



บทที่ 6

การวางแผนด้านที่อยู่อาศัยและการเดินทาง

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานสายปฏิบัติการของสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ นั้น สามารถแบ่งประเด็นในการวิเคราะห์ได้เป็น

6.1 ลักษณะความเป็นอยู่ในปัจจุบัน ในประเด็น

- สถานภาพทางสังคม ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ หน้าที่ความรับผิดชอบ กับ เพศ อายุ สถานภาพ
- สถานภาพทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ หน้าที่ความรับผิดชอบ กับ รายได้ ระยะเวลาในการทำงาน
- สถานภาพทางด้านที่อยู่อาศัย ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ หน้าที่ความรับผิดชอบ กับ ระยะเวลาที่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบัน ลักษณะของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน การจ่ายค่าที่อยู่อาศัยต่อเดือน ลักษณะของที่อยู่อาศัย การถือครองที่อยู่อาศัย และ ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายด้านที่อยู่อาศัยต่อเดือน
- สถานภาพทางการเดินทาง ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ หน้าที่ความรับผิดชอบ กับ พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

6.2 การวางแผนด้านที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน ในประเด็น

- สถานภาพทางสังคม ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การวางแผนด้านที่อยู่อาศัย กับ หน้าที่ความรับผิดชอบ เพศ อายุ สถานภาพ
- สถานภาพทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การวางแผนด้านที่อยู่อาศัย กับ รายได้
- สถานภาพทางด้านที่อยู่อาศัย ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การวางแผนด้านที่อยู่อาศัย กับ การถือครองที่อยู่อาศัย การจ่ายค่าที่พัก ระยะเวลาที่พักอาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบัน
- สถานภาพทางการเดินทาง ประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การวางแผนด้านที่อยู่อาศัย กับ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง

6.3 ปัญหาจากการย้ายที่อยู่อาศัย ภายหลังการย้ายสนามบินในด้านของความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับปัญหาจากการย้ายที่อยู่อาศัย

6.4 ปัจจัยภายนอกการตัดสินใจในการย้ายหรือไม่ย้าย ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ในเรื่องของการตัดสินใจเรื่องย้ายหรือไม่ย้าย กับ ปัจจัยภายนอก คือ รัฐบาลและรถไฟฟ้า

6.1 ลักษณะความเป็นอยู่ในปัจจุบัน

ตารางที่ 6.1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับเพศ

ตำแหน่ง	ชาย	หญิง	รวม
นักบิน	80	0	80
ผู้ช่วยนักบิน	37	0	37
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	28	86	114
ฝ่ายวางแผนการบิน	9	8	17
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	19	84	103
วิศวกรอากาศยาน	71	0	71
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน	55	0	55
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	7	12	19
รวม	306	190	496
ร้อยละ	70	30	100

จากตารางที่ 6.1.1 แสดงให้เห็นว่า อัตราส่วนของเพศชายมีจำนวนร้อยละ 70 และ อัตราส่วนของเพศหญิงร้อยละ 30 ซึ่งโดยส่วนใหญ่เพศชายจะมีตำแหน่งเป็น นักบิน ผู้ช่วยนักบิน วิศวกรอากาศยาน และเจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน และสำหรับเพศหญิงโดยส่วนใหญ่จะมีตำแหน่งเป็น พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และพนักงานบริการภาคพื้นดิน

ตารางที่ 6.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับช่วงอายุ

ตำแหน่ง	น้อยกว่า 25 ปี	25-30 ปี	30-35 ปี	36-40 ปี	41-45 ปี	45 ปีขึ้นไป	รวม
นักบิน	0	9	25	37	5	4	80
ผู้ช่วยนักบิน	0	2	8	26	1	0	37
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	16	79	16	3	0	0	114
ฝ่ายวางแผนการบิน	6	9	2	0	0	0	17
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	29	71	3	0	0	0	103
วิศวกรอากาศยาน	16	29	14	6	5	1	71
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน	10	37	6	1	1	0	55
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	3	13	1	1	0	1	19
รวม	80	249	75	74	12	6	496
ร้อยละ	16.13	50.20	15.12	14.92	2.42	1.21	100.00

จากตารางที่ 6.1.2 แสดงให้เห็นว่า จะเห็นได้ว่าพนักงานส่วนใหญ่มีอายุอยู่ที่ 25-30 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความสามารถในการทำงานและการบริการได้ดีโดยเฉพาะกลุ่มของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานบริการภาคพื้นดิน สำหรับส่วนของนักบินและผู้ช่วยนักบินจะเป็นส่วนที่มีอายุสูงกว่าอยู่ที่ 30-40 ปี ซึ่งจะเป็นกลุ่มของพนักงานที่มีความสามารถและประสบการณ์ในการทำงานสูง

ตารางที่ 6.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับสถานภาพ

ตำแหน่ง	สถานภาพ				
	โสด	สมรส	หย่าร้าง	สมรสแต่ แยกกันอยู่	รวม
นักบิน	35	45	0	0	80
ผู้ช่วยนักบิน	11	26	0	0	37
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	107	6	0	0	113
ฝ่ายวางแผนการบิน	16	1	0	0	17
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	98	3	2	0	103
วิศวกรอากาศยาน	49	21	0	2	72
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	47	6	1	1	55
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	17	2	0	0	19
รวม	380	110	3	3	496
ร้อยละ	76.61	22.18	0.60	0.60	100

