

ปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรม
ของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น
Factors Determining the Working Pattern of Commuter
in Industrial Sector of Major City, Khon Kaen

มนตรี ภูศรีโสสม¹ และ ดุษฎี อายูวัฒน์^{2*}

Montri Phusrisom¹ and Dusadee Ayuwat²

¹สาขาวิชาสหวิทยาการสังคมศาสตร์

¹Program in Trans-disciplinary Social Sciences

²กลุ่มวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา

²Department of Sociology and Anthropology

²ศูนย์บริการแรงงานและการย้ายถิ่นระหว่างประเทศ

²Labour and International Migration Service Center

^{1,2}คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

^{1,2}Faculty of Humanities and Social Sciences

^{1,2}มหาวิทยาลัยขอนแก่น

^{1,2}Khon Kaen University

^{2*}Corresponding author: e-mail: dusayu@kku.ac.th

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษาแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรม และปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ มีหน่วยการวิเคราะห์เป็นระดับปัจเจก ตัวอย่างได้แก่ ผู้เดินทางไปกลับที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น จำนวน 1,013 คน จากข้อมูลระดับย่อยโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) ซึ่งเก็บข้อมูลเมื่อเดือนตุลาคม – ธันวาคม 2562 ด้วยแบบสอบถาม

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนาและใช้สถิติถดถอยโลจิสติกทวิ เพื่อทดสอบปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า ผู้เดินทางไปกลับเป็นชาย ร้อยละ 52.5 อยู่ในช่วง Generation X (อายุระหว่าง 44 - 54 ปี) ร้อยละ 44.7 กว่า 3 ใน 4 สมรสแล้ว จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 57.7 ส่วนใหญ่เป็นนายจ้างและประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 61.3 มีแบบแผนการเดินทางจากเขตชนบทสู่เขตชนบท มากถึงร้อยละ 47.8 ส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรมและบริการ ร้อยละ 56.0 และ 29.8 ตามลำดับ ทั้งนี้พบว่า เพศหญิง อายุ สถานภาพการทำงานเป็นลูกจ้างเอกชน ชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ และระยะทางเดินทางต่อวัน เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยตัวแปรอิสระทั้งหมดอธิบายการผันแปรของแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่นได้ร้อยละ 19.1 ($R^2 = 0.191$)

คำสำคัญ : การทำงานภาคอุตสาหกรรม, การเดินทางไปกลับ, ผู้เดินทางไปกลับ
เมืองหลัก

Abstract

This article was aimed at investigating the working patterns in the industrial sector and the factors that determine the working patterns of the commuters who worked in the industrial sector in a Khon Kaen. The study was conducted quantitatively within an individual-level analysis unit. The sample was composed of 1,013 commuters from micro data collected by the National Statistical Office of Thailand in the Demographic Migration Survey Project from October to December, 2019. The descriptive analysis was applied in addition to Binary Logistic Regression Analysis to analyze the working patterns of the commuters working in the industrial sector in Khon Kean.

The research found that 52.5% of the commuters were males, and were the Generation X (aged 44 – 54 years). Over three fourths were married and completed elementary education, and most of them were employers and business owner. The majority of the commuters who commuted from one rural area to another, 56.0 and 29.8, respectively, worked in the agricultural and service sectors. In addition, the result showed that female gender, ages, working status in the private company, working hours, and commuting distances are significantly determined their working patterns at the statistical level of 0.05. All independent variables explained the variation of the working patterns in the industrial sector of the commuters in Khon Kaen at 19.1% ($R^2 = 0.191$).

Keywords : employment in the industrial sector, commuting, major city

บทนำ

การพัฒนาของประเทศไทยก้าวเข้าสู่สังคมพานิชยกรรมที่ให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางของการพัฒนาในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมได้ผลักดันให้เศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงขึ้นผ่านการลงทุน การท่องเที่ยว และการค้า (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) มาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524) โดยได้กระจายความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทำให้ความเจริญกระจายตัวไปอยู่ทั้งในพื้นที่เมืองและชนบท รวมถึงทำให้เกิดเมืองหลักของภูมิภาคและกลายเป็นแหล่งงานที่สำคัญ เพราะอุตสาหกรรมและบริการได้เข้าไปมีส่วนกับเศรษฐกิจของเมืองหลักเพิ่มมากขึ้น (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563)

การพัฒนาของเมืองหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความสำคัญเพื่อที่จะกระจายอุตสาหกรรมและบริการและเพิ่มการจ้างงานไปสู่ส่วนภูมิภาค เมืองหลักจึงถูกพัฒนาในด้านอุตสาหกรรม พาณิชยกรรมและบริการ โดยถูกกำหนดให้เป็นเขตอุตสาหกรรมและบริการ โดยเฉพาะการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมจากภาครัฐและเอกชนด้านการลงทุนทำให้มีมูลค่าในการลงทุนเฉลี่ย 88,255 ล้านบาทต่อปี มีการก่อตั้งและจดทะเบียนสถานประกอบการใหม่ในภาคอุตสาหกรรมเฉลี่ยปีละ 1,162 แห่งต่อปี (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562) จากข้อมูลข้างต้นทำให้เห็นว่าการเป็นเมืองหลักของภูมิภาคทำให้ภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมมากขึ้นและทำให้เกิดสถานประกอบการใหม่ โดยเฉพาะจังหวัดขอนแก่นที่มีการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีการจดทะเบียนสถานประกอบการใหม่ในภาคอุตสาหกรรมเฉลี่ยปีละ 124 แห่ง และมีมูลค่าในการลงทุนเฉลี่ย 5,656 ล้านบาทต่อปี (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) การเติบโตของจังหวัดขอนแก่นก่อให้เกิดความต้องการแรงงานมากขึ้น จึงเกิดการเคลื่อนย้ายของแรงงานเข้ามาในจังหวัดขอนแก่นมากขึ้น โดยพบว่าภาคอุตสาหกรรมมีแรงงานที่เข้าทำงานเฉลี่ยปีละ 32,449 คนต่อปี (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562) ทำให้เห็นว่าการพัฒนาเมืองหลักของภูมิภาค เช่น จังหวัดขอนแก่นทำให้เกิดความต้องการแรงงานภาคอุตสาหกรรมตาม ในขณะเดียวกันการที่เมืองหลัก

