดรถลำบากเนื่องจากพื้นที่มีน้อย (เว็บไซต์, 28 ธันวาคม 2552)

5.1.3 เชียงกงรังสิต

เชียงกงรังสิต ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิตฝั่งขาเข้ากรุงเทพ ฯ บนเนื้อที่ 64 ไร่ พร้อมอาคารพาณิชย์ 487 คูหา เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 2537 แล้วเสร็จในปี 2540

ปัจจุบันเชียงกงรังสิตมีผู้เช่ารายใหม่เข้ามาเปิดกิจการค่อนข้างมาก ส่วนหนึ่งเป็นผู้ประกอบการที่ย้ายออกมาจาก เชียงกงปทุมวัน เชียงกงหลักสี่ เชียงกงตลาดน้อย และเชียงกงช่องนนทรี เนื่องจากกิจการที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลเกิดข้อจำกัดในเรื่องการใช้สอยพื้นที่เนื่องจากพื้นที่คับแคบ ซึ่งเชียงกงรังสิตมีพื้นที่กว้างขวางแต่โดยภาพรวมแล้วร้านค้าส่วนใหญ่ในโครงการจะจำหน่ายอะไหล่รถใหญ่มากกว่าอะไหล่รถยนต์ แต่เมื่อเทียบขนาดของพื้นที่แล้วอะไหล่รถยนต์ทั่วไปจัดว่ามีจำนวนร้านค้าอยู่น้อย (เว็บไซต์, 28 ธันวาคม 2552)

5.1.4 ศูนย์อะไหล่รังสิต

ศูนย์อะไหล่รังสิตนั้นสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2547 ด้วยกลุ่มผู้พัฒนาที่แยกตัวมาจากผู้พัฒนาโครงการเชียงกงรังสิตโครงการศูนย์อะไหล่รังสิตตั้งอยู่บนเนื้อที่ริมถนนพหลโยธิน เนื้อที่ 100 กว่าไร่ โดยพื้นที่ 100 ไร่ด้านหน้าได้รับการออกแบบและพัฒนาเป็นอาคารพาณิชย์ทั้งหมดกว่า 270 คูหา ส่วนพื้นที่ด้านหลังโครงการมีการแบ่งพื้นที่แปลงเปล่าขาย เพื่อให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีความจำเป็นต้องใช้เนื้อที่มากซื้อเพื่อก่อสร้างโกดัง

โครงการศูนย์อะไหล่รังสิตได้รับการออกแบบและวางผังอย่างดี เนื่องจากสถาปนิกผู้ออกแบบมีประสบการณ์ในการออกแบบโครงการเชียงกงรังสิตมาก่อนจึงทราบปัญหาที่เกิดขึ้นกับโครงการที่ว่าจุดใดควรได้รับการแก้ไขโดยมีการออกแบบถนนทางเข้าโครงการให้มีความกว้างถึง 18 และ 21 เมตร เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ขนส่งสินค้าเข้าออกโครงการ ออกแบบพื้นที่เปิดโล่งเป็นสวนสาธารณะภายในโครงการ มีการออกแบบพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับลูกค้าไว้อย่างเพียงพอ

5.1.5 เชียงกงวังน้อย

เชียงกงวังน้อยแล้วเสร็จเมื่อปี 2548 เกิดจากกลุ่มผู้ค้าอะไหล่รถยนต์เก๋ายานปทุมวันที่ตั้งใจให้บริการกลุ่มลูกค้าที่มาจากภาคเหนือและภาคอีสาน ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 70.7 บนพื้นที่ 70 ไร่โดยประมาณ ก่อสร้างเป็นอาคารพาณิชย์จำนวน 312 คูหา และภายในโครงการยังมี มิ



แพ็คเกจรี (โกดังขนาดเล็ก) เก็บสินค้าจำนวน 59 ยูนิต จุดเด่นของโครงการ คือ ผังโครงการที่เกิดจากการออกแบบดีไซน์ผังเมืองอย่างทันสมัย โดยมีการออกแบบทางสัญจรที่กว้างขวาง ถนนหลักกว้าง 19 เมตร และถนนซอยกว้าง 16 เมตร เพื่อความสะดวกในการสัญจรภายในโครงการ พร้อมด้วยโทรศัพท์ใยแก้วนำแสงอีก 800 คู่สาย และมีป้ายโครงการขนาดใหญ่เห็นได้ชัดเจนจากถนน ขณะเดียวกันก็มีระบบบ่อน้ำดื่มร้อนพร้อมจัดสร้างสวนหย่อมภายในโครงการ (ผู้จัดการรายวัน, 11 พฤศจิกายน 2548)

หากมองและเปรียบเทียบในเชิงกายภาพของโครงการทั้ง 5 โครงการแล้ว จะสังเกตเห็นได้ว่าโครงการแต่ละโครงการมีพัฒนาการการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ไม่ว่าจะเป็นลักษณะการวางผังโครงการที่เอื้อประโยชน์ต่อการใช้งานมากขึ้นรูปแบบอาคารภายในโครงการที่แตกต่างไปจากเดิมดังตารางที่ 3 ลักษณะรูปแบบสถาปัตยกรรมที่พบในโครงการเชียงใหม่

6. การรวบรวมข้อมูล

การเก็บข้อมูลส่วนใหญ่เป็นการเก็บข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เป็นสำคัญ โดยมี 2 ส่วน คือ ผู้ประกอบการ และสถาปนิกผู้ออกแบบ โดยกรอบการสัมภาษณ์มีรายละเอียด ดังนี้

1. เจ้าของกิจการผู้ประกอบการธุรกิจภายในโครงการเชียงใหม่ทั้ง 5 กรณีศึกษา สัมภาษณ์เกี่ยวกับรูปแบบการประกอบธุรกิจจะไหล่รถยนต์เก่า (เชียงใหม่) ว่าธุรกิจแต่ละรูปแบบนั้นส่งผลให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบอาคาร ผังบริเวณโครงการ และพื้นที่ใช้สอยภายในโครงการในแต่ละช่วงเวลาและทำเลที่ตั้งอย่างไร