จากตารางที่ 6.1.3 แสดงให้เห็นว่า พนักงานสายปฏิบัติการส่วนใหญ่จะมีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 76.61 สถานภาพสมรสคิดเป็นร้อยละ 22.17 และสถานภาพอื่นๆซึ่งมีจำนวนน้อย ทั้งหย่าร้างและสมรสแต่แยกกันอยู่ คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของแต่ละกลุ่ม นอกเหนือจากนี้ พนักงานที่มีสถานภาพโสดนั้นจะเป็นส่วนของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และพนักงานบริการภาคพื้นดิน เนื่องจากเป็นส่วนงานที่จะต้องมีความคล่องตัวในการเดินทางตลอดเวลา ซึ่งจะมีเพียงส่วนน้อยที่มีสถานภาพสมรสแล้ว ซึ่งอีกปัจจัยหนึ่งด้านอายุนั้นยังมีอายุค่อนข้างน้อย สำหรับกลุ่มของนักบินและผู้ช่วยนักบินนั้นมีสถานภาพสมรสมากที่สุดเพราะเนื่องจากปัจจัยทางด้านอายุ ซึ่งมีอายุที่มากกว่าหน่วยงานอื่น

ตารางที่ 6.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับรายได้

ตำแหน่ง	รายได้ของท่านต่อเดือน								
	ต่ำกว่า 5,000 บาท	5000 - 10,000 บาท	10001 - 15000 บาท	15,001 - 20,000 บาท	20,001 - 25,000 บาท	25,001 - 30,000 บาท	30,000 - 35,000 บาท	35,001 - 40,000บาท	มากกว่า 40,000 บาท
นักบิน	0	3	0	0	2	0	5	0	70
ผู้ช่วยนักบิน	0	2	0	0	1	0	0	0	34
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	1	12	22	2	2	22	32	20	1
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	2	3	5	5	0	0	1	1
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	1	22	59	13	5	3	0	0	0
วิศวกรอากาศยาน	0	1	10	12	10	10	3	8	17
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน	0	29	23	3	0	0	0	0	0
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	0	7	7	2	2	0	0	0	1
รวม	2	78	124	37	27	35	40	29	124
ร้อยละ	0.40	15.73	25.00	7.46	5.44	7.06	8.06	5.85	25.00

จากตารางที่ 6.1.4 แสดงให้เห็นว่าระดับรายได้ของพนักงานจะอยู่ที่ 10001 - 15000 บาทคิดเป็นร้อยละ 25 ของพนักงานสายปฏิบัติการซึ่งจะเป็นส่วนของพนักงานบริการภาคพื้นดินและเจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน สำหรับรายได้มากกว่า 40,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 25 จะเป็นส่วนของนักบินและผู้ช่วยนักบินมากที่สุด

ตารางที่ 6.1.5 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบและระยะเวลาที่ทำงาน

ตำแหน่ง	ระยะเวลาที่ทำงานสายการบินไทย แอร์เอเชีย				
	น้อยกว่า 6 เดือน	6 เดือน-1 ปี	1 ปี-1 ปี 6 เดือน	1 ปี 6 เดือน-2 ปี	2 ปี-2 ปี 6 เดือน
นักบิน	17	4	36	5	18
ผู้ช่วยนักบิน	2	0	35	0	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	2	12	53	26	21
ฝ่ายวางแผนการบิน	3	4	6	3	1
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	16	14	43	27	3
วิศวกรอากาศยาน	2	25	18	13	13
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	16	9	16	13	1
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	3	3	5	7	1
รวม	61	71	212	94	57
ร้อยละ	12.30	14.31	42.74	18.95	11.49

จากตารางที่ 6.1.5 พบว่าร้อยละ 42.74 มีระยะเวลาของพนักงานที่ทำงานกับสายการบินไทยแอร์เอเชียอยู่ที่ 1 ปี ถึง 1 ปี 6 เดือน สำหรับวิศวกรอากาศยานมีระยะเวลาในการทำงานกับสายการบินอยู่ที่ 1 ปี- 1 ปี 6 เดือน

ตารางที่ 6.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ กับ ลักษณะของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

รายได้	ลักษณะของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน								
	บ้านเดี่ยว	ทาวน์เฮาส์	ตึกแถว	อาคารชุด	อพาร์ทเมนต์	ห้องเช่า	หอพัก	แฟลต	อื่นๆ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	2	0	0	0	0	0	0	0	0
5,000 - 10,000 บาท	31	16	6	2	7	5	7	3	1
10,001 - 15,000 บาท	39	23	8	7	25	9	9	1	3
15,001 - 20,000 บาท	16	4	2	1	8	3	2	0	1
20,001 - 25,000 บาท	13	5	2	1	6	0	0	0	0
25,001 - 30,000 บาท	15	9	3	2	4	1	1	0	0
30,000 - 35,000 บาท	11	5	3	9	8	0	3	0	1
35,001 - 40,000 บาท	19	2	5	1	1	0	0	0	1
มากกว่า 40,000 บาท	89	27	1	2	3	1	0	0	1
รวม	235	91	30	25	62	19	22	4	8
ร้อยละ	47.38	18.35	6.05	5.04	12.50	3.83	4.44	0.81	1.61

จากตารางที่ 6.1.6 แสดงให้เห็นว่า จำนวนของพนักงานสายปฏิบัติการนั้นทุกกลุ่มของรายได้มีที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวคิดเป็นร้อยละ 47.38 และกลุ่มของผู้อยู่อาศัยทาวน์เฮาส์เป็นจำนวนที่น้อยกว่าบ้านเดี่ยวคิดเป็นร้อยละ 18.35 โดยมีทั้งรายได้ที่ 10,0001-15,000 บาท และมากกว่า 40,000 บาท

ตารางที่ 6.1.7 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับค่าใช้จ่ายด้านที่อยู่อาศัยต่อเดือน

