

ที่ดินกับการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้ง

Land and decision Location Selection

นิกร น้อยพรม¹Nikorn Noiprom¹

Corresponding Author's Email: jose_097134124@hotmail.com

(Received: June 21, 2022; Revised: January 11, 2023; Accepted: February 14, 2023)

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นงานนำเสนอเพียงความรู้เบื้องต้น ซึ่งผู้เขียนได้เรียบเรียงขึ้นโดยมุ่งเน้นที่จะอธิบายเกี่ยวกับลักษณะของที่ดิน และการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้ง โดยขอบเขตของเนื้อหาคือการศึกษาทำความเข้าใจในกระบวนการตัดสินใจของภาคธุรกิจ ภาครัฐ และภาคครัวเรือนในเรื่องการกำหนดแบบแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง และการเลือกทำเลที่ตั้งของหน่วยงานเศรษฐกิจ ทั้งนี้ การเติบโตของเมืองและภูมิภาค มักจะนำไปสู่ปัญหาความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ ซึ่งถือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม ดังนั้น การทำความเข้าใจในการเลือกใช้ประโยชน์จากที่ดินจะทำให้ได้กรอบการวิเคราะห์เพื่อจัดการทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและมีเสถียรภาพพร้อมๆ กับการลดช่องว่างในเรื่องการกระจายรายได้ระหว่างพื้นที่เมืองและชนบทได้อย่างเป็นธรรม

คำสำคัญ: ที่ดิน การตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้ง

Abstract

This article aims to display only of the basic knowledge which the author has compiled with a focus on explaining the feature of the land and the decision to choose the location. The scope of the study is to understand the decision-making process of a business sector public sector and household sector in term of the pattern of land utilization factors affecting on the choice of location and the choice of economic units' location. The growth of cities and regions often lead to spatial inequality problems. This is a barrier to the overall development of the country. Therefore, to understand land selection provides an analytical framework for effective resource management. This results in sustainable and stable economic growth while narrowing the income gap between urban and rural areas fairly.

Keywords: land decision, location selection

ความนำ

ความแตกต่างของที่ดินในแต่ละพื้นที่มีส่วนสำคัญต่อการนำไปใช้ประโยชน์ รวมไปถึงเป็นตัวกำหนดราคาที่ดิน ผืนดังกล่าว ซึ่งก็จะส่งผลทำให้ต้นทุนรวมในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ แตกต่างกันด้วย ประเด็นของทำเลที่ตั้งที่มีความสำคัญต่อภาคธุรกิจที่จะสะท้อนความสามารถในการทำกำไรจากการผลิตอย่างเดียวนั้น หากแต่ภาคครัวเรือนที่จะต้องดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในชีวิต ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อไปทำงาน

การเดินทางท่องเที่ยว การเรียนหนังสือ หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่จะต้องมีการเดินทางซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสเกิดขึ้น รวมไปถึงภาครัฐที่ต้องเลือกที่ตั้งสำหรับการจัดการบริการภาครัฐเพื่อให้เกิดการจัดการทรัพยากรมีประสิทธิภาพมากที่สุด ดังนั้น การศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกทำเลและที่ตั้งเพื่อทำความเข้าใจปัจจัยที่กำหนดการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของหน่วยเศรษฐกิจต่างๆ ถือเป็นสิ่งจำเป็น ซึ่งจะช่วยให้เราสามารถวิเคราะห์การขยายตัวของหน่วยเศรษฐกิจในทิศทางต่างๆ ได้ดียิ่งขึ้น

¹ อาจารย์ประจำสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

¹ Lecturer, Economics Program, Faculty of Management science, Loei Rajabhat University

ที่ดินกับการกำหนดแบบแผนการใช้ประโยชน์

ที่ดินถือเป็นปัจจัยการผลิตที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากในกิจกรรมทางเศรษฐกิจรูปแบบต่างๆ ดังนั้น สัดส่วนการใช้ที่ดิน รวมไปถึงราคาของที่ดินจึงเป็นตัวแปรสำคัญที่กำหนดความสามารถในการแสวงหาประโยชน์ของที่เป็นเจ้าของที่ดินผืนนั้นๆ และพฤติกรรมการใช้ที่ดินของหน่วยเศรษฐกิจต่างๆ มีบทบาทต่อการกำหนดแบบแผนการพัฒนาโครงสร้างของภูมิภาคและเมือง (นิกร น้อยพรม, 2560) ทั้งนี้ การทำความเข้าใจในพฤติกรรมของการเปลี่ยนแปลงของตลาดที่ดินถือเป็นประโยชน์ต่อการคาดการณ์ทิศทางการเปลี่ยนแปลงในตลาดที่ดิน รวมไปถึงตลาดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการประกอบการวางแผนการลงทุนและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อรองรับกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