เมื่อทำการสัมภาษณ์แล้ว นำสิ่งที่ได้มาสรุปแนวความคิดเป็นประเด็น โดยมีประเด็นที่สรุปได้ดังนี้

- รูปแบบการประกอบธุรกิจ เช่น ขนาดธุรกิจ รูปแบบการค้า ลักษณะการค้าเงินธุรกิจ เหตุผลในการอยู่รวมตัวกันเป็นกลุ่มของผู้ประกอบการ เป็นต้น
- รูปแบบอาคารในมุมมองของผู้ประกอบการว่าแต่ละรูปแบบมีข้อดี ข้อเสียอย่างไร สามารถนำข้อมูลมาเปรียบเทียบได้
- ผังบริเวณโครงการ เช่น องค์ประกอบที่สำคัญ อะไรบ้างที่โครงการควรจัดสรรพื้นที่เพื่อผู้ประกอบการ เป็นต้น
- ช่วงเวลาและทำเลที่ตั้ง เพื่อสรุปได้ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลให้เกิดการย้ายทำเลที่ตั้งมีการขยายสาขา
- บริบททางสังคมและเศรษฐกิจในแง่ของผู้ประกอบการ ว่ามีประเด็นใดบ้างที่เห็นว่ามีผลเกี่ยวข้อง

2. สถาปนิกผู้ออกแบบโครงการ สัมภาษณ์เก็บข้อมูลในด้านแนวความคิด และวิธีการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารและพื้นที่ใช้สอยที่สอดคล้องกับความต้องการของแต่ละรูปแบบธุรกิจ ช่วงเวลาและทำเลที่ตั้ง ว่าในฐานะสถาปนิกโครงการผู้ได้รับแนวคิดมาจากเจ้าของโครงการโดยตรงมีความคิดเห็นอย่างไร



เมื่อทำการสัมภาษณ์แล้ว นำสิ่งที่ได้มาสรุปแนวความคิดเป็นประเด็นดังนี้

- แนวทางและขั้นตอนการออกแบบโครงการ
- มุมมองและแนวโน้มในอนาคต

7. ผลการศึกษา

7.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจเชิงกึ่งกับการย่ำทำเลที่ตั้ง

จากการสังเกตและสัมภาษณ์เบื้องต้นจากผู้ประกอบการเชิงกึ่งถึงลักษณะการดำเนินธุรกิจ แล้วนั้น สามารถจำแนกรูปแบบลักษณะการดำเนินธุรกิจตามขนาดธุรกิจได้ 3 ประเภท เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจและเปรียบเทียบ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการไฮส์ L คือ ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่ทำธุรกิจระหว่างประเทศ มีสายสัมพันธ์ค้าขายอยู่ที่ประเทศญี่ปุ่น มีหน้าที่นำสินค้าเข้ามากระจายต่อให้ผู้ประกอบการรายย่อยในประเทศ โดยต่อปีมีจำนวนตู้คอนเทนเนอร์นำเข้ามาก-น้อยขึ้นอยู่กับความต้องการในตลาด ซึ่งในตลาดเซียงกงนั้นผู้ประกอบการลักษณะนี้น้อยมาก

2. ผู้ประกอบการไฮส์ M คือ ผู้ประกอบการขนาดกลางที่ไม่ได้ทำธุรกิจระหว่างประเทศ หากแต่เป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่มีเงินทุน และมีการรับสินค้าจากผู้นำเข้าสินค้า และมีการส่งต่อสินค้าให้แก่ผู้บริโภคโดยทั่วไปทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

3. ผู้ประกอบการไฮส์ S คือ ผู้ประกอบการขนาดเล็กเป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่รับสินค้าจากผู้ประกอบการไฮส์ L และ M อีกต่อหนึ่ง แต่เป็นกลุ่มที่มีเงินทุนไม่มาก เพิ่งเริ่มทำธุรกิจได้ไม่นาน โดยทำหน้าที่ส่งต่อสินค้าให้กับผู้บริโภคโดยทั่วไปทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

ซึ่งในการย่ำทำเลนั้นอาจเกิดจากการที่ผู้ประกอบการต้องการใช้เนื้อที่เพิ่ม หรือต้องการขยายสาขา ทั้งนี้สิ่งสำคัญคือผู้ประกอบการต้องมีเงินทุน อาจกล่าวได้ว่าผู้ประกอบการไฮส์ L มีกำลังในการย่ำทำเลมากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ประกอบการไฮส์ M แต่สำหรับผู้ประกอบการไฮส์ S แล้ว เมื่อต้องการย่ำทำเลที่ตั้งจะใช้วิธีการเช่าอาคารเพื่อทำการค้าแทนการซื้ออาคารที่ต้องใช้ต้นทุนสูง เนื่องจากเงินทุนสำหรับสินค้าภายในร้านก็เป็นต้นทุนที่สูงอยู่แล้ว

7.2 รูปแบบสถาปัตยกรรมและผังบริเวณโครงการเซียงกง

จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่ารูปแบบสถาปัตยกรรมภายในโครงการเซียงกงมีการพัฒนาไปตามทำเลที่ตั้งและลำดับเวลา โดยรูปแบบสถาปัตยกรรมที่พบมี 3 รูปแบบดังนี้ ตึกแถว อาคารตึกแถวถึงโกดัง เนื้อที่ 640 ตารางเมตร และโกดัง เนื้อที่ 750 ตารางเมตร ดังตารางที่ 3

