

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ข้อสรุปในการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขภาพพระประแดง ก็เพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงาน และเปรียบเทียบความแตกต่างของระยะทางที่ใช้ในการเดินทางแต่ละประเภท รวมทั้งการศึกษาความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม กับระยะทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ผลการศึกษาดังกล่าวน่าจะเป็นประโยชน์สำหรับภาครัฐบาล และเอกชนในการวางแผนจัดการให้บริการด้านสาธารณสุขภาค สาธารณูปการ การให้บริการด้านสินค้าและบริการพิเศษต่าง ๆ แก่ผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขภาพพระประแดง รวมทั้ง เป็นแนวทางการวางแผนจัดการแก่พื้นที่อุตสาหกรรมในเขตอื่น ๆ ด้วย

1. กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาประกอบด้วย ผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขภาพพระประแดงทั้งสิ้น 25 โรงงาน จำนวน 405 คน เป็นกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มด้วยวิธีการแบบชั้นภูมิ (Stratified sampling) ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรที่คาดว่าจะมีผลต่อความแตกต่างของระยะทางการเดินทาง และอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับปัจจัยทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

1.1 ตัวแปรทางด้านระยะทาง คือ ระยะทางการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม คือ

- 1.1 ระยะทางการเดินทาง ไปทำงาน
- 1.2 ระยะทางการเดินทางซื้ออาหาร
- 1.3 ระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน
- 1.4 ระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ
- 1.5 ระยะทางการเดินทางไปพักผ่อน

1.2 ตัวแปรทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม เป็นตัวแปรที่บอกถึงความสัมพันธ์กับระยะทางการเดินทางประเภทต่าง ๆ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย

## 2. วิธีการวิเคราะห์

การวิจัยครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจด้วยวิธีการดังนี้

- 2.1 อัตราร้อยละ เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของผู้ใช้แรงงานฯ และรูปแบบการเดินทางประจำวันแต่ละประเภท
- 2.2 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน กราฟ และแผนที่เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของระยะทางการเดินทางแต่ละประเภท
- 2.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ใช้สัมพัทธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคมกับระยะทางการเดินทางประจำวันแต่ละประเภท

## 3. สรุปผลการศึกษา

3.1 จากการวิเคราะห์ลักษณะของผู้ใช้แรงงานฯ จำนวน 405 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่นั้นเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และมีอายุระหว่าง 21-40 ปี ทำการสมรสแล้ว ระดับการศึกษาค่อนข้างต่ำ คือจบการศึกษาระหว่างชั้นประถมศึกษาตอนต้นถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ส่วนระดับรายได้มีระดับรายได้ต่ำคือระหว่าง 2,000-3,000 บาทต่อเดือน และส่วนใหญ่นั้นที่พักอาศัยเป็นบ้านพักของตัวเอง

### 3.2 รูปแบบการเดินทางประจำวัน

3.2.1 การเดินทางไปทำงาน ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางระยะไกลคือต่ำกว่า 1 กม. และพบว่าจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงเมื่อระยะทางการเดินทางเพิ่มขึ้น ผู้ใช้แรงงานเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด โดยที่ค่าพาหนะเดินทางไปกลับอยู่ระหว่าง 6-10 บาท และใช้ระยะเวลาเดินทางต่ำกว่า 15 นาที ปัญหาที่พบจากการเดินทางส่วนใหญ่นั้นคือ การจราจรติดขัด และการเดินทางมีทิศทางอยู่ภายในเขตสุขาภิบาลพระประแดงมากที่สุด