เติบโตทำให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกำลังแรงงานในเมืองหลักได้มากขึ้นจึงเอื้อต่อการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับของแรงงานจากจังหวัดโดยรอบของภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย ดังนั้นการขยายตัวของเมืองที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ลดเวลาในการเดินทางระหว่างพื้นที่ถึง ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานในด้านการคมนาคมพัฒนาไปพร้อมกับการพัฒนาเมือง (Zhu et al., 2017) ซึ่งการพัฒนานี้ก่อให้เกิดการเดินทางมาทำงานในภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะจังหวัดขอนแก่นที่มีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมแตกต่างจากจังหวัดอื่นเพราะภาคอุตสาหกรรมเกิดขึ้นได้ทั้งในเขตเมืองและเขตชนบท เมื่ออุตสาหกรรมเข้าสู่พื้นที่จะทำให้พื้นที่โดยรอบถูกพัฒนาไปด้วยจึงมีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดการเดินทางเข้ามาทำงานแบบเข้าไปเย็นกลับ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) รายงานว่าจังหวัดขอนแก่นมีผู้เดินทางไปกลับเป็นจำนวนราว 23,000 คนในทุกปี แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาเมืองได้ทำให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซึ่งได้เปิดโอกาสให้ไม่เพียงแต่คนในพื้นที่เข้าถึงแหล่งงานที่สำคัญ แต่ยังเปิดโอกาสให้คนจากต่างจังหวัดได้เข้าถึงด้วยเช่นกัน

ดังนั้นการเข้ามาทำงานของผู้เดินทางไปกลับในภาคอุตสาหกรรมได้เกื้อหนุนเศรษฐกิจของเมืองหลักเติบโต โดยที่ผู้เดินทางไปกลับที่เข้ามาทำงานในภาคอุตสาหกรรมกลายเป็นกลไกหลักของเศรษฐกิจเมืองขอนแก่นในเศรษฐกิจด้านการผลิต นอกจากนี้การเข้ามาทำงานของผู้เดินทางไปกลับทำให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจผ่านการบริโภคและการใช้บริการสังคม ซึ่งจากรายงานของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) โดยผู้เดินทางไปกลับเมืองหลักของจังหวัดขอนแก่นมีการใช้จ่ายผ่านการบริโภคและการใช้บริการสังคมถึง 17,662 บาทต่อคนต่อเดือน อย่างไรก็ตามผู้เดินทางไปกลับยังต้องมีค่าใช้จ่ายนอกจากค่าอุปโภคบริโภคคือ ค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัดโดยเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเดินทางข้ามมายังอีกจังหวัด การวิจัยนี้จึงสนใจที่จะศึกษาถึงแบบแผนการทำงานในภาคอุตสาหกรรมและปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น ซึ่งองค์ความรู้ข้างต้นจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนพัฒนาเมืองให้เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาแบบแผนการทำงานของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น และปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทความนี้ใช้แนวคิดการย้ายถิ่นและแนวคิดเมืองและการเติบโตของเมือง เป็นแนวทางในการศึกษาปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น มีรายละเอียดดังนี้

แนวคิดการย้ายถิ่น เป็นแนวคิดที่อธิบายถึงกระบวนการเคลื่อนย้ายของประชากร ทั้งการเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนรัฐ หรือการเคลื่อนย้ายภายในรัฐ ซึ่งครอบคลุมการเคลื่อนย้ายถิ่นฐานทุกประเภท ทุกระยะทาง องค์ประกอบ สาเหตุ รวมทั้งการอพยพของผู้ลี้ภัย บุคคลไร้รัฐ และผู้เคลื่อนย้ายด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ (International Organization for Migration, 2004) โดยการย้ายถิ่นเป็นการตัดสินใจในการเคลื่อนย้ายของประชากรเชิงภูมิศาสตร์ (Geographical Move) หรือการเคลื่อนย้ายเชิงพื้นที่ (Spatial Mobility) เป็นการแสวงหาการทำงานโดยการตัดสินใจย้ายถิ่นอย่างสมเหตุสมผลเมื่อผู้ย้ายถิ่นคาดว่าจะได้รับเกิดขึ้นมากกว่าต้นทุนที่เสียไป (Harris and Sabot, 1982) การย้ายถิ่นมีความเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงประชากรโดยตรง กล่าวคือ การย้ายถิ่นเป็นการเปลี่ยนแปลงภูมิลำเนา จากถิ่นต้นทางไปสู่ถิ่นปลายทาง (ดุษฎี อายุวัฒน์, 2562) ในงานวิจัยนี้ได้นำแนวคิดเกี่ยวกับการย้ายถิ่นมาใช้เป็นพื้นฐานความเข้าใจ เนื่องจากการย้ายถิ่นมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนา เพราะการพัฒนาของพื้นที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้คนที่จะเข้าไปอยู่ที่พื้นที่ที่มีการพัฒนาหรือทันสมัย โดยเป็นทั้งผลกระทบมาจากการพัฒนา และเป็นสาเหตุของการพัฒนา การย้ายถิ่นกับการพัฒนาจึงเป็นการเคลื่อนที่ของประชากรที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่จำแนกได้ 4 ประเภทตามพื้นที่อยู่อาศัย คือ (1) การเคลื่อนย้ายแบบไปกลับเข้า-เย็น ซึ่งมีได้เปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย อาจเป็นการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมของแรงงานจากเขตชนบทไปยังเขตเมืองแบบไปกลับ เข้า-เย็น (2) การเคลื่อนย้ายตามฤดูกาล