หากเปรียบเทียบราคาและเนื้อที่ การซื้ออาคารตึกแถวถึงโกดังนั้นได้เนื้อที่มากกว่าการซื้อตึกแถว แต่ด้วยทำเลที่ต้องการให้ลูกค้าเห็นหน้าร้านแล้ว ผู้ประกอบการยังนิยมที่จะยึดทำเลด้านหน้า โดยบางรายจะซื้อตึกแถวด้านหน้าและซื้อโกดังด้านหลัง เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าไปมา ระหว่างร้านค้าและโกดังเก็บสินค้า รวมทั้งยังสามารถเก็บสินค้าได้มากขึ้นและพบว่าลักษณะการวางผังโครงการนั้นมีรูปแบบการวางผังเป็นกลุ่ม และการวางผังแบบผสม และจากการเปรียบเทียบรูปแบบการวางผังตึกแถว จะพบว่ารูปแบบการวางผังแบบเป็นกลุ่ม (block pattern) นั้นเป็นรูปแบบที่เอื้อประโยชน์ต่อ



การประกอบธุรกิจร่วมกันอย่างยิ่ง (เพ็ญศรี ฉันทวรารักษ์, 2529, น. 35) ไม่ว่าจะเนื่องจากรูปแบบทาง
สัญจรที่มีการออกแบบอย่างเป็นระบบ ลักษณะการวางกลุ่มอาคารที่ส่งเสริมการปฏิสัมพันธ์กัน โดย
เฉพาะศูนย์รวมอะไหล่เชียงกง ที่มีการขยายโครงการมาตามบริเวณชานเมืองอย่างเชียงกงวังน้อย ซึ่งมี
ข้อดีเนื่องจากมีเนื้อที่กว้างขวาง สามารถออกแบบผังที่เอื้อประโยชน์ต่อการใช้งานสูงสุด แต่อย่างไรก็ดี
ทั้งเชียงกงปทุมวัน และเชียงกงรังสิต ยังคงมีปัญหาเรื่องการสัญจรติดขัดอยู่ แม้จะได้รับการออกแบบ
การวางผังเป็นการวางผังเป็นกลุ่มแล้วก็ตาม

8. บทวิเคราะห์

จากผลการศึกษาข้างต้นสามารถสรุปความสัมพันธ์ได้ดังนี้ 2 ประเด็น คือ

8.1 แนวโน้มรูปแบบธุรกิจ รูปแบบอาคารและผังบริเวณโครงการในอนาคต

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคตนั้น ประกอบไปด้วยการคาดการณ์อนาคตผ่านมุมมองของ
ผู้ประกอบการ เจ้าของโครงการ และสถาปนิก มีแนวโน้มดังนี้

8.1. มุมมองของผู้ประกอบการ

8.1.1 มุมมองผู้ประกอบการเกี่ยวกับการย้ายทำเลที่ตั้ง

การขยายสาขาของเชียงกงออกมาตามลำดับจากเชียงกงปทุมวัน เชียงกงหลักสี่ เชียงกงรังสิต
ศูนย์อะไหล่รังสิต และเชียงกงวังน้อยนั้น มีสาเหตุหลักมาจากเรื่องความเหมาะสมของพื้นที่ เนื่องจาก
การประกอบธุรกิจเชียงกงเป็นธุรกิจที่ต้องการใช้สอยพื้นที่ค่อนข้างมาก ดังนั้นเมื่อพื้นที่ใจกลางเมือง
มีความเจริญมากขึ้นและมีข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่มากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของเมืองทำให้
มีการย้ายทำเลที่ตั้งโครงการเชียงกงออกสู่พื้นที่ชานเมืองตามลำดับเวลา ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

สำหรับการเพิ่มจำนวนรายของผู้ประกอบการนั้นมิได้เป็นสาเหตุในการย้ายทำเล หรือการ
ขยายโครงการ เนื่องจากการเริ่มต้นทำธุรกิจค้าอะไหล่เก่านั้นทำได้ยาก และในปัจจุบันการหาสินค้า
เข้าร้านนั้นทำได้ยากขึ้น เนื่องจากทางประเทศญี่ปุ่นมีการปรับเปลี่ยนการจัดซากรถเป็นการขาย
รถยนต์เก่าเป็นคัน โดยรถยนต์จะถูกนำส่งเข้าลานประมูลมากกว่าถูกส่งเข้าแหล่งที่ขายซากรถเป็น
อะไหล่ อีกทั้งในปัจจุบันมีคู่แข่งที่เข้าไปประมูลและรับซื้ออะไหล่มากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนของสินค้า
สูงขึ้นกว่าเดิม ข้อจำกัดเหล่านี้ส่งผลให้การเพิ่มจำนวนรายของผู้ประกอบการเป็นไปได้ยาก หากมีก็
มีเพียงการเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการขนาดเล็ก ที่ไม่ได้มีเงินทุนมากมาย ต้องอาศัยระยะเวลาในการ
ตั้งตัว เนื่องจากธุรกิจค้าอะไหล่เก่านั้นเป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยเงินทุนเวียนสูง นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มขึ้น
ของผู้ประกอบการบางส่วนจากต่างประเทศ เช่น ผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่น ชาวจีน ชาวไต้หวัน ชาว
ฮ่องกง เป็นต้น ที่เข้ามาเปิดตลาดอะไหล่รถยนต์ใหม่ราคาถูก แต่จำนวนรายที่เข้ามาก็ยังมีจำนวนไม่
มาก

สำหรับกรณีของการย้ายทำเลที่ตั้งในอนาคตนั้น รูปแบบโครงการที่มีการย้ายไปเป็นลักษณะ
ชุมชนผู้ค้าเชียงกงเหมือนที่ผ่านมาน่าจะเป็นไปได้ยาก เนื่องจากกรรมสิทธิ์ผู้ขาดในอาคารและที่ดิน