3.2.2 การเดินทางซื้ออาหาร ผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่ซื้ออาหารจากตลาดสดมากที่สุด โดยให้เหตุผลที่สำคัญว่า เพราะอยู่ใกล้ที่พักอาศัยและที่ทำงานสถานที่ซื้ออาหารส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางต่ำกว่า 1 กม. และพบว่า จำนวนผู้ใช้แรงงานฯ มีจำนวนลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น วิธีการเดินทางใช้วิธีเดินเท้ามากที่สุด จึงไม่เสียค่าพาหนะในการเดินทาง มีความถี่ในการเดินทาง 1 ครั้ง ต่อ 1 วันมากที่สุด และใช้เวลาเดินทางต่ำกว่า 15 นาที และมีทิศทางการเดินทางซื้อใกล้ที่พักอาศัย ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตสุขาภิบาลพระประแดง

3.2.3 การเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน ผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่ซื้อสินค้า

ประจำวันจากร้านค้ามากที่สุด โดยให้เหตุผลที่สำคัญว่า เพราะอยู่ใกล้ที่พักอาศัยมากที่สุด ร้านค้าส่วนใหญ่อยู่ในระยะทางการเดินทางระยะใกล้คือ ต่ำกว่า 1 กม. ทั้งนี้จำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดลงเมื่อระยะทางเดินทางเพิ่มขึ้น ความถี่ในการเดินทาง 1 ครั้งต่อ 7 วันมากที่สุด ระยะเวลาในการเดินทางต่ำกว่า 15 นาที ผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่จึงเดินทางโดยไม่ต้องเสียค่าพาหนะ และมีทิศทางการเดินทางซื้อใกล้ที่พักอาศัย ส่วนใหญ่ซื้อภายในเขตสุขาภิบาลพระประแดง

3.2.4 การเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ ผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่ซื้อสินค้าพิเศษจากร้านค้าและห้างสรรพสินค้ามากที่สุด สินค้าที่ซื้อจากห้างสรรพสินค้าได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องหนัง และเครื่องสำอาง และสินค้าที่ซื้อจากร้านค้าได้แก่ ผักตดเสื่อ-กางเกง เครื่องประดับ เพอร์เนเจอร์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า โดยการเดินทางทุกประเภทมีระยะทางอยู่ระหว่าง 1-5 กม. เสียค่าพาหนะเดินทาง 1-10 บาท และการเดินทางทุกประเภทมักจะมี ความถี่ในการเดินทางตั้งแต่มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง ยกเว้นเครื่องสำอางซึ่งมีความถี่ในการเดินทาง 1 ครั้งต่อ 1 เดือน และมีทิศทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่ซื้อในย่านศูนย์การค้าใหญ่ ๆ ในเขตกรุงเทพฯ โดยเฉพาะสินค้าพิเศษประเภทเครื่องแต่งกายและเครื่องประดับ

3.2.5 การเดินทางไปพักผ่อน ผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่ไม่เดินทางไปพักผ่อนยังสถานที่ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางค่อนข้างต่ำ เช่น โรงภาพยนตร์ และศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า ยกเว้นการเดินทางไปต่างจังหวัดที่มีค่าพาหนะในการเดินทางค่อนข้างสูง แต่เป็นการเดินทางที่มีความถี่ค่อนข้างต่ำ คือ มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง และเป็นการเดินทางที่มีเหตุผลส่วนตัวเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น กลับบ้านเดิมเยี่ยมญาติพี่น้อง

ระยะทางการเดินทางไปพักผ่อนส่วนใหญ่เดินทางระหว่าง 1-25 กม. แต่การเดินทางไปต่างจังหวัดมีระยะทางไกลมากกว่า 100 กม. ขึ้นไป วิธีการเดินทางส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง เสียค่าพาหนะเดินทางระหว่าง 1-25 บาท แต่การเดินทางไปต่างจังหวัดเสียค่าพาหนะเดินทางมากกว่า 100 บาทขึ้นไป ความถี่ในการเดินทางที่ไปยังสถานที่ที่มีค่าใช้จ่ายต่ำจะมีความถี่ 1 ครั้งต่อ 1 เดือน การเดินทางส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทางตั้งแต่ 15-60 นาที แต่ในการเดินทางไปต่างจังหวัดใช้เวลาเดินทางหลายชั่วโมง