การกำหนดแบบแผนการใช้ที่ดินอย่างง่ายโดยทั่วไปมักจะใช้หลักการ "highest bidder is the winner" นั่นคือผู้ที่เสนอราคาสูงสุดจะเป็นผู้ชนะและได้ที่ดินไปครอบครองและนำไปใช้ประโยชน์ (Mills, 1972) ซึ่งในแต่ละพื้นที่มักจะมีความต้องการที่ดินไปเพื่อประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ กันออกไป ไม่ว่าจะเป็นการสร้างอาคารสำนักงาน สร้างโรงงานอุตสาหกรรม สร้างที่อยู่อาศัย รวมไปถึงเพื่อการเกษตร ซึ่งแต่ละกิจการก็จะมีต้นทุนการผลิต และรายรับที่แตกต่างกัน (นิพนธ์ วิเชียรน้อย, 2552) โดยเฉพาะการใช้ที่ดินในเขตเมืองที่ดินแต่ละประเภทจะต้องมีการกำหนดลงไปว่าจะใช้ก็เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมดในเขตเมืองนั้นๆ ทั้งนี้เพื่อเป็นการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในความรับผิดชอบของตนสำหรับแต่ละประเทศ ซึ่งความต้องการที่ดินของผู้ประกอบการนั้นโดยทั่วไปมักจะใช้ข้อมูลผลผลิตส่วนเพิ่ม (Marginal product) ของปัจจัยที่ดิน มาประกอบการตัดสินใจเพื่อซื้อ กล่าวคือ ที่ดินผืนใดที่มีผลผลิตส่วนเพิ่มสูง ก็ย่อมจะสร้างผลตอบแทนให้แก่เจ้าของที่ดินได้สูง อุปสงค์ของที่ดินและผืนนั้นก็ย่อมจะสูงตามไปด้วย (ไพบุลย์ ช่างเรียน, 2516) ดังนั้น ราคาของที่ดินแต่ละผืนที่ผู้ประกอบการเต็มใจจ่าย จึงมักจะขึ้นอยู่กับรายรับส่วนเพิ่มที่จะได้รับจากการนำที่ดินผืนดังกล่าวนั้นไปประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ จึงทำให้ผู้ที่ประสงค์จะใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนั้นแตกต่างกัน กระบวนการเสนอซื้อที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในลักษณะเช่นนี้ทำให้การ

กำหนดการใช้ที่ดินเกิดขึ้นได้พร้อมๆ กับการกำหนดราคาที่ดินผืนนั้นๆ

อย่างไรก็ตาม แบบแผนการใช้ที่ดินดังกล่าวก็สามารถเปลี่ยนแปลงได้ กล่าวคือ หากเศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตมากขึ้นความต้องการพื้นที่เพื่อใช้ในการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมหรืออาคารสำนักงานก็จะเพิ่มขึ้น ซึ่งก็จะส่งผลทำให้มีการเสนอซื้อในพื้นที่ที่อยู่อาศัยหรือพื้นที่ของการเกษตรในราคาที่สูง จนเกิดแรงจูงใจเพื่อขาย ซึ่งพื้นที่การเกษตรหรือที่อยู่อาศัยบางส่วนก็จะถูกเปลี่ยนประเภทการใช้งานมาเป็นโรงงานอุตสาหกรรม (Evans, 1983) ดังนั้น เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินก็จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างของเมืองไปโดยปริยาย

แนวคิดการเลือกทำเลที่ตั้ง

ราคาที่ดินที่มีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่นั้นจะทำให้ต้นทุนรวมในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเศรษฐกิจต่างๆ เกิดความแตกต่างกันด้วย คำถามที่ว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจจากภาคการผลิต และภาครัฐ ควรจะตั้งอยู่ที่ใดนั้นจึงถือเป็นประเด็นสำคัญนอกเหนือจากว่าจะผลิตสินค้าอะไรหรือให้บริการรูปแบบไหน รวมไปถึงภาคครัวเรือนเองก็ต้องคำนึงถึงว่าจะได้รับประโยชน์สูงสุดอย่างไร

ซึ่งคำตอบที่ว่า "อะไรควรตั้งอยู่ที่ไหน" มีความสำคัญเพราะเหตุผล 3 ประการคือ (นิพนธ์ วิเศษสุวรรณ, 2552)

1. ที่ดิน และ/หรือ ปัจจัยการผลิตอื่นๆ ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างสมบูรณ์ทำให้แต่ละพื้นที่ที่มีทรัพยากรต่างกัน จึงมีความได้เปรียบแตกต่างกัน (Natural-resource advantages) และจูงใจให้กิจกรรมซึ่งใช้ทรัพยากรต่างกันตั้งอยู่ในพื้นที่ที่แตกต่างกันไป ตามสภาพการที่อยู่ของทรัพยากรเหล่านั้น

2. การที่กิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง หรือหลายกิจกรรมที่มีความคล้ายคลึงกันมาอยู่รวมกันในพื้นที่หนึ่งๆ การรวมตัวกันของกิจกรรมเหล่านั้นในพื้นที่ทำเลหนึ่งๆ สามารถก่อให้เกิดการประหยัดจากการใช้ทรัพยากรร่วมกันได้ (Economics of spatial concentration)

3. สินค้าและบริการไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยสมบูรณ์ ทำให้ธุรกิจต่างๆ ต้องมีความเกี่ยวข้องกับ

การคมนาคมขนส่ง ดังนั้น ต้นทุนขนส่ง (Transport cost) จึงมีบทบาทให้หน่วยเศรษฐกิจต้องเลือกทำเลที่เหมาะสม เพราะในบางครั้ง การขนส่งที่ยากลำบาก อาจกลายเป็นต้นทุนที่สูงจนลดความได้เปรียบของทำเลที่มีทรัพยากรมากได้

ทั้งนี้ เราสามารถพิจารณาความสัมพันธ์ของคำว่าทำเลที่ตั้งกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้หลากหลายแนวทางด้วยกัน เช่น การพิจารณาความสัมพันธ์ของระยะทางกับกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกันว่าใกล้หรือไกล หรือการพิจารณาการกระจุกตัวและกระจายตัวของกิจกรรม รวมไปถึงการพิจารณาความเหมือนหรือต่างของที่ตั้งในเชิงกายภาพ โดยนัยของความสัมพันธ์ต่างๆ ดังกล่าวนั้นก็จะส่งผลต่อทั้งต้นทุนและผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับกิจกรรมในรูปแบบต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจนั่นเอง

กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเศรษฐกิจนั้นมักจะเกิดจากภาคเศรษฐกิจหลัก 3 กลุ่มด้วยกัน นั่นคือ ภาคการผลิต ภาคครัวเรือน และภาครัฐบาล ซึ่งภาคเศรษฐกิจทั้งสามภาคนี้จะต้องทำหน้าที่ในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์สูงสุดของตัวเองซึ่งแตกต่างกันออกไป กล่าวคือ ภาคธุรกิจ ซึ่งทำหน้าที่ผลิตสินค้าและบริการจะต้องพิจารณาต้นทุน รายรับ เพื่อวางแผนดำเนินการให้ได้รับกำไรสูงสุดเป็นเป้าหมายหลัก ภาคครัวเรือนที่จะต้องเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดเพื่อให้ได้รับอรรถประโยชน์สูงสุดจากสถานที่นั้น และภาครัฐที่จะต้องทำการเลือกสถานที่สำหรับการจัดบริการสาธารณะในรูปแบบต่างๆ ของรัฐ เช่น สถานที่ตั้งของส่วนราชการต่างๆ การสร้างสาธารณูปโภคและการสร้างการคมนาคมขนส่งซึ่งจำเป็นจะต้องใช้ที่ดินเป็นหลัก เพื่อให้การจัดการทรัพยากรสาธารณะเหล่านั้นมีประสิทธิภาพสูงสุด (อารยะ ปรีชาเมตตา, 2548) ซึ่งในการเลือกในกรณีต่างๆ นี้ ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องพิจารณาเลือกจากลักษณะของสินค้า การบริการ ผู้รับบริการ รวมไปถึงองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นๆ อีกมากมาย

การตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งอย่างง่ายของภาคเศรษฐกิจหลักทั้งสามกลุ่มข้างต้น เป็นการวิเคราะห์ระหว่างต้นทุนและผลตอบแทน (Cost-benefit analysis) เพื่อเลือกทำเลที่ตั้งที่สามารถให้ผลประโยชน์สุทธิสูงสุดต่อตัวเอง โดยการพิจารณาเลือกทำเลที่มีประสิทธิภาพต่อสังคม รวมไปถึง

จะต้องคำนึงถึงต้นทุนค่าเสียโอกาสและผลประโยชน์ของสังคมให้ครอบคลุมมากที่สุด ได้แก่ โครงสร้างต้นทุนการผลิต การขนส่ง รูปแบบการเดินทาง เป็นต้น (เยาวเรศ ทับพันธุ์, 2551) ซึ่งเป็นปัจจัยที่หน่วยทางเศรษฐกิจสามารถกำหนดได้ รวมไปถึงการสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ถนนหนทาง สาธารณูปโภคต่างๆ จากภาครัฐ ซึ่งถือเป็นปัจจัยภายนอก โดยปัจจัยทั้งหมดที่กล่าวมานั้นสามารถสร้างต้นทุนและผลประโยชน์ต่อภาคการผลิตและภาคครัวเรือนให้แตกต่างกันได้

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง

ในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งอย่างง่ายของภาคเศรษฐกิจหลักทั้งสามกลุ่มนั้น มักจะมีเหตุผลและมุมมองที่แตกต่างกันมากมาย แต่อย่างไรก็ตามสิ่งที่ถือเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของภาคเศรษฐกิจทั้งสามนั้น มักจะประกอบไปด้วย

1. ความไม่ต้องการเคลื่อนย้าย ในการเลือกทำเลที่ตั้งของทั้งภาคการผลิต ภาคครัวเรือน รวมไปถึงภาครัฐ มักจะคำนึงถึงความมั่นคงถาวรในการสร้างที่อยู่อาศัยฐานการผลิต รวมไปถึงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ทั้งนี้เมื่อภาคเศรษฐกิจใดก็ตามเลือกที่ตั้ง ณ ที่ใดที่หนึ่งแล้ว ก็มักจะมีเหตุผลหลายๆ อย่างที่ช่วยสนับสนุนให้ดำรงอยู่ในสถานที่นั้นต่อไปเรื่อยๆ เช่น เมื่อระยะเวลาผ่านไปโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่บริเวณนั้นๆ อาจพัฒนาขึ้นมา หรือเกิดการพัฒนาไปพร้อมๆ กัน ซึ่งก็จะเป็นเหตุผลที่ช่วยเสริมให้ไม่อยากจะย้ายที่ตั้งไปที่อื่นๆ (บุญกิจ ว่องไวกิจไพศาล, 2551) รวมไปถึงความผูกพันที่เกิดขึ้นจากการอยู่อาศัยในสถานที่นั้นก็ถือเป็นเหตุผลหนึ่งที่จะช่วยให้ภาคเศรษฐกิจนั้นไม่อยากจะเคลื่อนย้ายไปสถานที่อื่น ๆ

2. ความสะดวก มีบทบาทต่อการกำหนดต้นทุนและผลตอบแทน รวมไปถึงอรรถประโยชน์ได้โดยตรง ซึ่งทำเลที่ตั้งหนึ่งๆ นั้นจะมีความได้เปรียบทำเลอื่นๆ ได้ในหลากหลายมิติ เช่น ในแง่ของการเคลื่อนย้ายทั้งคนและสิ่งของ และในแง่ของการเข้าถึงเพื่อดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวัน ซึ่งมักจะมีผลต่อความเต็มใจจ่ายเพื่อซื้อที่ดิน โดยความเต็มใจจ่ายจะสูงมากเมื่อทำเลนั้นมีความสะดวกสบายและสามารถเข้าถึงกิจกรรมต่างๆ ได้ดี ทั้งนี้ ความสะดวกสบายที่ได้รับจาก