อย่างโครงการศูนย์อะไหล่รังสิต ทำให้การตัดสินใจย้ายออกจากโครงการนั้นตัดสินใจยากขึ้น และด้วยลักษณะทางกายภาพที่ถูกต้องแบบได้ดี หากการบริหารจัดการโครงการโดยนิติบุคคลของโครงการสามารถบริหารโครงการให้รักษาซึ่งระเบียบ ความเรียบร้อย ลดปัญหาสำคัญอย่างปัญหาการกองสินค้าบนเส้นทางจราจร ปัญหาการจราจรติดขัดภายในโครงการ ปัญหาที่จอดรถ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ถือเป็นปัญหาคู่กับคน เชียงกง โครงการศูนย์อะไหล่รังสิตนี้น่าจะเป็นโครงการเชียงกงที่อยู่ได้อีกนาน และถ้ากลุ่มคนรุ่นใหม่ไม่สืบทอดกิจการต่อหรือมีน้อย โอกาสที่จะเกิดโครงการเต็มรูปแบบก็เป็นไปได้ยาก หากจะมีการขยายกิจการหรือย้ายทำเลจริง ๆ น่าจะเกิดขึ้นในลักษณะที่เป็นการขยายกิจการแล้วออกไปตั้งร้านค้าเดี่ยวๆ นอกโครงการมากขึ้นมากกว่า

8.1.2 มุมมองผู้ประกอบการเกี่ยวกับรูปแบบอาคารกับการประกอบธุรกิจ

การประกอบธุรกิจแต่เดิมเริ่มต้นมาจากการค้าขายในตึกแถวมาก่อน จนผู้ประกอบการบางรายสามารถขยายกิจการให้ใหญ่โตขึ้น ส่งผลให้ความต้องการพื้นที่ใช้สอยในการสต็อกสินค้ามากขึ้นหรือบางกรณีเกิดจากการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีการเพิ่มเติมประเภทอะไหล่จากแต่เดิมขายแต่อะไหล่ชิ้นเล็ก ก็มีการเพิ่มอะไหล่ชิ้นใหญ่ด้วย ทำให้หน้าร้านที่เป็นตึกแถวไม่สามารถรองรับการค้ารูปแบบนั้นได้ ผู้ประกอบการจึงเริ่มซื้อที่ดินเพื่อกองสินค้า และเริ่มมีการสร้างโกดังเพื่อเป็นอาคารที่สามารถเก็บสินค้าในที่ร่มได้ จากความเคยชินและด้วยรูปแบบการค้าที่แตกต่างกัน ส่งผลให้รูปแบบอาคารที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานนั้นแตกต่างกันโดย

- ผู้ค้ารายเล็ก ขายอะไหล่ชิ้นเล็ก เน้นการขายปลีกหน้าร้าน เลือกใช้ตึกแถวเนื่องจากไม่ใช้พื้นที่ในการสต็อกสินค้ามากจึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้อาคารที่เป็นรูปแบบโกดัง
- ผู้ค้ารายใหญ่ ที่ขายอะไหล่ชิ้นเล็ก เน้นการขายปลีกหน้าร้าน หากต้องการใช้พื้นที่เพื่อเก็บสินค้าก็เลือกที่จะซื้อจำนวนคูหาตึกแถวเพิ่มเติม เนื่องจากรูปแบบการขายที่ต้องอาศัยหน้าร้าน
- ผู้ค้าที่ขายอะไหล่ชิ้นใหญ่ ที่เน้นการขายปลีกหน้าร้าน หากต้องการใช้พื้นที่เพื่อเก็บสินค้าก็เลือกที่จะซื้อจำนวนคูหาตึกแถวเพิ่มเติม เนื่องจากรูปแบบการขายที่ต้องอาศัยหน้าร้าน แต่ถ้าหากต้องการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าที่มีจำนวนมากจริง ๆ ก็จะมีการซื้อที่ดินเปล่าเพิ่มเติม และสร้างโกดังเพื่อใช้สต็อกสินค้า
- ผู้ค้าที่ขายอะไหล่ชิ้นใหญ่ ที่เน้นการขายส่ง ไม่มีความจำเป็นต้องอาศัยหน้าร้านที่เป็นตึกแถว เนื่องจากลักษณะการขายและกลุ่มลูกค้าแตกต่างกัน รูปแบบอาคารที่ผู้ประกอบการเลือกใช้ คือ รูปแบบโกดังเพื่อใช้สต็อกสินค้า

ซึ่งจากการศึกษาพบว่ารูปแบบการขายไม่ว่าจะเป็นลักษณะการขายปลีก ขายส่ง ประเภทอะไหล่ ขนาดธุรกิจ ต่างมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอาคารในการประกอบธุรกิจ เหตุผลที่ผู้ประกอบการยังต้องอาศัยหน้าร้านเพื่อทำการค้าขายนั้น ยังเชื่อว่าการอยู่รวมกันของหน้าร้านเป็นชุมชนเชียงกงนั้นเป็นกลยุทธ์หนึ่งที่เป็นการส่งเสริมการขาย และยังสอดคล้องกับพฤติกรรมของลูกค้าที่ใช้วิธีการเปรียบเทียบราคาและคุณภาพสินค้านั้นระหว่างร้านค้า เนื่องจากสินค้าภายในโครงการเป็นขยะมาก่อน ดังนั้นเพื่อความสบายใจของลูกค้าที่เกรงว่าจะถูกโกงราคาสินค้าจากผู้ประกอบการ ลูกค้า



จึงนิยมเข้ามาเลือกซื้ออะไหล่เก่าภายในโครงการเชียงกงมากกว่าร้านค้าที่ตั้งแยกเดี่ยวๆ ด้านนอกโครงการ และด้วยขนาดอาคารที่ต่างกันก็ส่งผลให้การตัดสินใจเข้าซื้อสินค้าต่างกัน เนื่องจากลูกค้ารู้สึกสบายใจมากกว่าที่จะเดินเข้าร้านค้าที่เป็นตึกแถวและเลือกเข้าร้านค้าที่เป็นโกดังในกรณีที่เคยเป็นลูกค้ากันมาก่อนมากกว่า