ทั้งการเลี้ยงสัตว์ไว้ร่อน กลุ่มนักศึกษาที่เคลื่อนย้ายระหว่างที่อยู่อาศัยกับครอบครัวและการศึกษา เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า การเคลื่อนที่หมุนเวียน (Circulation) ส่วนมากมีลักษณะชั่วคราว ทวนซ้ำ หรือเป็นวงจรซึ่งไม่มีการระบุแน่ชัดว่ามีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยอย่างถาวรหรือในช่วงเวลาที่ยาวนาน (3) การเคลื่อนย้ายภายในเขตเมือง เป็นการเคลื่อนที่เข้าใกล้เขตเมืองที่มีความเจริญของประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง โดยเขตที่อยู่อาศัยบางแห่ง แม้จะเป็นเขตเมืองอาจไม่ใช่พื้นที่ที่มีความเจริญ แรงงานจึงต้องเคลื่อนที่แสวงหาความเจริญ (4) การเคลื่อนย้ายไปไกลกว่าที่อยู่เดิมอย่างถาวรหรือเป็นเวลานาน ซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าเป็นการย้ายถิ่น (Zelinsky, 1971)

จะเห็นได้ว่าการเคลื่อนย้ายแบบไปกลับเข้า-เย็น และการเคลื่อนย้ายตามฤดูกาล ไม่ถือว่าเป็นการย้ายถิ่น เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงที่อยู่เป็นเวลานานพอที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับภูมิศาสตร์ การวิจัยนี้มุ่งศึกษาผู้เดินทางไปกลับซึ่งถือว่าไม่ได้เป็นผู้ย้ายถิ่น โดยเป็นการเคลื่อนย้ายจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งโดยเป็นการเดินทางเพื่อไปทำงานจากพื้นที่โดยรอบภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น ดังนั้นจากแนวคิดการย้ายถิ่นได้ทำให้เห็นว่าผู้เดินทางไปกลับไม่ได้เป็นผู้ย้ายถิ่นแต่เป็นเพียงประชาชนที่เดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2562) ได้นิยามผู้เดินทางไปกลับหรือประชากรแฝงว่าหมายถึง ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัย มาเรียน มาทำงานในจังหวัดนั้น ๆ โดยไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้าน ประกอบด้วย 2 ลักษณะคือ (1) ประชากรแฝงกลางวัน (Commuter Population) จำแนกเป็น ประชากรแฝงกลางวันที่มาทำงาน โดยเป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปเข้ามาทำงานในจังหวัดที่ตนเองไม่ได้อาศัยอยู่ และประชากรแฝงกลางวันที่มาเรียนในจังหวัดที่ตนเองไม่ได้อาศัยอยู่ (2) ประชากรแฝงกลางคืน (Non-registered Population) หมายถึง ผู้ที่อาศัยอยู่ประจำในจังหวัดหนึ่ง โดยไม่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในจังหวัดที่อาศัยอยู่ประจำ แต่อาจจะมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านจังหวัดอื่น ในต่างประเทศ หรือไม่มีชื่อที่ใดเลย ซึ่งผู้วิจัยเชื่อว่าหากเมืองมีการเติบโตที่มากขึ้นจะทำให้การย้ายถิ่นมีจำนวนลดลง โดยกลุ่มคนเหล่านี้สามารถเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับแบบวันต่อวันได้หากพื้นที่หรือโครงสร้างของความเป็นเมืองมีการขยายตัวออกไปจะทำให้การย้ายถิ่นเกิดขึ้นได้ยาก ทำให้การเดินทางไปกลับเกิดขึ้นได้ในชีวิต

ประจำวัน การเดินทางไปกลับจึงมีความแตกต่างกับการย้ายถิ่น เพราะการย้ายถิ่นหมายถึงการย้ายที่อยู่อาศัย แต่การเดินทางไปกลับนั้นไม่ได้มีการย้ายที่อยู่อาศัยหากพิจารณาจากความถี่ของพื้นที่และเวลา (Lobo, 2019)

แนวคิดเมืองและการเติบโตของเมือง เป็นแนวคิดหนึ่งที่ถูกนำมาอธิบายถึงการเติบโตของเมืองหลักโดยได้ชี้ว่าเมืองเติบโตได้ทั้งในเขตเมืองและเขตชนบท ซึ่งพัฒนาการของเมืองนี้เติบโตแบบกระจายกระจาย (Urban Sprawl) เพราะเมืองขยายตัวออกไปสู่บริเวณโดยรอบ เนื่องมาจากประชากรย้ายเข้าไปอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีหนาแน่นน้อย การขยายตัวจึงเกิดขึ้นอย่างไม่มีระบบ ขาดการวางแผนและควบคุม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขยายตัวไปบริเวณชานเมืองและมีพื้นที่ทางการเกษตรอยู่โดยรอบ เกิดพื้นที่เมืองที่ไม่ต่อเนื่องกัน (สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, 2558) ซึ่งทำให้พื้นที่เกษตรกรรมสามารถแปรเปลี่ยนไปสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว และโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะหากการพัฒนากระบวนการคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น จะทำให้พื้นที่เมืองและชนบทเปลี่ยนแปลงและนำไปสู่การเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับ (Leeuwen, 2010) การพัฒนาเมืองของจังหวัดขอนแก่นได้พัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตลอด และยังพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ที่เน้นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ ประกอบกับการที่มีภาคอุตสาหกรรมเติบโตในจังหวัดขอนแก่นแบบกระจายกระจายยังช่วยให้พื้นที่ที่มีอุตสาหกรรมมีการพัฒนาตามและกลายเป็นแหล่งงานจากพื้นที่รอบข้างในเวลาต่อมา (บัวพันธ์ พรหมพักพิง และคณะ, 2562)

จากการทบทวนเอกสาร พบว่า ตัวแปรอิสระที่น่าจะเป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น มี 3 ปัจจัย คือ (1) ปัจจัยเกี่ยวกับคุณลักษณะทางประชากรของผู้เดินทางไปกลับ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา (2) ปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน ได้แก่ สถานภาพการทำงาน และชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ (3) ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง ได้แก่ แบบแผนการเดินทางไปกลับ และระยะทางเดินทางต่อวัน และค่าจ่ายการเดินทางต่อเดือน