ทำเลที่ตั้งหนึ่งๆ นั้น มักจะถูกกำหนดโดยปัจจัยต่างๆ มากมาย แต่ที่เห็นได้ชัดเจนและมักถูกหยิบยกมาพิจารณาเพื่อประกอบการตัดสินใจในการเลือกทำเลที่ตั้งก็คือระยะทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ซึ่งทั้งสองถูกกำหนดโดยวิธีการเดินทาง และโครงข่ายทางการคมนาคม รวมไปถึงเส้นทางสัญจร โดยบุคคลแต่ละรายมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในแต่ละวันไม่เหมือนกัน ทำให้แบบแผนการเดินทางไม่เหมือนกันซึ่งก็จะส่งผลต่อต้นทุนในการทำกิจกรรมแตกต่างกันนั่นเอง

3. ราคาที่ดิน ราคาค่า (Price) สินค้าหรือบริการถือเป็นปัจจัยทางตรง (Direct Determinant) ปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญในการตัดสินใจในการบริโภคของหน่วยทางเศรษฐกิจทั้งหมดในระบบเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ที่ดินมีลักษณะคงทนถาวรและมีลักษณะของอุปทานที่ค่อนข้างคงที่ ทำให้ประโยชน์ใช้สอยที่ดินมีอยู่เป็นเวลานาน เราจึงสามารถแสวงหาประโยชน์ได้ตลอดอายุการใช้งานของที่ดินผืนนั้น (Abrams, 1971) อย่างไรก็ตาม การที่ที่ดินผืนหนึ่งๆ ไม่ได้มีราคากำกับไว้แต่ก็มีได้หมายความว่าราคาที่ดินผืนนั้นไม่มีราคาเพราะสินค้าทุกชนิดในระบบเศรษฐกิจต้องมีราคาเสมอ ดังนั้น ผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดินย่อมต้องมีระดับราคาหนึ่งๆ ที่พร้อมจะเสนอขายอยู่เสมอเพื่อสะท้อนให้เห็น "มูลค่า" ของที่ดินผืนนั้นๆ ซึ่งอาจจะสูงหรือต่ำก็ได้ขึ้นอยู่กับต้นทุนค่าเสียโอกาสของการใช้ที่ดินนั้น ในส่วนของผู้ที่ต้องการเป็นเจ้าของที่ดินก็จะยินดีจ่าย "ราคา" ที่สะท้อน "มูลค่า หรือประโยชน์" (Mills, 1972) ที่จะได้รับจากที่ดินผืนนั้น ซึ่งจะสูงหรือต่ำมากน้อยเพียงใดก็จะขึ้นอยู่กับโอกาสและแบบแผนการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของแต่ละบุคคลนั่นเอง

4. ต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการขนส่งถือเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งในการเลือกทำเลที่ตั้งของภาคเศรษฐกิจทั้งหมดในระบบเศรษฐกิจ ทั้งนี้ก็เพราะว่าต้นทุนดังกล่าวสามารถนำมาเปรียบเทียบในเชิงปริมาณได้ง่ายที่สุด กิจกรรมการผลิตในรูปแบบต่างๆ ในระบบเศรษฐกิจทั้งปัจจัยการผลิต ผลผลิตได้มีการเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี หากแต่มีต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเข้ามารวมอยู่ด้วย ทั้งในรูปของค่าขนส่ง และต้นทุนที่ไม่ใช่ตัวเงิน เช่น เวลาในการเดินทางและขนส่ง รวมไปถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเดินทางและการขนส่ง เป็นต้น (Needham, 1981) ทำให้แท้จริงแล้ว

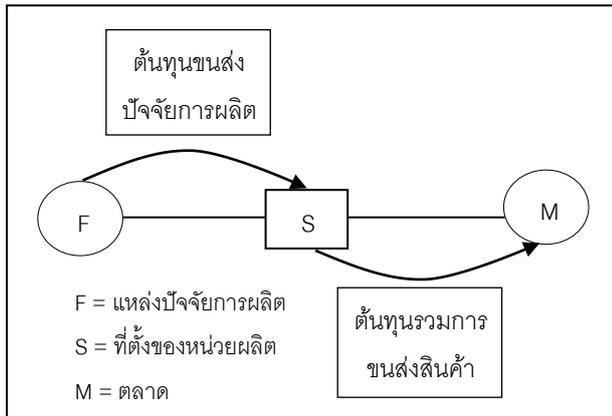
ทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมเป็นตัวแปรที่ถือว่ามีความสำคัญต่อเป้าหมายของกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งหมด

5. นโยบายรัฐ นโยบายของภาครัฐเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการกำหนดการเลือกทำเลที่ตั้งเพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้งภาครัฐ ภาคการผลิต และภาคครัวเรือน ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยการใช้นโยบายต่างๆ เช่น นโยบายที่เกี่ยวกับที่ดินโดยตรง ได้แก่ การกำหนดผังเมือง การกำหนดพื้นที่สีเขียวและพื้นที่เพื่ออุตสาหกรรม ซึ่งก็จะส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยตรง นโยบายทางการเงินการคลัง เช่น นโยบายภาษี การควบคุมค่าเช่า การลงทุนในการสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ในด้านต่างๆ นอกจากนั้นแล้วยังมีนโยบายอื่นๆ ที่ในแต่ละพื้นที่ต้องดำเนินการอยู่แล้ว เช่น การดูแลสิ่งแวดล้อม การกำจัดขยะ การควบคุมของบริการสาธารณะต่างๆ ที่มีผลต่อการความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นหรือน้อยลง ซึ่งก็จะมีผลต่อราคาที่ดินรวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ต่อไป