8.2 มุมมองของเจ้าของโครงการ

แรงผลักดันที่ทำให้เจ้าของโครงการคิดที่จะขยายสาขา คือ ข้อจำกัดทางด้านการใช้สอยพื้นที่ ความต้องการในการขยายกิจการของผู้ประกอบการ ซึ่งผู้วิจัยคาดการณ์ว่า การขยายดังกล่าวจะยังไม่เกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้อย่างแน่นอน เนื่องจากโครงการล่าสุด เช่น โครงการศูนย์อะไหล่รังสิตแม้จะมีการขายพื้นที่หมดแล้ว แต่จำนวนผู้ประกอบการที่เข้ามาดำเนินกิจการยังไม่เต็มจำนวน เป็นลักษณะการซื้อทำเลแล้วปล่อยเช่าและบางส่วนเป็นการซื้อทำเลเพื่ออนาคต ในส่วนโครงการเชียงกงวังน้อยก็ยังคงมีเนื้อที่เปล่าเหลืออยู่ อีกทั้งผู้ประกอบการส่วนมากก็จะขยับขยายออกอยู่ที่โครงการ เชียงกงรังสิต เมื่อปี 2540 โดยผู้ประกอบการส่วนมากได้ลงทุนซื้ออาคารภายในโครงการ มีการสต็อกสินค้าไว้มากมาย จึงไม่มีความประสงค์ที่จะขยายกิจการ และหากมีการขยายกิจการจริงผู้ประกอบการส่วนมากเลือกที่จะเลือกทำเลที่อยู่ใกล้โครงการดังกล่าว คือ โครงการศูนย์อะไหล่รังสิต เนื่องจากอยู่ใกล้กับหน้าร้านเดิม โครงการตั้งอยู่ไม่ไกลจากเมืองมาก อีกทั้งที่ตั้งบริเวณรังสิตสามารถรองรับกลุ่มลูกค้าได้หลากหลายมากกว่าบริเวณวังน้อย เนื่องจากตำแหน่งอยู่ในจุดที่สามารถรองรับลูกค้าที่เดินทางมาจากภาคอีสาน (ถนนมิตรภาพ) ภาคเหนือ (ถนนสายเอเชีย) และบางส่วนจากภาคตะวันออก (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ)

สำหรับปัจจัยที่ส่งผลให้โครงการประสบความสำเร็จหรือไม่นั้น เจ้าของโครงการจะต้องคำนึงถึงปัจจัยรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็น

- ปัจจัยที่มาจากผู้ประกอบการ
 - ความต้องการที่อยู่อาศัย, ถิ่นที่อยู่เดิมของผู้ประกอบการ
- ปัจจัยทางด้านทำเลที่ตั้ง
 - การเข้าถึง เช่น การเข้าออกโครงการ เป็นต้น, ความใกล้ไกล จากจุดตัดของเส้นทางที่ลูกค้าใช้การเดินทาง, ความสะดวกในการเดินทาง มีปัจจัยส่งเสริม เช่น สะพาน, กลักรถ ทางเบี่ยงเข้าโครงการ เป็นต้น, ความสามารถในการรองรับลูกค้าได้อย่างหลากหลาย
 - แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ประกอบการ
 - มีจำนวนมากพอที่จะเปิดโครงการแบบเต็มรูปแบบหรือไม่



8.3 มุมมองของสถาปนิก

การออกแบบโครงการที่ตึ้นนี้ แรงผลักดันที่ดีเกิดจากความเข้าใจ สถาปนิกผู้ออกแบบต้องมีความรู้ความเข้าใจถึงความต้องการและพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ของผู้ใช้พื้นที่ คือ ตัวผู้ประกอบการทั้งหลาย ประกอบกับโครงการเชิงกึ่งนั้นถือเป็นการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์อย่างหนึ่ง ดังนั้นในการออกแบบนั้นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ทางการตลาด คำนวณต้นทุน ผลตอบแทน รวมทั้งต้องมีการทำวิจัยทางการตลาด (marketing survey) ว่า กลุ่มลูกค้าเป็นใคร มีความต้องการแบบใดเป็นต้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางด้านพฤติกรรมของผู้ประกอบการแต่ละประเภทรวมถึงข้อมูลทางการเงินเป็นหลักในการออกแบบรูปแบบอาคาร และผังบริเวณโครงการที่มีความเหมาะสม ยอมรับได้ทั้งผู้ประกอบการภายในโครงการและเจ้าของโครงการที่เป็นผู้ลงทุน

สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลต่อรูปแบบการออกแบบในอนาคตนั้น อาจเกิดขึ้นได้หากธุรกิจเชิงกึ่งมีการเติบโตขึ้น เช่น จำนวนรายผู้ค้ามากขึ้น ผู้ประกอบการรายใหญ่มีการขยายกิจการมีการย้ายทำเลที่ตั้ง เป็นต้น

ทำเลที่ตั้ง: หากมีการเพิ่มโครงการในอนาคตทำเลที่ตั้งโครงการที่น่าจะเป็นไปได้ โครงการเชิงกึ่งจะยังคงยึดทำเลที่ตั้งตามเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ เช่น ถนนพหลโยธิน - วิทยาดี เพื่อรองรับกลุ่มลูกค้าจากภาคกลาง และภาคอีสาน ถนนบางนาตราด เพื่อรองรับกลุ่มลูกค้าจากภาคตะวันออก ถนนเพชรเกษม เพื่อรองรับกลุ่มลูกค้าจากภาคใต้ เป็นต้น