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Methodology) เพื่ออธิบายปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยใช้ข้อมูลระดับย่อย (Micro Data) ของสำนักงานสถิติแห่งชาติจากโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นข้อมูลitudinal รายบุคคลที่เก็บจากกลุ่มตัวอย่างในถิ่นที่เป็นภูมิลำเนาในช่วงเดือนตุลาคมถึงธันวาคม พ.ศ. 2562 ด้วยเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ โดยมีประชากรในการวิจัย คือ ผู้เดินทางไปกลับที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งหมายถึงบุคคลที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่หนึ่งที่ตนไม่ได้ย้ายทะเบียนราษฎรเข้ามาอยู่ในท้องถิ่น เวลปัจจุบัน มีแบบแผนการเดินทางเข้ามาทำงานแบบเข้าไปเย็นกลับจากจังหวัดในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเป็นผู้มีงานทำในรอบ 7 วัน ณ เวลาที่สำรวจในถิ่นต้นทาง (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562) จึงมีกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 1,013 คน จากการสุ่มตัวอย่างของหน่วยแ่งนัของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

การวิจัยนี้กำหนดตัวแปรอิสระที่ได้จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎี ได้แก่ คุณลักษณะของผู้เดินทางไปกลับ ประกอบด้วย อายุ มีการวัดระดับตัวแปรแบบมาตราส่วน เพศและสถานภาพสมรส มีการวัดระดับแบบมาตรานามบัญญัติ ทั้งนี้กำหนดให้กลุ่มเพศหญิงเข้าสูการวิเคราะห์ เพราะการเติบโตของเมืองทำให้เพศหญิงมีโอกาสได้ทำงาน จึงช่วยการเติบโตของเศรษฐกิจของเมือง (Ramirez, 2015) และกำหนดให้กลุ่มสถานภาพสมรสโสดเข้าสูการวิเคราะห์ และกลุ่มอ้างอิงเป็นสถานภาพสมรสเป็นสมรส หม้าย หย่าและแยกกันอยู่ เพราะคนที่มีสถานภาพสมรสโสดจะมีโอกาสที่จะเข้าไปทำงานในเมืองหลักที่สำคัญในเขตเมืองที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจมูลค่าสูงมากกว่ากลุ่มที่สมรสแล้ว ส่วนระดับการศึกษามีการวัดระดับแบบมาตรานามบัญญัติกำหนดให้กลุ่มระดับการศึกษานุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรีเข้าสูการวิเคราะห์ และกลุ่มอ้างอิง เป็นระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย เพราะการได้รับการศึกษาสูงขึ้นของผู้เดินทางไปกลับจะทำให้มีโอกาสที่จะไปทำงานในภาคอุตสาหกรรมมากกว่าผู้ที่ได้รับการศึกษาเพียงมัธยมศึกษา (Guerra et al., 2020)

ปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน ประกอบด้วย ชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์มีการวัดระดับแบบมาตราส่วนอัตราส่วน (Ratio Scale) และสถานภาพการทำงาน มีการวัดระดับแบบมาตราส่วนบัญญัติ กำหนดให้กลุ่มลูกจ้างเอกชนเข้าสู่วิเคราะห์และกลุ่มอ้างอิงเป็นนายจ้างและผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ และผู้รับงานทำมาหากิน และการรวมกลุ่ม เพราะเอกชนที่เป็นภาคอุตสาหกรรมเติบโตและไปตั้งฐานการผลิตในชนบทและในเมืองทำให้เป็นแหล่งงานของภาคเอกชน (Nilsson et al., 2013) จึงเกิดการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมที่มาพร้อมกับการเติบโตของเมืองทำให้ดึงดูดแรงงานที่เป็นเอกชนเข้ามาทำงานและนำไปสู่การเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับ (Lynch, 2005)

ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง ประกอบด้วย ระยะทางเดินทางต่อวัน ค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือน มีการวัดระดับแบบมาตราส่วนอัตราส่วน เพราะการเติบโตของเศรษฐกิจเมืองทำให้แรงงานมีการกระจายตัวสูง ซึ่งหากมีการเดินทางไปกลับบุคคลกลุ่มเหล่านี้ก็จะมีค่าใช้จ่ายจากการเดินทางสูงขึ้นตามระยะทาง (Lee and Kim, 2017) ส่วนแบบแผนการเดินทางไปกลับ มีการวัดระดับแบบมาตราส่วนบัญญัติ กำหนดให้กลุ่มแบบแผนการเดินทางจากเขตเมืองสู่เขตเมืองและเขตชนบทสู่เขตเมืองเข้าสู่วิเคราะห์ และกลุ่มอ้างอิงเป็นแบบแผนการเดินทางเขตชนบทสู่ชนบทและเขตเมืองสู่เขตชนบท เพราะการเติบโตของพื้นที่เมืองเอื้อต่อการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับเพื่อเข้ามาทำงานมากขึ้น ซึ่งเกิดจากเศรษฐกิจนอกภาคการเกษตรเติบโต (Leeuwen, 2010)

สำหรับตัวแปรตาม คือ แบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลัก โดยมีการวัดระดับแบบมาตราส่วนบัญญัติ พิจารณาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจประกอบด้วยภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ รวมทั้งภาคเกษตรกรรม และวิเคราะห์หาปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น ด้วยสถิติการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกทวิ (Binary Logistic Regression) มีข้อกำหนดว่าตัวแปรตามจะต้องปรับให้เป็นตัวแปรหุ่นเพื่อใช้ในการทดสอบตัวแปรตาม (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2540) โดยกำหนดให้ภาคอุตสาหกรรมเป็นกลุ่มเข้าสู่วิเคราะห์ และให้กลุ่มอ้างอิงเป็นภาคบริการและ

ภาคเกษตรกรรม เพราะการเติบโตของเมืองขอนแก่นแม้ว่าจะเข้าไปที่ภาคบริการ แต่อย่างไรก็ตามภาคบริการยังคงต้องการภาคอุตสาหกรรมที่เป็นส่วนสำคัญในฐานะ แหล่งวัตถุดิบที่เกื้อหนุนให้ภาคบริการเติบโต

สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ สถิติพรรณนา สำหรับการวิเคราะห์ ตัวแปรเดียว (Univariate Analysis) เพื่อแสดงการกระจายของข้อมูลและอธิบาย คุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และใช้การวิเคราะห์หลายตัวแปร (Multi-variate Analysis) เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกทวิ ซึ่งมีข้อกำหนดว่า ตัวแปรอิสระต้องมีการวัดระดับอันตรภาคชั้น (Interval Scale) หรือ ระดับอัตราส่วนเท่านั้น (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2540) ผู้วิจัยจึงได้ปรับให้ตัวแปรอิสระ ที่มีการวัดเป็นมาตราชนามบัญญัติ และมาตราอันดับ เป็นตัวแปรหุ่น (Dummy Variable) ก่อนนำเข้าสู่การวิเคราะห์ อนึ่งตัวแปรที่นำเข้าวิเคราะห์ต้องไม่มีตัวแปรคู่ใดมีความสัมพันธ์กันสูงเกิน 0.75 เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความสัมพันธ์พหุรวมเชิงเส้น (Multi-collinearity) เพราะทำให้ค่าการพยากรณ์สมการด้อยลง (Hair et al, 2018)

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยนำเสนอครอบคลุม 5 ประเด็น ประกอบด้วย คุณลักษณะของผู้เดินทางไปกลับ ปัจจัยเกี่ยวกับการทำงาน ปัจจัยเกี่ยวกับการเดินทาง และแบบแผนการทำงานของผู้เดินทางไปกลับของเมืองหลักจังหวัดขอนแก่น และปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น มีรายละเอียดดังนี้

คุณลักษณะของผู้เดินทางไปกลับ พบว่า ผู้เดินทางไปกลับส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 52.5 และมีอายุอยู่ในช่วงอายุ Generation X (อายุระหว่าง 44 - 54 ปี) ร้อยละ 44.7 ($\bar{X} = 47.5$ S.D. = 11.7) และส่วนใหญ่สมรสแล้ว ร้อยละ 77.9 มีระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับประถมศึกษา ร้อยละ 57.7 สอดคล้องกับงานของ Guerra et al. (2020) ที่กล่าวว่าคนที่มาทำงานเป็นผู้เดินทางไปกลับในพื้นที่เมืองสำคัญส่วนใหญ่มักเป็นชาย และเป็นผู้ที่มีครอบครัว โดยมีระดับการศึกษาที่ค่อนข้างต่ำและมีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป

ผู้เดินทางไปกลับส่วนใหญ่สถานภาพการทำงานเป็นนายจ้างและประกอบธุรกิจส่วนตัวและลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 61.3 และ 23.0 ตามลำดับ มีชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์เป็นไปตามกฎหมายกำหนด (ไม่เกิน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์) ร้อยละ 94.3 ($\bar{x} = 40.2$ S.D. = 7.9) จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าผู้เดินทางไปกลับที่เป็นนายจ้างและประกอบธุรกิจส่วนตัวมีระดับการศึกษาอยู่ในระดับที่ต่ำเพราะส่วนใหญ่เข้ามาทำอาชีพเกษตรกรรมในเขตชนเมือง ซึ่งการเข้ามาทำงานเกษตรกรรมได้เกื้อหนุนให้อุตสาหกรรมและบริการเติบโตไปด้วยพร้อม ๆ กันในฐานะแหล่งของวัตถุดิบ ตามที่ Ranis and Fei (1961) ที่อธิบายว่าการย้ายถิ่นสามารถลดลงได้หากมีการพัฒนาเกษตรกรรมไปพร้อม ๆ กับอุตสาหกรรม ซึ่งการพัฒนานี้ได้นำไปสู่การลดการย้ายถิ่นโดยทำให้พื้นที่เศรษฐกิจในภาคเกษตรกรรมเติบโตและกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวภาคบริการและอุตสาหกรรมจึงนำไปสู่การเป็นผู้ประกอบการที่ถูกยกระดับให้มีความสำคัญกับเศรษฐกิจนอกภาคการเกษตรมากขึ้น (Leeuwen, 2010) โดยสามารถทำให้เมืองเติบโตและนำมาสู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความหลากหลายจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของภาคเอกชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้ชนบทสามารถขยายตัวและกลายเป็นเมืองได้ในเวลาต่อมา (Santiago, 2018)

นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้เดินทางไปกลับส่วนใหญ่มีแบบแผนการเดินทางไปกลับจากเขตชนบทสู่เขตชนบท ร้อยละ 47.8 รองลงมาคือเขตเมืองสู่เขตเมือง ร้อยละ 41.1 ส่วนใหญ่มีระยะทางที่เดินทางมาทำงานต่อวันน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 กิโลเมตร ร้อยละ 71.5 ($\bar{x} = 5.6$ S.D. = 6.8 Median = 3.2) และส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 300 บาท ร้อยละ 43.0 รองลงมาคือ 301 - 600 บาท ร้อยละ 30.7 ($\bar{x} = 547.9$ S.D. = 500.8 Median = 400.0) จึงเป็นที่น่าสังเกตว่าผู้เดินทางไปกลับมีแบบแผนการเดินทางจากชนบทสู่เขตชนบทมากที่สุด และเดินทางไม่เกิน 5 กิโลเมตรต่อวันเป็นเพราะว่าเมื่อผู้เดินทางไปกลับเลิกงานทำจะพิจารณาจากระยะทางในการเดินทางให้มีรูปแบบการเดินทางที่สั้นลง (Scheele, 2018) รวมไปถึงกลุ่มคนเหล่านี้มักจะเลิกงานที่มีความสอดคล้องกับแบบแผนการเดินทางที่ทำให้ต้องใช้เวลาเดินทางน้อยลง และใช้เวลาการเดินทางที่น้อย (Engelfriet and Koomen, 2018) โดยผู้เดินทางไปกลับส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในภาคเกษตรกรรม ร้อยละ 56.0 และเป็นที่