การเลือกทำเลที่ตั้งของภาคธุรกิจ ภาคครัวเรือน และภาครัฐ

1. ภาคธุรกิจ ทฤษฎีว่าด้วยการเลือกทำเลที่ตั้งของหน่วยผลิต มักจะอาศัยการพิจารณาตัวแปรค่าขนส่งเป็นหลักเพื่อการอธิบายการดำเนินกิจกรรม การผลิตหนึ่งๆ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการใช้ปัจจัยการผลิต รวมไปถึงจะต้องมีโยกย้ายปัจจัยการผลิตและเลือกประสมปัจจัยการผลิตในสัดส่วนที่แตกต่างกัน (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2552) ดังนั้นไม่ว่าหน่วยผลิตจะตั้งอยู่ที่ใดก็ตามจะต้องมีการขนส่งทั้งปัจจัยการผลิตจากแหล่งปัจจัยการผลิตและผลผลิตไปสู่ตลาดเพื่อจำหน่าย ทำให้หน่วยผลิตจะต้องแบกรับต้นทุนค่าขนส่งรวม (Transport cost: TC) ซึ่งประกอบไปด้วย ต้นทุนค่าขนส่งปัจจัยการผลิต (Procurement costs: PC) บวกกับต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อไปจำหน่าย (Distribution costs: DC) ซึ่งพิจารณาได้จาก (ภาพที่ 1) นั่นคือ หากหน่วยผลิตตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งปัจจัยการผลิต F ก็จะมีผลให้ต้นทุนค่าขนส่งปัจจัยการผลิตลดลง แต่ต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อไปจำหน่ายยังตลาดก็จะเพิ่มขึ้น ทำให้การเลือกทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม (Optimal location) เพื่อการผลิตจึงมักต้องพิจารณาถ่วงน้ำหนัก

ของต้นทุนทั้งสองส่วนนี้ในทิศทางที่จะทำให้ต้นทุนขนส่งรวมต่ำสุด



ภาพที่ 1 โครงสร้างต้นทุนค่าขนส่งของหน่วยผลิต

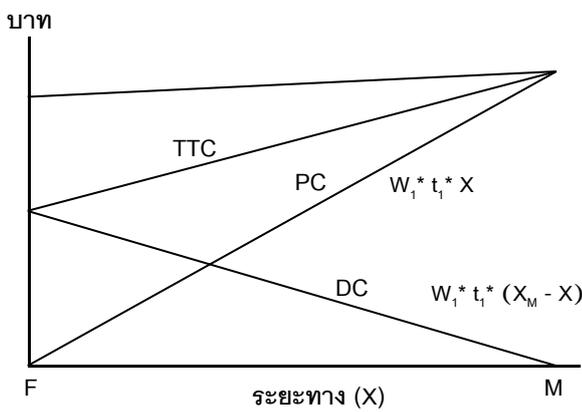
สมมติให้ หน่วยผลิตหนึ่งเป็นบริษัทผลิตทุเรียนอบแห้ง ซึ่งต้องใช้ทุเรียนสดเป็นวัตถุดิบสำคัญ และทุเรียนแต่ละลูกจะมีน้ำหนักที่แตกต่างกัน เช่น 10 กิโลกรัมต่อ 1 หน่วยสินค้า แต่เมื่อนำมาผลิตเป็นทุเรียนอบแห้งแล้ว น้ำหนักแต่ละหน่วยจะเท่ากับ 2 กิโลกรัม ส่วนอัตราค่าขนส่งทุเรียนสดและทุเรียนอบแห้งนั้นก็แตกต่างกัน โดยกำหนดให้การขนส่งทุเรียนสดมีอัตราค่าขนส่งต่อหน่วยของน้ำหนักเท่ากับ 5 บาทต่อกิโลเมตร และการขนส่งทุเรียนอบแห้งซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการดูแลรักษาดีกว่าเพื่อป้องกันการแตกหัก ทำให้อัตราค่าขนส่งต่อหน่วยของน้ำหนักเท่ากับ 10 บาทต่อกิโลเมตร ดังนั้น ถ้าต้องการขนส่งทุเรียนสดเป็นระยะทาง X กิโลเมตร ก็แสดงว่า ต้นทุนขนส่งปัจจัยการผลิต (Procurement costs) เท่ากับ 10 กิโลกรัม คูณอัตราค่าขนส่ง 5 บาท คูณระยะทาง X กิโลเมตร และเมื่อผลิตเป็นทุเรียนอบแห้งเรียบร้อยแล้ว ก็จะต้องขนส่งไปเพื่อจำหน่ายที่ตลาด ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากแหล่งปัจจัยการผลิต Y กิโลเมตร หรือห่างจากที่ตั้งของหน่วยผลิตเท่ากับระยะทาง Y - X กิโลเมตร ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Distribution costs) เท่ากับ 1 กิโลกรัม คูณอัตราค่าขนส่ง 10 บาท คูณระยะทาง Y - X ซึ่งพิจารณาได้จาก (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 การคำนวณค่าขนส่งของบริษัทผลิตทุเรียนอบแห้ง

	ปริมาณปัจจัยการผลิต (ทุเรียนสด)	ผลผลิต (ทุเรียนอบแห้ง)
น้ำหนัก (w_1)	10 กก.	2 กก.
อัตราค่าขนส่งต่อหน่วยน้ำหนักต่อกิโลเมตร (t_1)	5 บาท	10 บาท
น้ำหนักคิดเป็นเงิน ($w_1 * t_1$)	50 บาท	20 บาท
ระยะทาง (กม.)	X	Y - X
ต้นทุนขนส่งปัจจัยการผลิต (ทุเรียนสด)	$W_1 * t_1 * X$	
ต้นทุนขนส่งสินค้า (ทุเรียนอบแห้ง)		$W_1 * t_1 * (Y - X)$