รูปแบบอาคาร: อาจมีการเปลี่ยนแปลงไปตามพฤติกรรมการใช้งานของผู้ประกอบการแต่ละประเภท กล่าวคือ แตกต่างกันในขนาดธุรกิจ ดังที่ผู้วิจัยได้จำแนกผู้ประกอบการไว้ 3 ประเภท คือ ผู้ประกอบไซส์ L คือ ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการไซส์ M คือ ผู้ประกอบการขนาดกลาง ผู้ประกอบการไซส์ S คือ ผู้ประกอบการขนาดเล็ก หากแต่ใน ปัจจุบันปฏิเสธไม่ได้ว่ารูปแบบตึกแถว นั้นเป็นที่ยอมรับในหมู่ผู้ประกอบการด้วยความเคยชินกับรูปแบบเดิม ๆ ความต้องการในการใช้ตึกแถวเพื่อเป็นที่พักอาศัย ความต้องการหน้าร้านเพื่อรองรับลูกค้า เป็นต้น หากจะมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารที่ต่างไปจากปัจจุบันเลย อาจต้องมีการรื้อการเปลี่ยนถ่ายผู้ประกอบการจากรุ่นสู่อีกรุ่นในอนาคต ที่ยอมรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบได้ อีกทั้งรูปแบบอาคารนั้นๆ ยังคงต้องตอบโจทย์ในฐานะของผู้ลงทุนได้ด้วยเช่นกัน

การวางผังโครงการ: ที่ผ่านมาการออกแบบมีการพัฒนาการวางผังมากขึ้นจากเดิมสังเกตได้จากโครงการที่อยู่ใจกลางเมืองอย่างโครงการเชิงกึ่งปทุมวัน เชิงกึ่งหลักสี่ ที่ไม่มีการออกแบบเพื่ออำนวยความสะดวกมากเท่าใดนัก เนื่องด้วยเป็นพื้นที่ใจกลางเมืองมีปัจจัยทางด้านต้นทุนที่ดินที่ราคาสูง พื้นที่สำหรับพื้นที่ส่วนกลางที่สำคัญอย่างถนนทางสัญจรภายในโครงการถูกลดทอนตามข้อจำกัดของพื้นที่ หรือแม้แต่โครงการเชิงกึ่งรังสิตซึ่งเป็นโครงการแรก ๆ ที่ย้ายทำเลมาอยู่บริเวณชานเมืองและได้รับการออกแบบแล้วก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดจากการใช้งานพื้นที่ไม่สอดคล้องกับการวางผังอยู่ ซึ่งข้อเสียดังกล่าวเป็นบทเรียนสำหรับสถาปนิกส่งผลให้โครงการศูนย์โฮลรังสิต และโครงการเชิงกึ่งวังน้อย มีการออกแบบวางผังที่ดียิ่งขึ้น ดังเช่นตัวอย่างต่อไปนี้

- จำนวนความถี่ของการตัดกันของถนนที่มีจำนวนมากขึ้น เพื่อช่วยกระจายกลุ่มลูกค้าให้มีโอกาสเข้าถึงหน้าร้านให้ได้มากที่สุด



- ความกว้างของถนนที่สามารถรองรับการใช้งานจากผู้ประกอบการเพื่อขนส่งสินค้าและเพื่อการขนส่งภายในโครงการที่สะดวกยิ่งขึ้น
- ความแข็งแรงของพื้นถนน เนื่องจากสินค้าอะไหล่หลายประเภทเป็นสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมาก อีกทั้งรถขนส่งที่เข้าออกโครงการมีน้ำหนักบรรทุกทุกคันข้างมาก
- การวางผังที่เอื้อต่อระบบบำบัดน้ำเสีย คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดจากคราบน้ำมันที่เกิดจากการดำเนินการของผู้ประกอบการภายในโครงการ วางแผนผังว่าจะมีจุดรวมน้ำเสียที่จุดใด และจะระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะอย่างไร ให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด
- ทางเข้าออกโครงการ การออกแบบวางผังเพื่อเชื่อมทางเข้าออกกับถนนสาธารณะรวมทั้งความกว้างของทางเข้าออกเป็นสิ่งจำเป็นมากสำหรับโครงการเชิงกึ่ง นอกจากจะเป็นการอำนวยความสะดวกทั้งกับลูกค้าและผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าแล้ว ยังดึงดูดให้ลูกค้าอยากเข้าโครงการ หากสามารถเข้าออกโครงการได้อย่างสะดวกสบาย

8.2 บริบทและช่วงเวลาับลักษณะการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน

หากดูตามเงื่อนไขเวลาแล้วจะเห็นว่า การขยายโครงการนั้นในช่วงแรกเกิดขึ้นทุก ๆ 12-13 ปี หากแต่ระยะห่างระหว่างโครงการเชิงกึ่งรังสิตกับโครงการศูนย์อะไหล่รังสิตและโครงการเชิงกึ่งวังน้อย ระยะเวลาที่การเว้นช่วงนั้นสั้นลงเป็น 7-8 ปี แสดงให้เห็นว่า การเจริญของเมืองโตเร็วขึ้น แต่จากการถึงจุดอิ่มตัวของธุรกิจ ณ ปัจจุบัน ที่ไม่มีการเพิ่มจำนวนขึ้นของผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการเดิมไม่มีความต้องการที่จะขยายสาขาหรือไม่ จึงทำให้คาดการณ์ว่าการขยายโรงงานน่าจะไม่เกิดขึ้นเร็ววันนี้