3.3 เปรียบเทียบความแตกต่างของระยะทางการเดินทางพบว่า ระยะทางการเดินทางที่มีระยะทางใกล้ระหว่าง 1-3 กม. ได้แก่ ระยะทางการเดินทางซื้ออาหาร และสินค้าประจำวัน

ส่วนระยะทางการเดินทางที่มีระยะทางปานกลางระหว่าง 5-8 กม. คือ การเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ การเดินทางไปทำงาน และการเดินทางไปพักผ่อน เช่น การเดินทางไปโรงภาพยนตร์ และการเดินทางไปสวนสัตว์

สำหรับระยะทางการเดินทางที่มีระยะไกลระหว่าง 10-100 กม. ขึ้นไป คือการเดินทางไปพักผ่อน เช่น การเดินทางไปศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า การเดินทางไปสวนนกกีฬา การเดินทางไปสวนสาธารณะ และการเดินทางไปต่างจังหวัด

ผลจากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของระยะทางการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ มีระยะทางการเดินทางแตกต่างกันจริง แต่ระยะทางการเดินทางไปทำงานไม่ปรากฏว่าเป็นระยะทางการเดินทางที่สั้นที่สุดตามสมมติฐานในการวิจัยข้อที่ 1 ที่ตั้งไว้ว่า "รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง จะมีระยะทางที่ต่างกันโดยระยะทางการเดินทางไปทำงานจะสั้นที่สุด" แต่ผลการศึกษากลับพบว่า ระยะทางการเดินทางที่สั้นที่สุดคือ ระยะทางการเดินทางซื้ออาหาร

3.4 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับองค์ประกอบทางด้านประชากร เศรษฐกิจสังคม พบว่า

องค์ประกอบทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคมของผู้ใช้แรงงานฯ ไม่มีความสัมพันธ์กับระยะทางการเดินทางประจำวันทุกประเภท ผลการศึกษาด้านความสัมพันธ์จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ตั้งไว้ว่า "ระยะทางการเดินทางน่าจะสัมพันธ์กับระดับรายได้ของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดงมากที่สุด" อันมีเหตุผลสำคัญอาจเนื่องจาก ระดับรายได้ของผู้ใช้แรงงานฯ ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก และค่าพหุคูณในการเดินทางที่มีราคาถูกและมีความคล่องตัวในการเดินทาง รวมทั้งพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับตัดสินใจเดินทางที่มีเหตุผลส่วนตัวเข้ามาเกี่ยวข้อง

3.5 ผลที่ปรากฏจากการศึกษา พบว่า

ระยะทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ปรากฏผลว่าจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดลงตามระยะทางการเดินทางที่เพิ่มขึ้น (Distance-decay) ซึ่งเป็นลักษณะเดียวกับผลการศึกษาของเยสท์ (Yeates 1968 : 56) แฟร์เบน (Fairbain 1971 : 5 - 31) และแฮกเกตต์ (Haggett 1965) สำหรับลักษณะของระยะทางการเดินทางที่พบในการศึกษาวิจัยนี้ได้แก่ ระยะทางการเดินทางไปทำงาน ระยะทางการเดินทางซื้ออาหาร ระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน ระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ และระยะทางการเดินทางไปพักผ่อน

โดยระยะทางการเดินทางจะลดลงตั้งแต่ช่วงระหว่าง 1-5 กม. เป็นต้นไป ยกเว้นในชนิดของระยะทางการเดินทาง ไปต่างจังหวัดที่ไม่ปรากฏผลของการลดลงตามระยะทางดังกล่าว

### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาในครั้งนี้พบว่า ประเด็นที่ควรศึกษาเพิ่มเติม และข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐบาลและ เอกชน ที่จะนำเอาผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