ที่มา: จากการคำนวณ

ทั้งนี้ เราสามารถนำข้อมูลจากตารางที่ 1 มาสร้างเป็นกราฟเพื่อแสดงค่าขนส่งปัจจัยการผลิต ค่าขนส่งสินค้า และค่าขนส่งรวม ได้ดังภาพที่ 2 โดยกำหนดให้แกนตั้งแสดงค่าขนส่งรวม และแกนนอนเป็นระยะทางจากแหล่งปัจจัยการผลิต และกำหนดให้จุดกำเนิดเป็นแหล่งปัจจัยการผลิต (F) และให้ (M) เป็นตลาด ซึ่งตั้งอยู่ห่างจาก F เป็นระยะทาง Y กิโลเมตร ถ้าหน่วยผลิตตั้งอยู่ ณ ทำเลของปัจจัยการผลิต หน่วยผลิตก็จะมีภาระการขนส่งปัจจัยการผลิต แต่ก็จะต้องมีภาระต้นทุนขนส่งสินค้าไปจำหน่ายที่ตลาดในระยะทาง Y กิโลเมตร และเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงที่ตั้งของหน่วยผลิตห่างจากปัจจัยการผลิตทุกๆ 1 กิโลเมตร ต้นทุนการขนส่งวัตถุดิบ (PC) จะเพิ่มขึ้นเท่ากับ 50 บาท ต่อกิโลเมตร ในขณะที่ต้นทุนการขนส่งสินค้าไปยังตลาด (DC) ก็จะลดลง 60 บาทต่อกิโลกรัม กระทั่งหน่วยผลิตขยับไปตั้งอยู่ที่ตลาด (M) หน่วยผลิตก็จะมีภาระต้นทุนการขนส่งสินค้า แต่จะมีแค่ต้นทุนขนส่งปัจจัยการผลิตเท่านั้น ดังนั้น ต้นทุนรวมการขนส่งของหน่วยผลิตนี้ (TTC) ในแต่ละทำเลที่ตั้งจะเท่ากับผลรวมของ PC และ DC นั่นเอง



ภาพที่ 2 ค่าขนส่งปัจจัยการผลิตและสินค้าของหน่วยผลิต

ในกรณีข้างต้นนั้นสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า ตัวแปรสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งรวมของหน่วยผลิตเปลี่ยนแปลงนั้นประกอบไปด้วย อัตราค่าขนส่งต่อระยะทาง (The rate of transport cost: t_1) และระยะทางที่ขนส่ง (Distance: X) รวมไปถึงน้ำหนักของสิ่งที่ขนส่ง (Weight: w_1) หนึ่ง หากหน่วยผลิตได้ใช้ปัจจัยการผลิตจำนวนมาก หรือมีลักษณะที่แตกหักและเน่าเสียได้ง่าย หรือเป็นวัตถุที่อันตราย ก็จะมีภาระต้นทุนในการขนส่งปัจจัยการผลิตเหล่านั้นสูง ดังนั้น หากเลือกที่ตั้งเพื่อทำการผลิตใกล้แหล่งปัจจัยการผลิต ก็จะสามารถประหยัดต้นทุนการขนส่งทำให้ได้กำไรเพิ่มขึ้น ในขณะที่หน่วยผลิตที่ผลิตสินค้าที่มีน้ำหนักมาก หรือแตกหัก และเน่าเสียได้ง่าย ถึงแม้จะทำการผลิตในจำนวนที่ไม่มาก ก็จะมีต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อไปจำหน่ายยังตลาดมาก ดังนั้น การตั้งหน่วยผลิตใกล้ตลาดก็จะทำให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำกว่านั่นเอง

2. ภาคครัวเรือน ครัวเรือน มีบทบาทเป็นผู้บริโภค ที่มีเป้าหมายคือการแสวงหาอรรถประโยชน์สูงสุดภายใต้งบประมาณที่จำกัด (Maximize utility) จากการบริโภคสินค้าและบริการ โดยที่อยู่อาศัยถือเป็นความต้องการพื้นฐานสำคัญของครัวเรือน ดังนั้น ท่าเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยรวมไปถึงขนาดของพื้นที่ก็สามารถทำให้ครัวเรือนมีความสุขเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ด้วย (Alonso, 1964) ซึ่งก็จะส่งผลให้ครัวเรือนต้องเผชิญกับการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่ 2 ประการ คือ การเลือกขนาดของพื้นที่ และที่อยู่อาศัยนั้นควรอยู่ใกล้ไกลจากศูนย์กลางเมืองมากน้อยเพียงใดนั่นเอง ทั้งนี้ ถ้าเมืองเป็นเมืองศูนย์กลางเดียว (Monocentric city) นั่นคือความเจริญกระจุกตัวอยู่แค่ใจกลางเมือง โดยเป็นแหล่งรวมของธุรกิจ แหล่งการ

จ้างงาน สถานศึกษา สถาบันบันเทิง ตลาดสินค้า ฯลฯ ทำให้ครัวเรือนต้องเดินทางเข้าและออกศูนย์กลางเมืองอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ก็แสดงว่า ต้นทุนการเดินทางเป็นปัจจัยโดยตรงต่อการเลือกที่อยู่อาศัย