รายได้	ค่าใช้จ่ายด้านที่อยู่อาศัยต่อเดือน								
	ไม่ได้จ่าย	น้อยกว่า 2,501 บาท	2,501 - 5,000 บาท	5,001 - 7,500 บาท	7,501 - 10,000 บาท	10,001 - 12,500 บาท	12,501 - 15,000 บาท	15,001 - 17,500 บาท	17,501 - 20,000 บาท
ต่ำกว่า 5,000 บาท	2	0	0	0	0	0	0	0	0
5000 - 10,000 บาท	53	1	2	2	1	2	0	0	0
10001 - 15000 บาท	70	3	0	4	1	0	1	0	1
15,001 - 20,000 บาท	19	2	0	2	1	0	0	0	0
20,001 - 25,000 บาท	19	2	1	0	0	1	0	0	0
25,001 - 30,000 บาท	28	1	0	1	1	0	0	0	0
30,000 - 35,000 บาท	23	0	1	0	1	2	1	0	0
35,001 - 40,000 บาท	15	7	1	0	1	0	1	0	1
มากกว่า 40,000 บาท	66	7	6	10	4	1	2	16	6
รวม	295	23	11	19	10	6	5	16	8
ร้อยละ	75.06	5.85	2.79	4.83	2.54	1.52	1.27	4.07	2.03

จากตารางที่ 6.1.7 แสดงถึงความสามารถในการจ่ายค่าที่อยู่อาศัยปัจจุบันของพนักงานเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของพนักงานในแต่ละเดือน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ไม่จ่ายค่าที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 75.06

ตารางที่ 6.1.8 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับระยะเวลาที่อยู่อาศัย ณ ที่ปัจจุบัน

ตำแหน่ง	ระยะเวลาที่ท่านอาศัย ณ ที่ปัจจุบัน นาน								
	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	รวม
นักบิน	1	46	10	6	0	5	3	9	80
ผู้ช่วยนักบิน	0	18	1	9	0	1	8	0	37
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	0	33	18	23	22	14	4	0	114
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	9	5	1	0	2	0	0	17
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	1	42	16	8	8	12	6	10	103
วิศวกรอากาศยาน	3	33	18	3	3	6	1	4	71
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	0	25	7	5	7	1	3	7	55
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	0	10	3	1	2	3	0	0	19
รวม	5	216	78	56	42	44	25	30	496
ร้อยละ	1.01	43.55	15.73	11.29	8.47	8.87	5.04	6.05	100.00

จากตารางที่ 6.1.8 แสดงให้เห็นว่าร้อยละ 43.55 มีระยะเวลาในการอยู่อาศัย ณ ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน อยู่ที่ 1-5 ปี และร้อยละ 15.73 อยู่อาศัย ณ ที่อยู่อาศัยปัจจุบันอยู่ที่ 6-10 ปี

ตารางที่ 6.1.9 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับลักษณะของที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	ลักษณะของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน								
	บ้านเดี่ยว	ทาวน์เฮาส์	ตึกแถว	อาคารชุด	อพาร์ทเมนต์	ห้องเช่า	หอพัก	แฟลต	อื่นๆ
นักบิน	64	13	0	0	2	0	0	0	1
ผู้ช่วยนักบิน	26	9	0	0	1	0	1	0	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	50	14	12	15	15	0	6	0	2
ฝ่ายวางแผนการบิน	11	3	0	0	2	1	0	0	0
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	42	16	7	0	26	1	7	1	3
วิศวกรอากาศยาน	25	19	3	5	10	4	4	0	1
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	12	14	6	3	2	13	2	2	1
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	5	3	2	2	4	0	2	1	0
รวม	235	91	30	25	62	19	22	4	8
ร้อยละ	47.38	18.35	6.05	5.04	12.50	3.83	4.44	0.81	1.61

จากตารางที่ 6.1.9 พบว่าประเภทของที่อยู่อาศัยปัจจุบันของพนักงานคือ บ้านเดี่ยวคิดเป็นร้อยละ 47.38 ซึ่งจะเป็นกลุ่มของนักบินและผู้ช่วยนักบินมากที่สุด สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานบริการภาคพื้นดินนั้นจะมีการกระจายตัวอยู่หลายประเภทของที่อยู่อาศัย เนื่องจากบางส่วนต้องการความสะดวกในการทำงานจึงมีการเลือกที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์รองลงมาจากที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว

ตารางที่ 6.1.10 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับการถือครองที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	การถือครองที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน			
	บ้านตนเอง	บ้านบิดา-มารดา	บ้านญาติ	บ้านเช่า
นักบิน	61	17	1	1
ผู้ช่วยนักบิน	27	9	0	1
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	19	65	8	22
ฝ่ายวางแผนการบิน	2	9	4	2
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	14	49	9	31
วิศวกรอากาศยาน	30	22	1	18
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	8	24	5	18
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	4	8	1	6
รวม	165	203	29	99
ร้อยละ	33.27	40.93	5.85	19.96

จากตารางที่ 6.1.10 แสดงให้ทราบว่า พนักงานสายปฏิบัติการส่วนใหญ่จะมีการอยู่อาศัยกับบิดา-มารดา คิดเป็นร้อยละ 40.93 และเป็นส่วนของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานบริการภาคพื้นดิน ซึ่งจากตารางข้างต้นนั้นทำให้ทราบว่า พนักงานสองกลุ่มนี้ยังมีอายุน้อยและยังไม่ได้สมรส ทำให้มีการอยู่อาศัยกับบิดา-มารดาเป็นส่วนใหญ่ และสำหรับนักบิน ผู้ช่วยนักบินมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองเนื่องจากบางส่วนของกลุ่มนักบินได้มีการสมรสแล้ว รวมไปถึงอายุของพนักงานกลุ่มนี้ซึ่งมีอายุมากกว่าพนักงานกลุ่มอื่นๆ