หากมองย้อนไปในระยะแรกที่มีการขยายจากเชิงกึ่งปทุมวันมาที่โครงการเชิงกึ่งหลักสี่นั้น เกิดจากข้อจำกัดด้านการใช้พื้นที่ที่มีมากขึ้นทุกวัน เนื่องจากพื้นที่ในเขตปทุมวันนั้นเป็นที่พื้นที่ใจกลางเมือง อีกทั้งการครอบครองพื้นที่ดังกล่าวเป็นเพียงสัญญาเช่าระยะยาว 30 ปี ไม่ได้เป็นการซื้อกรรมสิทธิ์ผูกขาด เมื่อผู้ประกอบการดำเนินธุรกิจได้ไปสักพัก จึงเตรียมพื้นที่ใหม่เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ เมื่อหมดสัญญา โดยมีการย้ายทำเลออกมาบริเวณชานเมือง คือ บริเวณเชิงกึ่งหลักสี่ จนกระทั่งพื้นที่ดังกล่าวถึงจุดอิ่มตัว ผู้ประกอบการได้รวมตัวกัน ออกมาลงทุนพื้นที่โครงการใหม่บริเวณรังสิต เริ่มแรกไม่ค่อยประสบความสำเร็จ อาจเนื่องมาจากเป็นช่วงที่ตรงกับวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ และด้วยข้อจำกัดทางพื้นที่เดิมนั้นไม่ได้บีบคั้นมากพอ แต่เมื่อโครงการเปิดได้ระยะหนึ่งสามารถสร้างกลุ่มลูกค้าได้ โครงการเชิงกึ่งรังสิตจึงกลายเป็นที่นิยม แม้ว่าโครงการยังคงยึดรูปแบบเดิม กล่าวคือ รูปแบบอาคารยังคงเป็นตึกแถว และไม่ได้ให้ความสำคัญกับพื้นที่ส่วนกลางเท่าที่ควร ไม่ว่าจะเป็น พื้นที่จอดรถ ทางสัญจร พื้นที่เปิดโล่ง เป็นต้น

ส่วนโครงการล่าสุดอย่างโครงการศูนย์อะไหล่รังสิต และเชิงกึ่งวังน้อย ต่างก็สร้างเสร็จพร้อมกัน แม้ว่ารูปแบบโครงการทั้ง 2 จะมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีการออกแบบที่ดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบอาคารที่มีความหลากหลายยิ่งขึ้น มีทั้งส่วนที่เป็นตึกแถว และโกดังด้านหลังโครงการซึ่งเป็นพื้นที่รองรับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ภายในโครงการ พื้นที่ส่วนกลางอย่างพื้นที่จอดรถ ความกว้างของเส้นทางสัญจร เป็นต้น หากแต่ทั้ง 2 โครงการประสบความสำเร็จไม่เท่ากัน กล่าวคือ ศูนย์อะไหล่รังสิตได้รับความนิยมมากกว่าทั้งจากกลุ่มผู้ประกอบการเองและกลุ่มลูกค้า ทั้งนี้เหตุผลสำคัญเนื่องจากทำเลที่ตั้ง



ที่แตกต่างกัน ในมุมมองของผู้ประกอบการเองเห็นว่า หากเลือกได้ก็อยากจะเลือกทำเลที่ตั้งที่ใกล้กับหน้าร้านเดิม เพื่อความสะดวกในการขนส่งโอนถ่ายสินค้าระหว่างร้าน และในเรื่องที่อยู่อาศัยที่ต้องการเลือกที่อยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยเดิมมากกว่า และเมื่อผู้ประกอบการส่วนใหญ่คิดเห็นอย่างนี้แล้ว ส่งผลให้รังสิตกลายเป็นแหล่งที่มีสินค้าให้เลือกและเปรียบเทียบมากเนื่องจากโครงการเชิงกึ่งรังสิตและศูนย์อะไหล่รังสิตอยู่ใกล้กัน ด้วยเหตุนี้เองส่งผลให้โครงการเชิงกึ่งวังน้อย ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ทั้งๆ ที่มีการออกแบบที่ใกล้เคียงกับโครงการศูนย์อะไหล่รังสิต สร้างเสร็จในเวลาใกล้เคียงกัน และมีความขายดีเกินคาด และที่ดินภายในโครงการถูกกว่าก็ตาม

เห็นได้ว่า หากในอนาคตจะมีการขยายสาขาโครงการเชิงกึ่งเพิ่มเติม ผู้ลงทุนนั้นต้องศึกษาปัจจัยรอบด้าน เพื่อให้โครงการนั้นเป็นที่ยอมรับและประสบความสำเร็จ แม้ว่าโครงการนั้นจะได้รับการออกแบบดีมาเพียงใด หากไม่เป็นที่ต้องการของผู้ประกอบการ และตั้งอยู่ในทำเลที่ทั้งผู้ประกอบการและลูกค้าไม่สะดวกในการเดินทางเข้าถึงแล้ว ก็เป็นเรื่องยากที่โครงการดังกล่าวจะประสบความสำเร็จ

9. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในอนาคต

การวิจัยครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาในภาพกว้างและจำกัดบริเวณ โดยเลือกศึกษาเฉพาะโครงการเชิงกึ่งที่ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน-วิภาวดีเท่านั้น เนื่องจากข้อจำกัดในการเก็บข้อมูลซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่ได้นั้นได้มาจากการสำรวจและลงพื้นที่ศึกษาจริง เนื่องจากฐานข้อมูลที่ใช้สำหรับอ้างอิงนั้นไม่มากนัก จึงอาศัยระยะเวลาในการรวบรวมข้อมูล อีกทั้งโครงการเชิงกึ่งยังถือเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่คนเฉพาะกลุ่มเท่านั้นที่ให้ความสนใจ และมีความเข้าใจลักษณะเฉพาะของโครงการว่า โครงการเชิงกึ่งมีลักษณะเฉพาะอย่างไร ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป ดังนี้

1. ศึกษากรณีศึกษาเพิ่มเติม สำหรับโครงการเชิงกึ่งที่ไม่ได้ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน - วิภาวดี เพื่อทำการศึกษาและเปรียบเทียบลักษณะการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพว่าทำเลที่ตั้ง พัฒนาการรูปแบบอาคาร ผังบริเวณโครงการ และพื้นที่ใช้สอยของโครงการเชิงกึ่งมีความเหมือนหรือแตกต่างจากโครงการเชิงกึ่งที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแล้วหรือไม่ อย่างไร