ดังนั้น ถ้าหากครัวเรือนไหนไม่ชอบการการเดินทาง การเลือกที่อยู่อาศัยที่ไกลจากศูนย์กลางเมืองย่อมทำให้ความสุขในการใช้ชีวิตของเขาลดลง ส่วนครัวเรือนไหนที่เห็นว่าที่อยู่อาศัยที่ไกลจากศูนย์กลางเมืองนั้น มีความไม่แออัด และมีสภาพแวดล้อมที่ดี โดยพิจารณาแล้วว่าประโยชน์สุขที่ได้รับจากการอยู่ในบริเวณที่มีสภาพแวดล้อมดี ซึ่งไกลออกไปนั้นจะสูงมากพอที่จะชดเชยอัตราค่าเดินทางที่เพิ่มขึ้นตามระยะทางได้ จึงมีความเต็มใจจ่ายเพื่อซื้อที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น (นิกร น้อยพรม, 2560) นั่นคือ การเลือกพื้นที่ที่อยู่อาศัยขึ้นอยู่กับแต่ละบุคคลว่าให้คุณค่ากับ “การได้อย่างเสียอย่าง” (Trade-off) ระหว่างการเดินทางกับอรรถประโยชน์ (Utility) ที่ได้รับจากการพักอาศัยในบริเวณที่ไกลจากชุมชน งานสำรวจของประชากรของกรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก (นิรันท์ วิเศษวร, 2552) พบว่า การตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้ง โดยพิจารณาถ่วงดุลปัจจัยสำคัญ 2 ประการคือ ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีที่สุด กับการประหยัดเวลาในการเดินทาง โดยการถ่วงดุลดังกล่าว ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมต่างๆ เช่น การเดินทางเพื่อไปทำงานเพื่อหารายได้ การเดินทางเพื่อไปเที่ยว หรือการเดินทางเพื่อการศึกษา เป็นต้น ทำให้แต่ละคนมีระยะทางที่ยินดีเดินทางและรับต้นทุนเดินทางไกลที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม ในสถานการณ์ปัจจุบันเมืองมีการพัฒนาให้มีหลายศูนย์กลาง (Polycentric city) นั่นคือ ความเจริญมีการกระจายตัวออกไปในหลายพื้นที่ การเลือกทำเลที่ตั้งของประชากรจะมีความสลับซับซ้อนขึ้น และมีปัจจัยสำหรับการตัดสินใจดังนี้

- 1) ปัจจัยความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงาน หรือแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวัน
- 2) ปัจจัยสภาพแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัย
- 3) ปัจจัยส่วนบุคคลและครัวเรือน เช่น รายได้ ซึ่งกำหนดความสามารถในการมียานพาหนะส่วนตัว รสนิยม จำนวนสมาชิกในครัวเรือน และพฤติกรรมการเดินทาง เป็นต้น

3. ภาครัฐบาล ภาครัฐที่ต้องเลือกที่ตั้งสำหรับการจัดการบริการของรัฐ ได้แก่ สาธารณูปโภคและการคมนาคมขนส่งซึ่งต้องใช้ที่ดินเป็นหลัก เพื่อให้การจัดการทรัพยากรมีประสิทธิภาพ ซึ่งการเลือกดำเนินกิจกรรมในกรณีต่างๆ นี้ ผู้เลือกต้องพิจารณาจากลักษณะของสินค้า บริการ ผู้ใช้ประโยชน์ และกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอีกจำนวนมาก ทำให้ต้องมีการวางแผนเกี่ยวกับการใช้เงินทุนเพื่อซื้อที่ดินหรือเช่าที่ดิน ซึ่งเรามักจะพบว่า การพยายามซื้อที่ดินจำนวนมากหรือหลายๆ แปลง เพื่อรวมกันให้ได้พื้นที่ใหญ่ตามจำนวนที่ต้องการพอที่จะนำไปพัฒนาสาธารณูปโภคอย่างใดอย่างหนึ่งค่อนข้างจะดำเนินไปอย่างล่าช้า และยากลำบาก ยิ่งไปกว่านั้นอาจมีเจ้าของที่ดินบางรายที่รับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาที่ดินดังกล่าว อาจพยายามเก็บที่ดินไว้ให้นานที่สุดเพื่อการโก่งราคาที่ดิน ทำให้ราคาตลาดของที่ดิน กับราคาที่ภาครัฐต้องจ่ายเพื่อเวนคืนที่ดินแต่ละผืนนั้นสามารถแตกต่างกันได้ โดยความแตกต่างจะมากน้อยเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับตัวแปรและสถานการณ์ที่หลากหลาย ทั้งนี้ ถ้าสมมติว่ารัฐใช้หลักการวิเคราะห์ต้นทุน ผลประโยชน์ (Cost-benefit analysis) รัฐจะตัดสินใจดำเนินโครงการก็ต่อเมื่อประโยชน์ส่วนเพิ่มของสังคมมากกว่าต้นทุนส่วนเพิ่มของสังคม ดังนั้น ปัจจัยที่จะมีบทบาทต่อการตัดสินใจของรัฐก็คือปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดต้นทุนและผลประโยชน์ของสังคม โดยหลักการพื้นฐานโครงการใดๆ จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดหรือกำไรสูงสุดจะต้องเป็นโครงการที่ทำให้ $MR = MC$ หรือ $MB = MC$ ทั้งนี้ แนวคิดของ Evans (2004) ในการวิเคราะห์ผลของการเวนคืนที่ดินจะมีผลต่อราคา สรุปได้ว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการของภาครัฐ จำนวนผู้ถือครองที่ดินที่เกี่ยวข้อง การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน และประวัติศาสตร์ของการถือครองที่ดิน คือตัวแปรสำคัญที่กำหนดระดับและปริมาณที่ดินที่สามารถเวนคืนได้ โดยถ้ารัฐต้องเวนคืนที่ดินเพื่อนำมาใช้ในจำนวนมากก็ยิ่งจะลำบาก เพราะเจ้าของที่ดินแต่ละรายก็จะต้องการระดับค่าชดเชยที่แตกต่างกัน การต่อรองเพื่อเรียกร้องให้เพิ่มค่าชดเชย ก็จะกลายเป็นต้นทุนเพิ่มให้กับภาครัฐ และสร้างความล่าช้าให้กับการพัฒนาพื้นที่เพื่อการจัดหาสาธารณูปโภค (นิธินันท์ วิศเวศวร, 2552) ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวนั้นรัฐจึงจำเป็นต้องหาราคากลางที่จะจ่ายให้แก่เจ้าของที่ทุกรายในอัตราเท่ากัน อย่างไรก็ตามเจ้าของที่อาจได้ค่าชดเชยสูงหรือต่ำแตกต่างกัน ราคาจึงไม่สามารถ