ตารางที่ 6.1.11 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

ตำแหน่ง	ปัจจุบันท่านเดินทางด้วยพาหนะชนิดใด							
	เดิน	รถส่วนตัว	จักรยานยนต์	จักรยาน	รถประจำทาง	รถแท็กซี่	รถไฟ	อื่นๆ
นักบิน	0	74	0	0	0	0	0	0
ผู้ช่วยนักบิน	0	28	0	0	0	1	0	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	1	94	2	0	5	10	1	1
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	9	2	0	5	1	0	0
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	2	36	11	0	44	5	0	2
วิศวกรอากาศยาน	1	41	5	1	17	4	0	1
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน	2	13	7	1	28	2	0	0
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	0	11	1	0	7	0	0	0
รวม	6	306	28	2	106	23	1	3
ร้อยละ	1.21	61.69	5.65	0.40	21.37	4.64	0.20	0.60

จากตารางที่ 6.1.11 พบว่าการเดินทางของพนักงานจะมีการใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมาทำงานคิดเป็นร้อยละ 61.69 ในจำนวนนี้กลุ่มของนักบินและผู้ช่วยนักบินได้มีการเดินทางมาทำงานโดยรถยนต์ส่วนตัวทั้งหมด รองลงมาจะเป็นกลุ่มของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานบริการภาคพื้นดิน นอกเหนือจากกลุ่มที่เดินทางโดยรถยนต์แล้วจะมีส่วนที่เดินทางโดยรถประจำทางนั้นคิดเป็นร้อยละ 21.37 ซึ่งจะเป็นกลุ่มของพนักงานบริการภาคพื้นดิน เจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน และ วิศวกรอากาศยาน

ตารางที่ 6.1.12 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ตำแหน่ง	ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานต่อวัน					
	น้อยกว่า 15 นาที	15 นาที- 30 นาที	31 นาที – 1 ชม.	1 ชม. - 1 ชม. 30 นาที	1 ชม. 31 นาที - 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.
นักบิน	0	21	46	9	3	1
ผู้ช่วยนักบิน	0	11	16	1	1	8
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	11	23	49	26	3	2
ฝ่ายวางแผนการบิน	1	10	4	0	2	0
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	18	39	36	2	6	2
วิศวกรอากาศยาน	4	32	24	7	2	2
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	8	37	7	2	1	0
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	2	5	7	2	2	1
รวม	44	178	189	49	20	16
ร้อยละ	8.87	35.89	38.10	9.88	4.03	3.23

จากตารางที่ 6.1.12 พบว่าระยะเวลาในการเดินทางมาทำงานของพนักงานจะอยู่ที่ 31 นาที- 1 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 38.10 โดยกลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุดคือกลุ่มของนักบินและผู้ช่วยนักบิน รองลงมาจะเป็นการเดินทางอยู่ที่ 15 นาที – 30 นาทีคิดเป็นร้อยละ 35.89 ซึ่งถือว่าระยะเวลาในการเดินทางมาทำงานของพนักงานสายปฏิบัติการจะอยู่ที่ 15 นาที – 1 ชั่วโมง

6.2 การวางแผนด้านที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน

ตารางที่ 6.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการวางแผนด้านอยู่อาศัย

เพศ	แผนย้ายที่อยู่อาศัย	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
ชาย	130	176
หญิง	111	79
รวม	241	255
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.1 แสดงว่าเพศของพนักงานนั้นมีส่วนในการตัดสินใจการย้ายที่อยู่อาศัยเช่นกัน โดยเพศหญิงจะมีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าเพศชาย

ตารางที่ 6.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งของพนักงานกับการวางแผนด้านอยู่อาศัย

ตำแหน่ง	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
นักบิน	39	41
ผู้ช่วยนักบิน	12	25
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	62	52
ฝ่ายวางแผนการบิน	6	11
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	59	44
วิศวกรอากาศยาน	29	42
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	26	29
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	6	13
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.2 พบว่าจำนวนพนักงานสายปฏิบัติการไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 51.6 ซึ่งในส่วนของกลุ่มของพนักงานที่ไม่ต้องการย้ายมากที่สุดคือ นักบิน ผู้ช่วยนักบิน วิศวกรอากาศยาน เจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน และพนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน และใน

ส่วนของกลุ่มพนักงานที่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 41.6 จะเป็นกลุ่มของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและกลุ่มของพนักงานบริการภาคพื้นดิน

ตารางที่ 6.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

รายได้	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
ต่ำกว่า 5,000 บาท	1	1
5,000 - 10,000 บาท	39	39
10,001 - 15,000 บาท	63	62
15,001 - 20,000 บาท	14	23
20,001 - 25,000 บาท	10	17
25,001 - 30,000 บาท	20	15
30,000 - 35,000 บาท	31	8
35,001 - 40,000 บาท	10	19
มากกว่า 40,000 บาท	52	73
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.3 พบว่าความต้องการของพนักงานด้านการย้ายที่อยู่อาศัยจะเป็นส่วนของพนักงานที่มีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 10,001-15,000 บาทและในส่วนของระดับรายได้ตั้งแต่ 15,001 บาทขึ้นไปโดยส่วนใหญ่ไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 6.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

อายุ	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
น้อยกว่า 25 ปี	34	46
25-30 ปี	138	111
30-35 ปี	32	43
36-40 ปี	29	45
41-45 ปี	7	6
45 ปีขึ้นไป	0	6
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.4 แสดงให้เห็นว่าช่วงอายุ 25-30 ปี มีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยเท่านั้น และจะมีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยลดลงเมื่อมีอายุเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 6.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

สถานภาพ	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
โสด	201	179
สมรส	34	76
หย่าร้าง	2	1
สมรสแต่แยกกันอยู่	2	1
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.5 แสดงว่าพนักงานที่มีสถานภาพโสดนั้นมีการวางแผนด้านการย้ายที่อยู่อาศัย และสถานภาพสมรสแล้วจะไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัยเมื่อเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ

ตารางที่ 6.2.6 ความสัมพันธ์ระหว่างการถือครองที่อยู่อาศัยกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

การถือครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
บ้านตนเอง	64	101
บ้านบิดา-มารดา	97	106
บ้านญาติ	16	13
บ้านเช่า	62	37
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.6 พบว่าพนักงานที่อาศัยอยู่บ้านญาติและบ้านเช่ามีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัย และกลุ่มของพนักงานที่มีบ้านเป็นของตนเองและบ้านของบิดา-มารดา ไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัย ภายหลังการย้ายสนามบิน

ตารางที่ 6.2.7 ความสัมพันธ์ระหว่างการจ่ายค่าที่พักกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

การจ่ายค่าที่พัก	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
ไม่ได้จ่าย	144	150
จ่ายคนเดียว	53	57
จ่ายร่วมกับคู่สมรส	8	21
จ่ายร่วมกับเพื่อน	20	6
จ่ายร่วมกับบิดา-มารดา ญาติพี่น้อง	14	23
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.7 พบว่าพนักงานจ่ายค่าที่พักโดยจ่ายร่วมกับเพื่อนมีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยหลังการย้ายสนามบินมากที่สุด

ตาราง 6.2.8 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ปัจจุบันกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

ระยะเวลาที่อยู่อาศัย	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
น้อยกว่า 1 ปี	3	2
1-5 ปี	117	99
6-10 ปี	29	49
11-15 ปี	30	26
16-20 ปี	21	21
21-25 ปี	21	23
26-30 ปี	3	5
มากกว่า 31 ปีขึ้นไป	1	2
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.8 พบว่าความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยของพนักงานจะลดลงเมื่อระยะเวลาในการอยู่อาศัยมีระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น โดยผู้อยู่อาศัย 1-5 ปีต้องการย้ายที่อยู่อาศัยมากที่สุด

ตาราง 6.2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างพาหนะที่ใช้ในการเดินทางกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

พาหนะ	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
เดิน	4	2
รถยนต์ส่วนบุคคล	144	175
รถจักรยานยนต์	16	12
รถจักรยาน	2	0
รถประจำทาง	59	56
รถแท็กซี่	12	10
รถไฟ	1	0
อื่นๆ	2	2
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.9 พบว่าพนักงานที่เดินทางโดยรถแท็กซี่ เป็นกลุ่มเดียวที่มีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัย และส่วนของการเดินทางอื่น ๆ นั้นจะเป็นส่วนที่ไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 6.2.10 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
น้อยกว่า 15 บาท	18	12
15บาท -50 บาท	71	55
51บาท -100 บาท	70	71
101 บาท - 150 บาท	18	41
151 บาท - 200 บาท	37	35
มากกว่า 200 บาท	25	43
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.10 พบว่าพนักงานที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยจะมีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่า ผู้ที่มีการจ่ายค่าเดินทางมากกว่า

ตารางที่ 6.2.11 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกับการวางแผนด้านที่อยู่อาศัย

ระยะเวลาในการเดินทาง	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
น้อยกว่า 15 นาที	31	12
15 นาที- 30 นาที	90	88
31 นาที – 1 ชม.	88	101
1 ชม- 1 ชม. 30 นาที	19	24
1 ชม. 31 นาที - 2 ชม.	4	10
มากกว่า 2 ชม.	7	22
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.2.11 พบว่าพนักงานที่ใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน 15 นาที- 30 นาที มีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 6.2.12 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับสาเหตุของการย้ายที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	สาเหตุของการย้ายที่อยู่อาศัย					
	ที่อยู่เดิมอยู่ไกลจากที่ทำงาน	ที่อยู่เดิมคับแคบ	ที่อยู่เดิมไม่มีความปลอดภัย	ที่อยู่เดิมสภาพแวดล้อมไม่ดี	ระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ	อื่นๆ
นักบิน	49	72	80	80	80	80
ผู้ช่วยนักบิน	27	36	37	37	37	36
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	62	112	113	114	113	108
ฝ่ายวางแผนการบิน	11	17	17	17	17	17
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	45	102	102	102	102	101
วิศวกรอากาศยาน	46	67	71	71	71	71
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	28	54	55	55	55	55
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	13	19	19	19	19	19
รวม	137	233	240	241	240	237
ร้อยละ	27.62	46.98	48.39	48.59	48.39	47.78

จากตารางที่ 6.2.12 พบว่าสาเหตุของการย้ายที่อยู่อาศัยเนื่องจากปัญหาสภาพแวดล้อมของที่อยู่เดิมไม่ดี ที่อยู่เดิมไม่มีความปลอดภัย ที่อยู่เดิมไม่มีระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ ซึ่งจะเป็นกลุ่มของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานบริการภาคพื้นดิน

ตารางที่ 6.2.13 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับรูปแบบที่อยู่อาศัยที่ต้องการ

ระดับรายได้	รูปแบบที่อยู่อาศัยที่ต้องการ	
	เช่า	ซื้อ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	1	0
5000 - 10,000 บาท	24	11
10001 - 15000 บาท	37	28
15,001 - 20,000 บาท	8	4
20,001 - 25,000 บาท	6	2
25,001 - 30,000 บาท	14	6
30,000 - 35,000 บาท	11	21
35,001 - 40,000 บาท	4	5
มากกว่า 40,000 บาท	8	43
รวม	113	120
ร้อยละ	48.50	51.50

จากตารางที่ 6.2.13 แสดงจำนวนระดับรายได้ที่มีความต้องการเลือกประเภทของที่อยู่อาศัย โดยจำนวนรายได้มากกว่า 40,000 บาทมีความต้องการซื้อที่อยู่อาศัยมากที่สุด

ตารางที่ 6.2.14 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับรูปแบบที่อยู่อาศัยที่ต้องการ

ตำแหน่ง	รูปแบบที่อยู่อาศัยที่ต้องการ	
	เช่า	ซื้อ
นักบิน	7	32
ผู้ช่วยนักบิน	1	11
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	28	35
ฝ่ายวางแผนการบิน	5	1
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	36	16
วิศวกรอากาศยาน	17	10
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	15	13
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	4	2
รวม	113	120
ร้อยละ	48.50	51.50