2. เนื่องจากข้อจำกัดในการสัมภาษณ์จากเจ้าของโครงการและสถาปนิกผู้ออกแบบโครงการถึงแนวความคิดในการออกแบบโครงการแล้ว การศึกษาครั้งต่อไปอาจจะศึกษาความคิดเห็นจากผู้ใช้งานโดยตรงนอกเหนือจากกลุ่มผู้ประกอบการ โดยการเก็บข้อมูลผ่านกลุ่มลูกค้าถึงพฤติกรรมการใช้พื้นที่โครงการ ความพึงพอใจในการเข้าใช้พื้นที่ เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวกลับไปย้อนคิดในกระบวนการออกแบบได้ว่าโครงการควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อดึงดูดลูกค้าให้เข้าโครงการ และสามารถเสนอแนะแนวทางการออกแบบโครงการเชิงกึ่งในอนาคตที่มีความสอดคล้องลักษณะการประกอบธุรกิจอะไหล่รถยนต์เก่า และพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของลูกค้า

หมายเหตุ : สำหรับผู้ประกอบการ แม้ว่าจะไม่ได้รวมกลุ่มกันประกอบกิจการอยู่ภายในโครงการเดียวกันทั้งหมด แต่ในความเป็นจริงแล้วผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในแต่ละโครงการต่างเป็นผู้ประกอบการที่มีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กันเรียกว่าเป็นกลุ่มผู้ประกอบการกลุ่มเดียวกันก็ได้ เนื่องจากธุรกิจเชิงกึ่งเป็นธุรกิจที่ขยายกิจการ เพิ่มสาขาภายในหมู่เครือญาติเป็นสำคัญ



ตารางที่ 1: ประเด็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

[illegible]

ตารางที่ 2: ประเด็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์สถาปนิกผู้ออกแบบโครงการ

[illegible]



บรรณานุกรม และการสัมภาษณ์

- “เชียงใหม่แหล่งอะไหล่จักรยาน”. วารสารฟอร์มูลา. 2548. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2552, จาก <http://www.btworldlease.co.th/motorcyclesNEWS090.htm>
- เพ็ญศรี ฉันทวรารักษ์. แนวทางการเปลี่ยนแปลงของตึกแถวในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์. 2529.
- จิรเดช แดนโพธิ์. กรรมการผู้จัดการ, บริษัทอาเซอร์ อคติเทค จำกัด. สัมภาษณ์. (22 ธันวาคม 2553).
- โสภณ ปวรมงคลิต. ผู้ประกอบการภายในโครงการเชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์. (13 มกราคม 2554).
- กมลวรรณ ปานวรารักษ์. ผู้ประกอบการภายในโครงการเชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์ (13 มกราคม 2554).
- ชมชนก คงสุวรรณ. ผู้ประกอบการภายในโครงการเชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์, (2554, 13 มกราคม).
- เกรียงศักดิ์ ยืนยงกุลวุฒิ. ผู้ประกอบการภายในโครงการศูนย์อะไหล่เชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์, (18 มกราคม 2554).
- สมชาย อติชาตวณิชชน. ผู้ประกอบการภายในโครงการศูนย์อะไหล่เชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์, (15 มีนาคม 2554).
- วีระยุทธ ปทุมเจริญวัฒนา. ผู้ประกอบการภายในโครงการศูนย์อะไหล่เชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์, (17 มีนาคม 2554).
- ประเสริฐ จิรฉาวกุล. ผู้ประกอบการภายในโครงการศูนย์อะไหล่เชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์, (23 มีนาคม 2554).
- ฉัตรชัย ธนาธิงสินธ์. ผู้ประกอบการภายในโครงการศูนย์อะไหล่เชียงใหม่รังสิต. สัมภาษณ์, (23 มีนาคม 2554).

Siangkong: The evolution of building forms and floor plans shaped by used auto-parts business

Nattha Tiamchaiboontawee

Master Degree Student, Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University

Suwadee Thongsukplang Hansasooksin, Ph.D.

Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University

Abstract

Siangkong is a center of imported used auto parts. the preliminary study was conducted through five cases comprising the Pathumwan Siangkong, the Original one, and another four Siangkongs on Phahonyothin Road wich are Laksi, Rangsit, New Rangsit and Wangnoi. the researcher found that those projects ran different patterns of business. equally important, each project had different physical forms of buildings and site plans. Therefore, this research aimed at studying the patterns of used auto parts business, conceptual ideas and the investment manner of project owners. Moreover, it aimed to study the affecting factors to the movement of locations and the inter-relationship between business patterns and such locations. This was to examine the ways in which the project owners utilized project space and shaped project which would be more suitable for business patterns.

The researcher did reviewing historical documents, surveying, and interviewing with the entrepreneurs, a corporate, a project owner and an architect. As a consequence, two major issues were found. First, the change of Siangkong depended upon the urban context and timing. the growth of urban fabric along transportation networks to the regional parts considerably influenced the growth of business as well as the seeking of new location. The physical forms of Siangkong projects were better, comparing to the original one at Pathumwan. However, the achievement of each project depended on its location. Thus, the selection of the sites, the consideration of catchments areas and the preparation of project facilities were essential.



Second, the movement of the location was a mechanism influencing business patterns, building patterns, and project master plans, the interviews with entrepreneurs, a project owner and an architect found that despite the increasing demand to expand the business of the used auto parts, the form of Siangkong project tended to be smaller. Also, it could be a form of stand-alone project. In addition, the architects needed to pay more attention to the inter-connectedness between building forms, business patterns and the requirements of the entrepreneurs.