สะท้อนต้นทุนค่าเสียโอกาสของการใช้ทรัพยากรได้ และทำให้ระบบเศรษฐกิจต้องเผชิญกับความล้มเหลวของตลาด รวมไปถึงการจัดสรรทรัพยากรที่ไม่มีประสิทธิภาพสูงสุดในที่สุด

บทสรุป

บทความนี้ได้พยายามชี้ให้เห็นว่าการศึกษาลักษณะของที่ดินและพฤติกรรมของหน่วยเศรษฐกิจที่จำเป็นต้องเลือกใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งทั้งภาครัฐกิจ ภาคครัวเรือน และภาครัฐ ต่างก็มีเหตุผลในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งการกำหนดแบบแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมือง เพื่อรองรับกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างดี

กล่าวโดยสรุป ที่ดินในฐานะที่เป็นปัจจัยการผลิตที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ และมีความคงทนถาวรรวมถึงมีคุณลักษณะที่ค่อนข้างเฉพาะตัวทำให้การวิเคราะห์การกำหนดราคาที่ดินที่เหมาะสมต้องกระทำในบริบทของความสัมพันธ์กับผังโครงสร้างของเมือง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับกิจกรรมอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับตลาดสินค้า ตลาดที่อยู่อาศัย รวมไปถึงการเดินทางและการขนส่ง ผนวกกับบริบทของความไม่แน่นอนของสภาพเศรษฐกิจและโอกาสของการใช้ประโยชน์ที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต ทำให้ราคาที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งในการเลือกทำเลที่ตั้งของหน่วยเศรษฐกิจต่างๆ ถือเป็นหนึ่งปัญหาที่สำคัญที่ต้องตัดสินใจเพื่อให้ได้มาซึ่งกำไรสูงสุด หรือประโยชน์สูงสุด โดยเนื้อหาในบทความนี้พยายามชี้ให้เห็นว่าปัจจัยพื้นฐานที่ไม่ว่าจะจะเป็นหน่วยผลิตหรือหน่วยครัวเรือนจะต้องคำนึงถึงเบื้องต้น คือ เงื่อนไขการเดินทางและขนส่งที่สร้างภาระต้นทุนให้กับทุกฝ่าย กระบวนการตัดสินใจที่มีการเดินทางเป็นข้อจำกัด ทำให้เกิดการแข่งขันกันใช้ที่ดินในบริเวณที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เพื่อประหยัดต้นทุนการขนส่ง ได้นำไปสู่พัฒนาการของความเป็นชุมชน และความ เป็นเมืองในที่สุด อย่างไรก็ตาม ตัวแปรอื่นๆ เช่น รสนิยม สิ่งแวดล้อม รายได้ อำนาจการแข่งขันกันระหว่างหน่วยผลิต ก็ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่หน่วยเศรษฐกิจนำมาพิจารณาเมื่อเลือกทำเลที่ตั้งด้วย ทำให้ในที่สุด การกระจาย หรือการกระจุกตัวของเศรษฐกิจในที่ต่างๆ จะนำไปสู่การกำหนดโครงสร้างของเมืองต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- นิกร น้อยพรม. (2560). ตลาดที่ดินและรูปแบบของการใช้ที่ดินกับโครงสร้างของเมือง. *วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย*, 42(12), 1-11.
- นิรันดร์ วิศเวศวร. (2552). *เศรษฐศาสตร์วิเคราะห์ด้วยเมืองและภูมิภาค*. กรุงเทพฯ: บริษัท มิสเตอร์ ก๊อปปี จำกัด.
- นิพันธ์ วิเชียรน้อย. (2552). การผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเทศไทย. *วารสารกรมโยธาธิการและผังเมือง*, 22(2552), 27-38.
- บุญกิจ ว่องไวกิจไพศาล. (2551). *เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ไพบุลย์ ช่างเรียน. (2516). *การปกครองมหานคร*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด.
- เยาวเรศ ทับพันธุ์. (2551). *การประเมินโครงการตามแนวทางเศรษฐศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. (2552). *หลักเศรษฐศาสตร์จุลภาค* (พิมพ์ครั้งที่ 19). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อารยะ ปรีชาเมตตา. (2548). *ทฤษฎีการขยายตัวของเศรษฐกิจชุมชนเมือง*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Abrams, C. (1971). *The Language of Cities A Glossary of Terms*, (New York, The Macmillan Co., Ltd.), p. 171
- Alonso, W. (1964). *Location and land use: Towards a General Theory of land Rents*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Evans, A. W. (1983). The Determination of the Price of Land. *Urban Studies*, 20(2), 119-129.
- Evans, (2004). *Economics and Land Use Planning*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Mills, E. S. (1972). *Studies in the Structure of the Urban Economy*. Baltimore and London: Johns Hopkins Press.
- Needham, B. (1981). A Neo-Classical Supply-Based Approach to Land Price. *Urban Studies*, 18(1), 91-104.