จากตารางที่ 6.2.14 พบว่า นักบิน ผู้ช่วยนักบิน และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินมีความต้องการซื้อที่อยู่อาศัยมากกว่าพนักงานบริการภาคพื้นดิน วิศวกรอากาศยาน และเจ้าหน้าที่บริการลานจอดเครื่องบิน

ตารางที่ 6.2.15 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับรูปแบบที่อยู่อาศัยที่ต้องการ

ตำแหน่ง	ประเภทของที่อยู่อาศัยที่ต้องการ							
	บ้านเดี่ยว	ทาวน์เฮาส์	ตึกแถว	อาคารชุด	อพาร์ทเมนต์	ห้องเช่า	หอพัก	แฟลต
นักบิน	31	0	0	1	7	0	0	0
ผู้ช่วยนักบิน	3	8	0	0	1	0	0	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	20	11	1	2	18	4	6	0
ฝ่ายวางแผนการบิน	1	0	0	0	2	2	1	0
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	18	2	0	0	33	0	2	0
วิศวกรอากาศยาน	11	1	0	3	5	2	5	1
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	9	6	0	0	1	5	7	0
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	1	0	0	2	1	2	0	0
รวม	94	28	1	8	68	15	21	1
ร้อยละ	39.83	11.86	0.42	3.39	28.81	6.36	8.90	0.42

จากตารางที่ 6.2.15 พบว่าจำนวนพนักงานที่ต้องการประเภทบ้านเดี่ยวจะเป็น นักบิน ผู้ช่วยนักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และวิศวกรอากาศยาน คิดเป็น ร้อยละ 39.83 และสำหรับพนักงานบริการภาคพื้นดินนั้นมีความต้องการที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์มากกว่าพนักงานหน่วยงานอื่น

ตารางที่ 6.2.16 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับระดับราคาที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	ระดับราคาของที่อยู่อาศัย											
	น้อยกว่า 500,000 บาท	500,001 - 1,000,000 บาท	1,000,001-1,500,00 บาท	1,500,001-2,000,000 บาท	2,000,001-2,500,000 บาท	2,500,001-3,000,000 บาท	3,000,001-3,500,000 บาท	3,500,00-4,000,000 บาท	4,000,000- 4,500,000 บาท	4,500,001-5,000,000 บาท	5,000,001-5,500,000 บาท	5,500,001 บาทขึ้นไป
นักบิน	0	0	0	1	0	1	0	17	0	0	1	12
ผู้ช่วยนักบิน	0	0	0	0	8	0	1	1	1	0	0	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	1	4	0	1	2	7	11	4	0	2	0	4
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	0	3	6	2	3	3	3	0	0	0	0	0
วิศวกรอากาศยาน	0	4	0	1	2	3	1	2	1	0	0	0
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	1	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	3	18	9	7	16	14	16	24	3	2	1	16
ร้อยละ	2.33	13.95	6.98	5.43	12.40	10.85	12.40	18.60	2.33	1.55	0.78	12.40

จากตารางที่ 6.2.16 แสดงระดับราคาของที่อยู่อาศัยของพนักงานแต่ละหน่วยงาน

ตารางที่ 6.2.17 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับระดับราคาที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	ระดับราคาที่อยู่อาศัย													
	น้อยกว่า 500,000 บาท	500,001 - 1,000,000 บาท	1,000,001 - 1,500,000 บาท	1,500,001 - 2,000,000 บาท	2,000,001 - 2,500,000 บาท	2,500,001 - 3,000,000 บาท	3,000,001 - 3,500,000 บาท	3,500,001 - 4,000,000 บาท	4,000,001 - 4,500,000 บาท	4,500,001 - 5,000,000 บาท	5,000,001 - 5,500,000 บาท	5,500,001 - 5,500,000 บาท	5,500,001 บาทขึ้นไป	
ต่ำกว่า 5,000 บาท	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5000 - 10,000 บาท	2	3	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
10001 - 15000 บาท	0	7	5	2	4	2	4	2	0	1	0	2		
15,001 - 20,000 บาท	0	2	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0		
20,001 - 25,000 บาท	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0		
25,001 - 30,000 บาท	0	0	0	2	1	1	1	0	0	1	0	1		
30,000 - 35,000 บาท	1	4	0	0	2	5	9	1	0	0	0	0		
35,001 - 40,000 บาท	0	1	0	0	0	2	0	1	2	0	0	1		
มากกว่า 40,000 บาท	0	1	0	1	8	1	1	19	1	0	1	12		
รวม	3	18	9	7	16	14	16	24	3	2	1	16		
ร้อยละ	2	14	7	5	12	11	12	19	2	2	1	12		

ตารางที่ 6.2.18 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับระดับค่าเช่าที่อยู่อาศัยที่ต้องการ

ตำแหน่ง	ระดับค่าเช่าที่อยู่อาศัยที่ต้องการต่อเดือน					
	น้อยกว่า 1,500 บาท	1,501-2,000 บาท	2,001-2,500 บาท	2,501-3,000 บาท	3,001-3,500 บาท	มากกว่า 3,500 บาทขึ้นไป
นักบิน	0	0	0	1	21	17
ผู้ช่วยนักบิน	1	0	0	0	11	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	0	1	4	3	27	27
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	0	2	1	2	1
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	1	9	12	6	20	10
วิศวกรอากาศยาน	0	2	5	5	9	7
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	0	3	6	8	6	6
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	0	2	0	1	1	2
รวม	2	17	29	25	97	70
ร้อยละ	0.83	7.08	12.1	10.4	40.4	29.2