น่าสังเกตว่าภาคอุตสาหกรรมมีเพียงร้อยละ 14.2 อาจเป็นเพราะการพัฒนาพื้นที่ของขอนแก่นเป็นการพัฒนาแบบกระจายและก้าวกระโดด มักเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่รอบ ๆ ชนบทหรือชานเมือง ทำให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นการเติบโตที่ถูกลงแผนให้การเป็นชุมชนเมือง (Nilsson et al., 2013) อุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่นจึงมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมการผลิตและการก่อสร้างร้อยละ 11.3 ซึ่งเป็นการพัฒนาเมืองขอนแก่นผ่านโครงการเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ โดยสร้างความสมดุลทั้งทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม เพื่อการจัดการเพื่อลดมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อุตสาหกรรม (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2561) ดังนั้นอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่นจึงถูกควบคุมและจำนวนไม่มาก รวมถึงยังคงเติบโตคู่กับภาคเกษตรกรรมที่เป็นแหล่งวัตถุดิบ

ปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น ผู้วิจัยได้ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรรายคู่ของตัวแปรที่นำเข้าสู่การวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกทวิ โดยตัวแปรทุกตัวมีค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรไม่สูงเกิน 0.75 ดังนั้น จึงสามารถใช้ในการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกทวิได้ เพื่อทดสอบปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น ผลการวิเคราะห์พบว่า มีตัวแปรบางตัวเท่านั้นที่เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น ดังนี้

เพศหญิง เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม (Odd Ratio) = 0.372 หมายความว่า เมื่อผู้เดินทางไปกลับเพศหญิงเข้ามาทำงานในเมืองหลักก็มีโอกาสทำงานภาคอุตสาหกรรมน้อยกว่าเพศชาย 0.372 เท่า สอดคล้องกับงานของ Filipi (2014) ที่อธิบายว่า การทำงานของผู้เดินทางไปกลับทั้งสองเพศแม้มีโอกาสในการทำงานจะใกล้เคียงกัน แต่พื้นที่ของภาคอุตสาหกรรมก็ยังเอื้อต่อเพศชายโดยเฉพาะในเมืองเศรษฐกิจที่อุตสาหกรรมการผลิตและการก่อสร้างเป็นงานที่สำคัญ

อายุ เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม (Odd Ratio) = 0.959 หมายความว่า เมื่อผู้เดินทางไปกลับมีอายุเพิ่มขึ้น 1 หน่วย ผู้เดินทางไปกลับจะมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรมลดลง 0.959 หน่วย สอดคล้องกับ Tamas (2017) ที่อธิบายว่าผู้เดินทางไปกลับจะเดินทางมาทำงานเป็นผลมาจากช่องว่างระหว่างรายได้ที่มาก ซึ่งต้องการแรงงานอายุน้อยและมีการศึกษาต่ำให้เข้ามาทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในขณะที่เดียวกันเมื่อเข้าสู่สังคมยุคหลังอุตสาหกรรมได้ทำให้เห็นว่าแรงงานจะมีอายุเพิ่มมากขึ้นและเข้าสู่การทำงานช้าลง ดังนั้นแรงงานที่มีอายุมากขึ้นจึงไม่ได้เข้าสู่การทำงานอุตสาหกรรมเหมือนแรงงานที่มีอายุน้อย (Zelinsky, 1971)

สถานภาพสมรส เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม (Odd Ratio) = 0.484 หมายความว่า เมื่อผู้เดินทางไปกลับที่ภาคอุตสาหกรรมเข้ามาทำงานในเมืองหลักที่เป็นโสด จะมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม น้อยกว่าผู้ที่สมรส และ หย่า/แยกกันอยู่ 0.484 เท่า และไม่สอดคล้องกับงานของ Guerra et al. (2020) ที่อธิบายคนที่มีสถานภาพสมรสโสดจะมีโอกาสที่จะเข้าไปทำงานในเมืองหลักที่สำคัญในเขตเมืองที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจมูลค่าสูงมากกว่าคนที่สมรสแล้ว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้เดินทางไปกลับที่มีสถานภาพสมรสโสดจะมีโอกาสเดินทางไปกลับน้อยกว่าผู้เดินทางไปกลับที่สมรสแล้ว เนื่องจากทางเลือกในการเดินทางไปกลับของผู้ที่มีสถานภาพสมรสโสดมีน้อยกว่าผู้ที่สมรสแล้ว เพราะผู้ที่มีสถานภาพสมรสโสดจะเดินทางไปกลับด้วยระบบขนส่งมวลชน แต่ทางเลือกของผู้สมรสแล้วจะสามารถเลือกได้ทั้งการขนส่งมวลชนและการเดินทางส่วนบุคคลโดยรถครอบครัว ซึ่งเอื้อให้เกิดการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับมากกว่า ประกอบกับการเติบโตของอุตสาหกรรมในแถบชานเมืองทำให้ผู้ที่สมรสแล้วเดินทางมาทำงานในชานเมืองในอุตสาหกรรมการผลิตและการก่อสร้างมากขึ้น (Liu et al., 2020)

สถานภาพการทำงานลูกจ้างเอกชน เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม (Odd Ratio) = 2.476 หมายความว่า เมื่อผู้เดินทางไปกลับที่เป็นลูกจ้างเอกชนเข้ามาทำงานในเมืองหลัก จะมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม มากกว่า นายจ้างและผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ และผู้รับงานทำหลายเจ้า และการรวมกลุ่ม 2.476 เท่า สอดคล้องกับงานของ Nilsson et al. (2013) ที่อธิบายว่าการเติบโตแบบกระจายทำให้เกิดเศรษฐกิจนอกภาคการเกษตรขึ้นในพื้นที่ชนเมืองหรือชนบทในพื้นที่ไม่มีประชากรหนาแน่นมาก จึงมีการพัฒนาเมืองผลักดันให้ภาคเกษตรกรรมพัฒนาเป็นภาคอุตสาหกรรม ส่งผลให้พื้นที่โดยรอบชนเมืองกลายเป็นแหล่งงานที่สำคัญของเอกชน (Lynch, 2005)

ชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์ เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม (Odd Ratio) = 1.110 หมายความว่า เมื่อผู้เดินทางไปกลับมีชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้น 1 หน่วย ผู้เดินทางไปกลับจะมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 1.110 หน่วย สอดคล้องกับงานวิจัยของ Holly and Mohen (2012) ที่อธิบายว่า การทำงานในภาคอุตสาหกรรมเป็นงานที่มีชั่วโมงการทำงานที่แน่นอน เพราะถูกกำหนดปริมาณงานที่ต้องทำ เมื่อต้องเดินทางไปกลับทุกวันจะต้องมีการวางแผนสำหรับการเดินทางไปกลับตามชั่วโมงที่ทำงาน ซึ่งเป็นการทำงานที่มีแบบแผนและอยู่ในอุตสาหกรรมการผลิต อย่างไรก็ตามการมีชั่วโมงการทำงานที่สูงขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาและทำให้คนเข้ามาทำงานมากขึ้นหมายความว่าชั่วโมงการทำงานสูงขึ้นแต่รายได้มีน้อยลง (Giattino et al, 2013)

ระยะทางเดินทางต่อวัน เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น โดยมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรม (Odd Ratio) = 1.048 หมายความว่า เมื่อผู้เดินทางไปกลับมีระยะทางเดินทางต่อวันเพิ่มขึ้น 1 หน่วย ผู้เดินทางไปกลับจะมีโอกาสทำงานในภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 1.048 หน่วย สอดคล้องกับ Engelfriet and Koomen (2018) ที่อธิบายว่า การเดินทางเข้ามา

ทำงานแบบเข้าไปเย็นกลับทำให้พื้นที่มีการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจขยายตัวไปยังบริเวณโดยรอบมากขึ้น ทำให้การเดินทางระหว่างพื้นที่เข้ามาทำงานมีระยะทางที่สั้นลงและเอื้อต่อการเดินทางไปกลับมากขึ้น เพราะพื้นที่ขยายตัวเป็นแหล่งธุรกิจและแหล่งงาน

ทั้งนี้ตัวแปรอิสระทั้งหมดที่นำมาวิเคราะห์สามารถอธิบายการผันแปรของแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยอธิบายได้ร้อยละ 19.1 ($R^2 = 0.191$) (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 ปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับ ในเมืองหลักขอนแก่น

ตัวแปร	B	S.E.	Sig.	Exp (B)	95% C.I.	
					Lower	Upper
คุณลักษณะของผู้เดินทางไปกลับ						
เพศหญิง ⁽¹⁾	-0.989	0.226	0.000	0.372	0.239	0.579
อายุ	-0.042	0.012	0.000	0.959	0.938	0.982
สถานภาพสมรสโสด ⁽²⁾	-0.726	0.304	0.017	0.484	0.267	0.878
อนุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรี ⁽³⁾	0.040	0.284	0.889	1.040	0.596	1.817
ปัจจัยเกี่ยวกับการ						
ทำงาน						
ลูกจ้างเอกชน ⁽⁴⁾	0.907	0.259	0.000	2.476	1.489	4.115
ชั่วโมงการทำงานต่อสัปดาห์	0.105	0.020	0.000	1.110	1.067	1.155
ปัจจัยเกี่ยวกับการ						
เดินทาง						
แบบแผนการเดินทางจากเขตเมืองและเขตชนบทสู่เขตเมือง ⁽⁵⁾	0.010	0.232	0.965	1.010	0.642	1.590
ระยะทางเดินทางต่อวัน	0.046	0.014	0.001	1.048	1.020	1.076
ค่าใช้จ่ายการเดินทางต่อเดือน	0.000312	0.000216	0.149	1.000	1.000	1.001
ค่าคงที่	-4.845	1.080	0.000	0.008		

$R^2 = 0.191$ Sig. of F = 0.000

หมายเหตุ กลุ่มอ้างอิง ได้แก่ (1) เพศชาย (2) สถานภาพสมรสเป็นสมรส หมายถึง หย่าและแยกกันอยู่ (3) ต่ำกว่าหรือเท่ากับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย (4) นายจ้างและผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ และผู้รับงานทำหลายเจ้าและการรวมกลุ่ม (5) เขตชนบทสู่ชนบทและเขตเมืองสู่เขตชนบท

นอกจากนี้สำหรับ ระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรี แบบแผนการเดินทางจากเขตเมืองและเขตชนบทสู่เขตเมือง และค่าใช้จ่ายการเดินทาง ต่อเดือน พบว่า ไม่เป็นปัจจัยกำหนดแบบแผนการทำงานภาคอุตสาหกรรมของผู้เดินทางไปกลับในเมืองหลักขอนแก่น อาจเป็นเพราะผู้เดินทางไปกลับที่เข้ามาทำงานในเมืองหลักขอนแก่นส่วนใหญ่เข้ามาทำงานเป็นลูกจ้างเอกชน และมักมีระดับการศึกษาที่ต่ำกว่าระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือเทียบเท่าปริญญาตรี ในขณะที่เดียวกันแบบแผนการเดินทางส่วนใหญ่ของผู้เดินทางไปกลับที่ทำงานในภาคอุตสาหกรรมสามารถเกิดขึ้นได้ทั้งชนบทและในเมือง เพราะว่าอุตสาหกรรมและเมืองพัฒนาพร้อมกัน เขตชนบทจึงกลายเป็นเขตชานเมืองที่ทำให้อุตสาหกรรมเติบโต (Lynch, 2005) ดังนั้นการเดินทางแบบเข้าไปเย็นกลับจึงสามารถทำได้โดยง่ายและมีค่าใช้จ่ายการเดินทางที่ลดลง ซึ่งเมืองหลักขอนแก่นเป็นเมืองที่เติบโตกระจัดกระจายเช่นเดียวกับภาคอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นอย่างกระจัดกระจาย (Leeuwen, 2010) เพราะเมืองหลักขอนแก่นแม้ว่าจะจะเป็นเมืองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเกื้อหนุนให้ภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ เติบโต แต่อย่างไรก็ตามเมืองหลักก็ยังคงไม่มีนิคมอุตสาหกรรมเพื่อเป็นแหล่งงานภาคอุตสาหกรรมแบบเป็นหลักแหล่ง บางพื้นที่จึงยังเป็นเขตชนบทแต่มีโรงงานอุตสาหกรรมไปตั้งฐานการผลิต (บัวพันธ์ พรหมพักพิง และคณะ, 2562)