#### 1. ข้อเสนอแนะทางวิชาการที่จะทำการศึกษาต่อไป

- 1.1 ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางประจำวันของกลุ่มคนที่มีอาชีพหลักแตกต่างกัน ว่าจะมีรูปแบบการเดินทางประจำวันแตกต่างกันหรือไม่
- 1.2 ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมเขตอื่น ๆ ว่ามีรูปแบบการเดินทางเหมือนหรือแตกต่างกับเขตสุขาภิบาลพระประแดงอย่างไร
- 1.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางประจำวันกับตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจสังคมอื่น ๆ นอกเหนือจากที่ศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ วิธีการเดินทาง ค่าพาหนะในการเดินทาง ความถี่ที่ใช้ในการเดินทางและ เหตุผลที่เดินทาง
- 1.4 ศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของระยะทางการเดินทางประจำวันแต่ละชนิดมีความแตกต่างกันหรือไม่ เมื่อกลุ่มตัวอย่างมีลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างกัน เช่น ความแตกต่างของเพศ ความแตกต่างของอายุ ความแตกต่างของระดับรายได้ ความแตกต่างระดับการศึกษา ฯลฯ จะมีผลทำให้ระยะทางการเดินทางประจำวันแต่ละชนิดแตกต่างกันหรือไม่ โดยใช้ในการวิเคราะห์ความแปรปรวน (Analysis of Variance)

#### 2. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

##### 2.1 สำหรับภาคเอกชน

2.1.1 โรงงานอุตสาหกรรมควรจัดให้บริการด้านสวัสดิการแก่ผู้ใช้แรงงานเพิ่มขึ้น เช่น การให้บริการทางด้านบ้านพักคนงาน เพราะถึงแม้ผลการวิจัยจะมีจำนวน ผู้ใช้แรงงานมีบ้านพักอาศัยเป็นของตนเองมากที่สุด แต่คนงานที่ต้องพักอาศัยอยู่กับบิดามารดา และอยู่อาศัยบ้านเช่าก็มีจำนวนมาก นอกจากนี้ควรจัดบริการด้านรถรับส่งคนงาน เพราะผลการศึกษาพบว่าคนงานมีรายได้ต่ำ



จึงควรให้ความช่วยเหลือด้านการบริการรับส่ง และควรจัดให้มีกิจกรรมการพักผ่อนตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพราะคนงานจำนวนมาก ไม่ได้เดินทางไปพักผ่อนยังสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งเป็นเพราะมีรายได้น้อย

2.2.2 ในการตั้งตลาดสดหรือร้านค้าขายสินค้าประเภทอาหาร และสินค้าประจำวัน ควรตั้งอยู่ในเขตชุมชนซึ่งมีระยะทางต่ำกว่า 3 กม. เพราะการเดินทางซื้อสินค้าประเภทอาหาร และสินค้าประจำวัน จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า ส่วนใหญ่มีระยะทางต่ำกว่า 1 กม. และเหตุผลในการเดินทางไปซื้อจากสถานที่นั้น เนื่องจากอยู่ใกล้ที่พักอาศัยมากที่สุด

## 2.2 สำหรับภาครัฐบาล

2.2.1 ควรจัดการแก้ปัญหาในเรื่องการจราจรติดขัด เพราะเป็นปัญหาที่ผู้ใช้แรงงานฯ ประสบมากที่สุดในการเดินทางไปทำงาน และควรแก้ไขปัญหานั้น ๆ เช่น ยานพาหนะไม่เพียงพอ ปัญหาหน้าท่วม ถนนไม่ดี ซึ่งจากการออกสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างของผู้วิจัยพบว่า โดยเฉพาะถนนปูเจ้าสมิงพรายจะมีปัญหาเหล่านี้สูงที่สุด เนื่องจากมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่มาก

2.2.2 ควรจัดให้บริการเพิ่มแหล่งพักผ่อนหย่อนใจในเขตสุขาภิบาล พระประแดงให้มากขึ้น เช่น สวนหย่อม สวนสาธารณะ เพื่อให้เป็นแหล่งพักผ่อนของผู้ใช้แรงงานฯ ในระยะทางใกล้ๆ โดยไม่ต้องเสียค่าเดินทาง