จากตารางที่ 6.2.18 แสดงระดับค่าเช่าที่อยู่อาศัยที่ต้องการเช่าต่อเดือน โดยจะอยู่ที่ราคา 3,001 – 3,500 บาท และส่วนที่ต้องการค่าเช่าในระดับนี้จะเป็นกลุ่มของนักบิน ผู้ช่วยนักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และพนักงานบริการภาคพื้นดิน

ตารางที่ 6.2.19 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับงบประมาณในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	งบประมาณในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัย		
	เงินสะสมส่วนตัว	เงินเก็บสะสมของครอบครัว	กู้ยืมเงินจากธนาคาร
นักบิน	8	0	24
ผู้ช่วยนักบิน	8	1	1
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	4	7	25
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	0	2
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	5	6	12
วิศวกรอากาศยาน	3	4	9
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	5	2	9
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	0	1	2
รวม	33	21	84
ร้อยละ	23.91	15.22	60.87

จากตารางที่ 6.2.19 แสดงถึงงบประมาณในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัย มากกว่าร้อยละ 60 จะกู้ยืมเงินจากธนาคารเพื่อใช้ในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัย ซึ่ง กลุ่มที่กู้ยืมจากธนาคารนั้นจะเป็นกลุ่มของ นักบิน ผู้ช่วยนักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และ พนักงานบริการภาคพื้นดิน

ตารางที่ 6.2.20 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับสาเหตุของการไม่ย้ายที่อยู่อาศัย

ตำแหน่ง	สาเหตุที่ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย					
	ที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ	อยู่ใกล้โรงเรียนบุตร	มีความคุ้นเคยกับที่อยู่อาศัยเดิม	ไม่ต้องการแยกกับครอบครัว	มีภาระหนี้สินติดค้าง	สาเหตุอื่น
นักบิน	7	1	19	6	0	3
ผู้ช่วยนักบิน	0	15	1	0	1	1
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	7	0	1	14	1	5
ฝ่ายวางแผนการบิน	0	0	7	3	0	1
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	5	1	16	14	4	4
วิศวกรอากาศยาน	3	5	13	9	3	6
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	0	2	12	8	0	2
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	4	1	3	2	1	0
รวม	26	25	72	56	10	22
ร้อยละ	11	10	29.9	23	4.1	9.1

จากตารางที่ 6.2.120 พบว่า สาเหตุที่ไม่ย้ายที่อยู่อาศัยนั้นเกิดจากมีความคุ้นเคยกับที่อยู่อาศัยเดิมคิดเป็นร้อยละ 29.9 และไม่ต้องการแยกกับครอบครัว ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23

ตารางที่ 6.2.21 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับแผนการทำงานของพนักงาน(กรณีไม่ย้ายที่อยู่อาศัย)

ตำแหน่ง	แผนในการทำงานของพนักงาน (ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย)		
	เปลี่ยนแปลงกิจกรรมและการเดินทางไปทำงานประจำวัน	เปลี่ยนงาน	อื่นๆ
นักบิน	35	2	4
ผู้ช่วยนักบิน	25	0	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	50	5	3
ฝ่ายวางแผนการบิน	8	1	2
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	36	7	1
วิศวกรอากาศยาน	35	1	3
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	22	3	1
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	7	1	3
รวม	218	20	17
ร้อยละ	43.95	4.03	3.43

จากตารางที่ 6.2.21 พบว่าพนักงานโดยส่วนใหญ่ที่ไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัยนั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมและการเดินทางไปทำงานประจำวัน คิดเป็นร้อยละ 43.95 และส่วนที่มีการเปลี่ยนงานนั้นคิดเป็น 4.03 ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนพนักงานทั้งหมด

6.3 ปัญหาจากการย้ายที่อยู่อาศัย ภายหลังจากการย้ายสนามบิน

ตารางที่ 6.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างหน้าที่ความรับผิดชอบกับปัญหาจากการย้ายที่อยู่อาศัย

สถานภาพ	ปัญหาหลังจากการย้ายที่อยู่อาศัย					
	ไม่มีปัญหา ในทุกๆด้าน	ย้ายโรงเรียน ของบุตร	ย้ายที่ทำงาน คู่สมรส	งบประมาณในการ ซื้อที่อยู่ไม่เพียงพอ	ทำเลที่อยู่อาศัยใกล้สนามบิน ราคาค่อนข้างสูง	อื่นๆ
นักบิน	12	4	4	0	19	0
ผู้ช่วยนักบิน	11	0	0	0	1	0
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	16	0	0	17	24	6
ฝ่ายวางแผนการบิน	2	1	0	0	3	0
พนักงานบริการภาคพื้นดิน	18	0	1	5	31	1
วิศวกรอากาศยาน	6	3	0	8	10	2
เจ้าหน้าที่บริการลานจอดรถเครื่องบิน	13	0	1	6	8	1
พนักงานบริการอาหารบนเครื่องบิน	0	0	0	2	3	1
รวม	78	8	6	38	99	11
ร้อยละ	32.37	3.32	2.49	15.77	41.08	4.56

จากตารางที่ 6.3.1 พบว่าในการย้ายที่อยู่อาศัยนั้นจะประสบปัญหาด้านที่อยู่อาศัยใกล้สนามบินมีราคาสูงคิดเป็นร้อยละ 41.08 งบประมาณในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ 15.77 และในส่วนที่ไม่มีปัญหาภายหลังจากการย้ายคิดเป็นร้อยละ 32.37

ตารางที่ 6.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับปัญหาหลังจากการย้ายที่อยู่อาศัย

สถานภาพ	ปัญหาหลังจากการย้ายที่อยู่อาศัย					
	ไม่มีปัญหา ในทุกๆด้าน	ย้ายโรงเรียน ของบุตร	ย้ายที่ทำงานคู่ สมรส	งบประมาณในการ ซื้อที่อยู่ไม่เพียงพอ	ทำเลที่อยู่อาศัยใกล้สนามบิน ราคาค่อนข้างสูง	อื่นๆ
โสด	67	0	0	32	91	10
สมรส	11	8	6	5	6	1
หย่าร้าง	0	0	0	1	1	0
สมรสแต่แยกกันอยู่	0	0	0	0	2	0
รวม	78	8	6	38	100	11
ร้อยละ	32	3.3	2.5	16	41	4.6