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยนี้ บ่งชี้ว่าการพัฒนาเมืองหลักทำให้เห็นว่าแม้เมืองจะมีการพัฒนาไปแล้วแต่โอกาสในการเข้าถึงการทำงานภาคอุตสาหกรรมของเพศหญิงยังน้อยกว่าเพศชาย เพราะพื้นที่การทำงานภาคอุตสาหกรรมยังเป็นของเพศชาย ในขณะเดียวกันแรงงานที่มีอายุมากจะมีโอกาสในการเข้าไปทำงานน้อยลงกว่าแรงงานที่มีอายุน้อย และคนที่สมรสแล้วมีทางเลือกมากขึ้นที่สามารถทำงานในภาคอุตสาหกรรม ซึ่งการเติบโตนี้ได้ทำให้ผู้เดินทางไปกลับเข้ามาทำงานเป็นลูกจ้างเอกชนมากขึ้น เพราะว่าชั่วโมงการทำงานอุตสาหกรรมมีแบบแผน ประกอบกับการเดินทางมาทำงานของผู้เดินทางไปกลับมีระยะทางที่เดินทางสั้นลงจึงเอื้อต่อการเดินทางมาทำงาน ซึ่งเกิดจากภาคอุตสาหกรรมเติบโตทั้งในพื้นที่เมืองและชนบท

ดังนั้นการพัฒนาเมืองหลักขอนแก่นเป็นการเปิดโอกาสให้แรงงานอายุน้อยมีส่วนสำคัญในการเป็นกำลังแรงงานในจังหวัดขอนแก่น รวมถึงผู้ที่มีภาระทางด้านการครอบครัวสามารถมีความมั่นคงจากการทำงานกับเอกชนและมีแบบแผนชั่วโมงการทำงานที่แน่นอน ซึ่งเป็นลักษณะเด่นของการทำงานอุตสาหกรรมที่สามารถดึงดูดคนจากจังหวัดโดยรอบเข้าถึงแหล่งงานที่สำคัญและเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคภาคอีสานที่จะขยายการพัฒนาให้เกิดเมืองหลักอย่างชัดเจนในพื้นที่ที่มีศักยภาพต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่องแบบแผนการทำงานของผู้เดินทางไปกลับของเมืองหลักจังหวัดขอนแก่น ได้รับการสนับสนุนข้อมูลวิทยานิพนธ์จากสำนักงานสถิติแห่งชาติในโครงการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2562 จึงขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้

เอกสารอ้างอิง

- ดุขฎิ์ อายุวัฒน์. (2562). *ศาสตร์และวิธีวิทยาการศึกษาการย้ายถิ่นของประชากร*.
ขอนแก่น: คลังนานาวิทยา.
- บัวพันธ์ พรหมพักพิง ยรรยงค์ อินทร์ม่วง และมนต์ชัย ผ่องศิริ. (2562). เมืองขอนแก่น : *การเติบโต ความท้าทาย และโอกาส*. ขอนแก่น : กลุ่มวิจัยความอยู่ดีมีสุขและการพัฒนาอย่างยั่งยืน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ. (2558). *ผลกระทบเมื่อประชากรโลกเริ่มเข้าสู่ภาวะ Urban Sprawl*. สืบค้นเมื่อ 7 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://www.ftpi.or.th/2015/2791>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). *ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อคน ตามราคาประจำปี จำแนกเป็นรายภาคและจังหวัด*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก <http://statbbi.nso.go.th/analytics/saw.dll?dashboard>

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). *สำรวจประชากรแฝง พ.ศ. 2562*. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก http://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/NS_PlanOct2018.pdf
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). *พัฒนาพื้นที่ไทย : เชื่อมไทย ก้าวไกล เชื่อมโลก*. สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2563, จาก https://www.nesdc.go.th/more_news.php?cid=16
- Engelfriet, L., and Koomen, E. (2018). The impact of urban form on commuting in large Chinese cities. *Transportation*, 45(5), 1269-1295.
- Filipi, G. (2014). *Albania Commuting from home to work*. Tirana: Instituti i Statistikave.
- Giattino, C., Ospina, E.O., and Roser, M. (2013). *Working Hours*. Retrieved May 28, 2021, from <https://ourworldindata.org/working-hours>
- Guerra, E., Zhang, H., Hassall, L. & Wang, J. (2020). Who cycles to work and where? A comparative multilevel analysis of urban commuters in the US and Mexico. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 87.
- Hair et al. (2018). *Multivariate Data Analysis*. London: Cengage Learning EMEA.
- Holly, S. and Mohnen, A. (2012). Impact of Working Hours on Work-Life Balance. *Multidisciplinary Panel Data Research*, 465, 1-31
- International Organization for Migration. (2004). *International Organization for Migration: GLOSSARY ON MIGRATION*. Retrieved June 3, 2020, from https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml_1_en.pdf

- Leeuwen, E. (2010). *Urban-Rural Interactions*. New York: Springer Science & Business Media.
- Liu, X., Gao, L., Ni, A., and Ye, N. (2020). Understanding better the influential factors of commuters' multi-day travel behavior: Evidence from shanghai, china. *Sustainability*, 12(1), 1-13.
- Lobo, C. (2019). *MIGRATION AND COMMUTING IN THE AREAS OF INFLUENCE OF THE BRAZILIAN METROPOLISES*. Retrieved October 7, 2020, from <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e18017>
- Lynch, K. (2005). *Rural-Urban Interaction in the Developing World*. London: Routledge.
- Ranis, G.and Fei J.C.H. (1961). A Theory of Economic Development. *The American Economic Review*, 51(4), 533-56.
- Scheele, S. (2018). Municipality attraction and commuter mobility in urban Sweden:An analysis based on longitudinal population data. *Urban Studies*, 55(9), 1875-1903.
- Tamás, E. (2017). Statistical, demographic and spatial characteristics of cross-border commuting in hungary. *Területi Statisztika*, 57(4), 385-405.
- Zelinsky, W., (1971). The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 61(2), 214-249.
- Zhu, Z., Li Z., Liu Y., Chen H., & Zeng J. (2017). The impact of urban characteristics and residents' income on commuting in China. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 474-483.