จากตารางที่ 6.3.2 พบว่าปัญหาโดยส่วนใหญ่ของทุกสถานภาพคือทำเลที่อยู่อาศัยใกล้สนามบินมีราคาค่อนข้างสูง และไม่มีปัญหาในทุกๆด้านเป็นส่วนที่รองลงมาจากราคาที่อยู่อาศัย

6.4 ปัจจัยภายนอกด้านการตัดสินใจในการย้ายที่อยู่อาศัย

ตาราง 6.4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจย้ายที่อยู่กับปัจจัยด้านรัฐบาลในการย้ายสนามบิน

รัฐบาลมีผลในการตัดสินใจย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
ใช่	210	119
ไม่ใช่	31	136
รวม	241	255
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.4.1 พบว่าปัจจัยในการเปลี่ยนแปลงสนามบินมีผลในการตัดสินใจย้ายที่อยู่อาศัยของพนักงาน

ตารางที่ 6.4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจด้านที่อยู่กับระบบขนส่งมวลชนความเร็วสูง

รถไฟฟ้าเชื่อมจากสถานีมักกะสันไปสนามบินสุวรรณภูมิมีผลต่อการตัดสินใจย้ายที่อยู่อาศัย	แผนย้ายที่อยู่อาศัยภายหลังการย้ายสนามบิน	
	ย้ายที่อยู่อาศัย	ไม่ย้ายที่อยู่อาศัย
มี	130	60
ไม่มี	111	195
รวม	239	257
ร้อยละ	48.4	51.6

จากตารางที่ 6.4.2 พบว่า จากที่มีรถไฟฟ้าจากมักกะสันไปสนามบินสุวรรณภูมิไม่มีผลในการย้ายที่อยู่อาศัยของพนักงาน

จากการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยของพนักงานสายปฏิบัติการสายการบินไทยแอร์เอเชียหลัง จากที่ได้ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงความต้องการของพนักงานแต่ละส่วน โดยพนักงานทุกแผนกมี สถานภาพโสด ระดับรายได้ของพนักงานสามารถแบ่งออกได้อย่างชัดเจนคือส่วนของพนักงานบริการ ภาคพื้นดินมีรายได้อยู่ที่ 10,000-15,000 บาท สำหรับ นักบิน ผู้ช่วยนักบิน และพนักงานต้อนรับบน เครื่องบินมีระดับรายได้มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป สำหรับอายุงานของทุกหน่วยงานอยู่ที่ 1 ปี- 1 ปี 6 เดือน สำหรับระดับรายได้ไม่มีผลต่อประเภทของที่อยู่อาศัยปัจจุบันเนื่องจากพนักงานส่วนใหญ่อยู่ อาศัยประเภทบ้านเดียวกับบิดา-มารดาและไม่มีค่าใช้จ่ายด้านที่อยู่อาศัย ในส่วนของการเดินทางมา ทำงานของพนักงานจะมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง สำหรับพนักงานบริการภาคพื้นดิน บางส่วนโดยสารรถประจำทางในการเดินทางมาทำงาน

ความสัมพันธ์ด้านการวางแผนที่อยู่อาศัยและการเดินทางของพนักงานสามารถจำแนกเป็น หลายส่วนในการวางแผนได้ โดยเพศชายไม่ต้องการย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากเพศ หญิงโดยส่วนใหญ่จะทำงานในส่วนของพนักงานบริการภาคพื้นดิน และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งต้องการความตรงต่อเวลาสูง สำหรับอายุของพนักงานนั้นไม่มีผลต่อการย้ายที่อยู่อาศัยเช่นกัน โดย กลุ่มที่มีอายุน้อยกว่ามีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่า สถานภาพโสดมีความต้องการย้ายที่อยู่ อาศัยมากกว่าสมรสแล้วเช่นกัน ในส่วนของการถือครองที่อยู่อาศัยนั้นผู้ที่อาศัยอยู่กับญาติและห้องเช่า หรือบ้านเช่ามีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่ากลุ่มอื่นๆ

สำหรับความต้องการที่อยู่อาศัยของพนักงานกลุ่มที่ย้ายนั้น นักบิน ผู้ช่วยนักบิน และพนักงาน ต้อนรับบนเครื่องบินมีความต้องการที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว เนื่องจากมีความสามารถในการจ่าย ค่าที่อยู่อาศัยได้มากกว่ากลุ่มอื่น ซึ่งพนักงานบริการภาคพื้นดินนั้นเป็นกลุ่มที่มีระดับรายได้น้อยและ ความสามารถในการจ่ายที่อยู่อาศัยนั้นน้อยลงเช่นกันและมีความต้องการที่อยู่อาศัยประเภท ห้องพัก ให้เช่าโดยส่วนใหญ่ ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่ามีความแตกต่างของที่อยู่อาศัยระหว่างพนักงานสองกลุ่มนี้ ใน ส่วนของงบประมาณในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มของนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ กู้ยืมเงินจากธนาคารในการซื้อที่อยู่อาศัย และปัญหาของพนักงานสายปฏิบัติการกลุ่มที่ต้องการย้ายที่ อยู่อาศัยนั้นจะเป็นปัญหาของที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้สนามบินมีราคาค่อนข้างสูงซึ่งไม่สามารถหาซื้อได้ และงบประมาณในการซื้อที่อยู่อาศัยไม่เพียงพอ ทำให้ได้รับผลกระทบในการทำงานจากการย้าย สนามบินสำหรับพนักงานสายปฏิบัติการเป็นอย่างมาก